

第40回社会資本整備審議会計画部会
第38回交通政策審議会交通体系分科会計画部会
(合同開催)

平成29年1月25日

【社会資本整備戦略推進官】 定刻となりましたので、ただいまから、第40回社会資本整備審議会計画部会及び第38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。

冒頭の進行を務めます総合政策局参事官付社会資本整備戦略推進官の齋藤です。

委員の皆様におかれましては、大変お忙しいところお集まりいただきまして、誠にありがとうございます。本日は、28名の委員のうち19名に御参画いただく予定です。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項に定める定足数を満たしておりますことを御報告申し上げます。

次に、議事の公開について申し上げます。本日の計画部会は、社会資本整備審議会運営規則第7条及び交通政策審議会運営規則第7条「議事の公開」に基づき、報道関係者の方々に傍聴いただいておりますので、あらかじめ御了承ください。

続きまして、お手元の資料を御確認ください。本日の資料は、配付資料一覧に列挙のとおり、議事次第、委員名簿、配席図、資料1から7、参考資料1から4の、全部で14点となっております。また、生産性革命のパンフレット及び委員の皆様方には地方ブロック版の社会資本整備重点計画を机上に置かせていただいております。不備等がございましたら事務局までお知らせください。

それでは、これ以降の進行は金本部長にお願いしたいと存じます。この先、カメラによる撮影を御遠慮いただきます。報道の皆様方には、御協力よろしく願いいたします。

それでは、金本部長、どうぞよろしく願いいたします。

【金本部長】 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「最近の社会資本整備の状況について」と「最近の交通政策の状況について」の2つとなっております。

はじめに資料1から4に基づきまして、最近の社会資本整備を取り巻く状況の変化と、これに対する国土交通省の取組について、事務局に説明をいただいた後、社会資本整備に関する意見交換を行いたいと思います。その後、資料5から7に基づきまして、交通政策

に関する現在の状況と、これに対する国土交通省の取組について、事務局に説明を求めた後、交通政策に関する意見交換を行います。

それではまず、最近の社会資本整備の状況と国土交通省の取組について、事務局のほうから説明をお願いいたします。

【参事官（社会資本整備）】 総合政策局で社会資本整備を担当しております参事官の井上でございます。私からは、資料1に基づきまして、ストック効果の最大化に向けた提言をおまとめいただきましたので、その概要について御報告申し上げます。資料1と書いてございますA3の1枚紙と、冊子に基づきまして、御説明申し上げます。

この提言でございますけれども、前回の計画部会で、社重点でストック効果最大化という基本理念が打ち出されまして、その具体策について専門小委員会を設けて御議論いただくこととお決めいただきました。その専門小委員会は、金本部会長を委員長といたします10名の方を委員としまして開いたものでございます。その名簿につきましては、この冊子の一番後ろに付けてございますけれども、10人の方々にいろいろ御意見をいただいたということでございます。

おまとめいただいた内容でございますけれども、基本的な考え方といたしまして、これからの社会資本整備においては、ストック効果「最大化」戦略を確立するというで、具体的には、効果が出るということから積極的に効果を出していく、に発想を転換するというで、その進め方といたしまして、投資面の工夫や、施設運用面の工夫ということで、「賢く投資・賢く使う」といったことを徹底していくということでございます。これを徹底いたしまして、ストック効果、社会資本整備の効果というのは多様なものがございすけれども、それをしっかり整理して、わかりやすく「見える化」、さらには積極的に国民や関係者の方々に「見せる化」をやっていく、こうしたことを徹底して出ました様々な知見を、次の事業実施に活かしていく。そういったフィードバックを確立していくことを、おまとめいただいております。

下段に具体的施策ということで、「賢く投資・賢く使う」、両者を通じます条件整備ということで、幾つか類型化をいたしまして、御提言いただいております。全部は御説明する時間がございませんので、かいつまんで御説明いたしますと、例えば「賢く投資」につきましては民間投資の誘発ということでございまして、企業の事業活動に合わせた事業実施スケジュールの調整、この冊子ですと26ページを御覧いただきますと、東北道の例でございす。これは大手自動車メーカーの工場の操業の開始に合わせまして、関係する港

湾の整備でありますとか、高速道路のインターチェンジ整備、これをしっかり事業調整いたしまして、タイミングよく整備することによって、自動車取扱能力を強化したということでございます。公共投資に合わせて民間の投資も呼び込んで、しっかり企業の競争力を高めていった例でございます。

「賢く投資」の2つ目の御紹介でございますが、ハード・ソフトの総動員ということでございまして、27ページ下段、虎ノ門の開発でございますけれども、環状2号線の整備によりまして交通容量が増大することに合わせて、周辺地区の容積率緩和を行いまして、民間投資開発を誘発したということでございます。約4,000億円の建設投資を生んでいるということございまして、虎ノ門エリアに国際的なビジネス拠点を形成しているという例でございます。

2番目に、「賢く使う」ということで、施設の利用効率の向上の例でございます。32ページ、首都圏の高速道路でございます。首都圏三環状が概成したことによりまして、渋滞が5割減ったという効果がありますけれども、こういったことも踏まえまして、圏央道経由の料金と都心経由の料金を同じくすることによって、道路の容量をしっかりと使っていく料金施策を講じているところでございます。今後につきましては、両ルートの混雑状況に応じて料金を変えていくことによりまして、混雑の解消を図っていくことも検討していきたいと考えてございます。

続きまして、「賢く投資・賢く使う」の条件整備ということでございます。36ページを御覧いただきますと、やはり社会資本というのは使っていただいて何ぼということがございますので、ユーザーの方々に将来のインフラ整備計画をしっかりと示していくことが大事だと思っております。後ほど、地方ブロックの計画について御説明いたしますけれども、その際には、地図データなどを用いまして、わかりやすく示していくことが大事だということでございます。

36ページの下段でございます。インフラは整備した後にしっかりと使っていただくことが大事でございます。これは北陸新幹線の開業の例でございますけれども、北陸新幹線開業のスケジュールをにらみながら、県商工会議所、観光連盟などが、県や市町村と連携しまして、推進協議会を開いて必要な施策を講じたところ、しっかり開通後に観光の効果が上がっているといった例でございます。

続いて、1枚紙に戻っていただきまして、ストック効果の「見える化・見せる化」ということでございます。これにつきましては、ストック効果にはいろいろものがございませ

ので、幅広く捉えるとともに、それをビッグデータ、あるいは民間のデータを使いながらしっかり示していくことで、行政の気づきや、地域関係者の取組の促進といったことが得られるのではないかと考えています。

冊子の40ページでございます。これはストック効果の類型化（案）ということで書いてございますけれども、様々な効果が上がってくるものですから、できるだけ定性的、多面的に、発生した効果を捉えていくということでございます。こうして捉えた効果をわかりやすく示すということで、43ページ上段を見ていただきますと、京都縦貫の例でございますが、民間のビッグデータを用いまして、観光地でどういう観光客がどういう行動をとったかということが分析できるのではないかと考えています。

下段は尾道松江線でございますけれども、この開通によりまして、企業取引が増大、あるいは広域化しているという例ですが、こういったストック効果の「見える化」によりまして、わかりやすく関係者に示していくことが大事であると考えております。

1枚紙に戻っていただきまして、そうした「見える化」によって得られた知見、どういった工夫をしたらどういう効果が上がってきた、あるいはその事業実施に当たって、レッスン（教訓）と書いてございますけれども、そういったことを活用していくことでございますし、並行しまして、社会資本整備に関わるものとしての人材の育成といったことも大事であると考えております。

具体的な取組例として、「見える化」で得た知見の活用につきましては、事例集を作ったり、そういった活用を事業実施のプロセスに組み込んでみたり、あるいは人材育成につきまして専門的な研修の実施、といったことも御提言いただいております。

今後はこの御提言を踏まえまして、実務的にこの施策の実現化を図っていきたいと考えています。

資料1につきましては以上でございます。

【総合政策局 事業総括調整官】 総合政策局で事業総括調整官をしています藤井と申します。私から、資料2の地方ブロックにおける社会資本整備重点計画の策定について、資料3のインフラメンテナンス国民会議等の創設について御説明させていただきます。

まず、資料2の地方ブロックにおける社会資本整備重点計画についてですが、委員の皆様のお手元には、分厚い冊子がお配りされているかと思います。かいつまんで御説明させていただきますが、この地方ブロックにおける社会資本整備重点計画については、一昨年の9月18日に閣議決定されました第4次資本整備重点計画、これを各地方の特性に応じ

て、重点的、効率的、効果的に整備するための計画として、昨年の平成28年3月29日に策定されております。

1枚目に簡単にまとめてございますが、この地方ブロックにおける社会資本整備重点計画は、全国10のブロックにおいて策定しておりまして、各地方の将来像を踏まえて、その特性に応じて、社会資本整備を重点的かつ効果的に整備するための計画となっております。

それとあわせて、将来像の実現に向けて、ブロックごとに指標を設定してございます。さらにプロジェクトは次の3つと書いてございますが、3つの視点でもって新たに示させていただいております。1つは、完成年次を時間軸を明確化して、可能な限り目標年次を掲載させていただいていると。それとあわせて、期待させるストック効果が見える化ということで、おのおのプロジェクトごとにストック効果を記載させていただいていると。さらには、プロジェクトを戦略的マネジメントに沿って分類させていただいてまして、あわせてメンテナンスについても記載させていただいております。

1枚めくっていただき、その次のページ、2ページを御覧いただきたいのですが、これは中部の例でございますけれども、例えば中部ブロックにおける社会資本整備重点計画においては、中部地方の特性を踏まえまして、1つはリニア効果の最大化ということで、重点目標とあわせてプロジェクトを記載させていただいている、あるいは南海トラフ地震に備えた国土強靱化プロジェクトということで、主要な取組を記載させていただいているところでございます。

3ページを御覧いただければと思いますが、先ほど申し上げました3点につきましては、完成年次の明示・時間軸の明確化ということで、全2,800の事業については、示しております4つの区分に従いまして、完成年次を明確化させていただいております。あわせて、将来期待されるストック効果についても、重点目標ごとに記載させていただいております。下のほうに四角囲みで例を書いておりますので、御覧いただければと思います。さらにプロジェクトを戦略的マネジメントに沿って分類をしているところでございます。

参考までに添付させていただいている資料でございますが、この地方における社会資本整備重点計画の見える化、ビジュアル化を検討するために、ただいま民間の企業様と地図データの作成を研究しているところでございます。これは、例えば様々なシーンで企業様が必要な情報をとれるような、そんな仕組みを目指しているところでございまして、今年

度の基礎研究を踏まえて、来年度モデル地区で具体的なケースを作っていきたいと考えているところがございます。

続きまして、インフラメンテナンス国民会議等の創設についてということで、資料3を御覧いただければと思います。インフラメンテナンス国民会議については、社会資本整備審議会・交通政策審議会技術分科会技術部会の提言の中で、インフラメンテナンス国民会議及びインフラメンテナンス大賞の創設をすべきだということということで、御提言いただいているところございまして、その後、日本再興戦略あるいは政務官勉強会でも、様々な検討がなされてきているところでございます。国土交通省といたしましても、それらの提言も踏まえまして、意見交換会、あるいは準備会を重ねまして、昨年11月28日に設立の運びに至ったということでございます。

1枚めくっていただきますと、模式図が示されてございますが、施設管理者に対して、革新的技術、新たな技術、建設関係の分野だけではなくて、IT関係やベンチャー、保険企業、素材企業などで持っている技術を融合させて、インフラメンテナンスの効率化、確実性を高めていこうと。それとあわせまして、技術力、あるいは人材面で不足している自治体に対しても、民間委託の推進ですとか、あるいは技術者派遣なんかを進めていくような、課題解決も含めた検討を進めていこうと考えているところでございます。

次のページに、当日の総会の様子を示してございますけれども、会長には、経営共創基盤代表取締役CEOの富山和彦さん、それから副会長には、政策研究大学院大学教授の家田先生に御就任いただいているところでございます。

さらに次のページを御覧いただければと思います。インフラメンテナンス国民会議の活動の概要といいますか、組織図を示させていただいておりますが、国民会議の一つの特徴といたしまして、公認フォーラム制度を設けてございます。この公認フォーラムにおいては、各課題に応じてオープンイノベーションの手法を用いて、様々な意欲的な民間企業の方々に御参画いただきまして、課題の解決を図っていこうということでございます。

現在の会員の状況でございますけれども、右のほうに小さく書かせていただいておりますが、1月10日時点、2週間前の情報で、現在342者の団体の方々に御参画いただいております。11月28日の設立当時で199団体の御参画でしたので、1.7倍程度という参加の状況になってございます。

それと、この公認フォーラムの中で、一番右のところに近畿本部というのがございますが、東京だけではなくて、各地方でも同様な取組をしていただくように、最初に近畿本部

だけが立ち上がっていると。これからこういった地方フォーラムの取組も広げていきたいと考えております。

以降、革新的技術フォーラムと自治体支援フォーラムの概要について示させていただいておりますが、まず、革新的技術フォーラムですけれども、こちらでは、具体的な施設管理者のニーズの課題とかを明確にいたしまして、その課題に見合った企業の方々に御参画いただいて、メンテナンス技術の提案、あるいは議論をしていただければと。その際には、オープンイノベーションの手法を用いて、積極的な議論の展開を図っていきたくて考えているところです。

右側のほうに、企業マッチングのコーディネートと書いてございますが、四角囲みの中に、2事例だけコラボの事例を示させていただいております。準備会、あるいはこれまでの活動の中で、既にこういったコラボ技術が生まれてきているというようなことでございます。

それから、自治体支援フォーラムにつきまして、次のページでございますが、各自治体から制度の運用面、あるいは技術的、人材面的な課題について、広く民間企業の方々と一緒に議論をさせていただいているところでございます。準備会の様子を少し記させていただいておりますけれども、企業の方々につきましても、各自治体が持っている課題の深掘りができて、課題が明確になったということで、御好評いただいているところです。

最後のページでございますが、インフラメンテナンス大賞について記させていただいております。今年度の募集は既に終了しているところでございますが、国土交通省以外にも、総務省、文部科学省、厚生労働省、農林水産省及び防衛省の各6大臣賞を、インフラの実施現場における工夫、あるいは活動、技術開発の3点に着目して授与するという取組でございます。今現在、1次審査の段階でして、今年度末にも選定委員会を開催させていただいた上で、来年度早々に対象の発表に移っていきたくて考えてございます。

私からは以上です。

【大臣官房 技術調査課長】 技術調査課長の石原です。資料4「i-Constructionの推進について」を説明させていただきます。

1ページですが、建設現場の生産性を向上するというところで、現在、国土交通省におきましては、調査・測量から設計、施工、検査、維持管理まで含めまして、全ての建設生産プロセスでICT等を活用したi-Constructionを進めているということでございます。目標としましては、2025年度までに生産性の2割向上を図っていきたくて、こう考えてお

ります。2割向上につきましては、下の右側のイメージでありますけれども、横軸がこれは人でありまして、手前のほうに工事日数、縦軸が人・日当たりの仕事量、こういうことで考えております。今後、人口減少下におきまして、建設現場での労働者が減っていくことと、それから、現在でも4週4休ぐらいが一番標準的なところでありまして、まだ週休2日も至っていないところの労働環境を改善するということで、人と日数を減らした上で、工事をさばく量を確保したいということでもありますので、オレンジのこういう縦のほうに生産性を上げていきたいというものでございます。

昨年から、トップランナーということで、土工工事、つまり盛り土・切り土工事には、このi-Constructionとして工事を適用しております。具体的には、左側にありますように、測量は3次元のUAV機器を使った測量を行っております。施工につきましては、ICTを実装した建設機械を用いて施工すると。そうした3次元のデータですので、検査もそれにもっていっていると。こういうものを先に進めさせていただいております。

めくっていただきまして2ページであります、平成28年度、今年度におきましては、このICT土工の工事を、1,230件以上の工事で公告をしております。そのうち422件の工事でICT土工工事を実施している、こういうことでございます。左の下のほうにありますけれども、そのうち、地域の建設業の会社に8割以上、この422件の中で実施しておりまして、かなり地域の企業の関心、それから意欲は高いものだと考えております。

それから、ICT土工を行うに関しましては、その人材育成も必要だということで、今年度450カ所、全国で研修、講習会を開かせていただきまして、行政担当者、それから企業の技術者等を集めまして、3万2,000人ほどに研修を実施したところであります。

めくっていただきまして、3ページからICT土工の事例をつけております。まず直轄の工事で、中部縦貫自動車道の丹生川という岐阜県の工事でありますけれども、ここではUAVを使って3次元の設計データを起こし、それをICT建機、バックホーにデータを送ることによって、その施工を行ったということでもあります。特に測量につきましては、右の上に掲げてありますように、従来の手法でありますと36日間かかっているところを、7日間で実施できるという、非常に大きな工期短縮効果があらわれているということでもあります。

下に現場の声をつけておりますけれども、当然のことではありますが、施工の精度が上がったということと、一番下にありますように、作業員が要らなくなるということもありまして、安全性の向上もかなり図られたというものであります。

めくっていただきまして、4ページです。これは島根県の多伎朝山道路という高規格道路の中での工事でございますが、ここは施工業者のほうで、従来からこうした工事に非常に興味があったということで、地元の企業と連携をして、測量や設計、それからこの重機のほうにICTをつけた施工を実施したということでありまして、かなり人数的な具体的な数字で効果もあらわているということで、現場の声の3行目ぐらいですけども、作業人員や作業日数も、従来と比較して4分の1ぐらいに省力化していますということと、それから、教育もこれでできるようになりましたといったようなことが効果として上がっております。

めくっていただきまして5ページであります。技術者にヒアリング等を行った事例がありましたので、御紹介させていただきます。これは、徳島県の桑野川右岸の堤防工事でございますけれども、まず、若手の技術者としまして、数日の練習をしてから現場に出ていったのが、ほとんどそういうこともなく、現場の機械に乗って、そしてまた手直しもないといったことになっているということでもあります。

こうしたことで熟練の技術者が要らなくなるんじゃないかということも言われているわけですけども、ただ、熟練の技術者のほうも、非常に簡単なところは精度が上がる、それから精神的にも楽になることもあるということと、やっぱり難しいところは、熟練の技術者がまだまだこのICT土工では難しいということもありまして、技術のどこに重点を置いて、これから技術者を育てていくかということも図れるようになった、こんな事例でございます。

めくっていただきまして6ページであります。先ほどの2025年までに生産性を2割上げていきたいということでありまして、現在、先ほどの土工工事で導入しておりますけれども、今後、橋梁・トンネル・ダム、また維持管理の工事にも活用を拡大していきたいと思っております。それから、3次元データを使うということで、かなり生産性が上がることもわかってきましたので、こうしたデータのプラットフォーム化を図りたい、こう考えております。

そのために、7ページでございますけれども、i-Construction推進コンソーシアムを立ち上げたいということで、この1月30日、来週の月曜日に総会を開催したいと思っております。この中で、真ん中のほうにワーキングを3つ書いておりますけれども、現場への実装が図れるような技術開発・導入ワーキング、それから、先ほどありましたように、3次元データをいかに測量から維持管理まで流通させるかという流通・利活用ワーキング、

それから、海外へ日本標準を打って出ようということでワーキング、この3つのワーキングを中心に働きかけていきたい、こう考えております。

現在、11月25日から公募を開始しておりまして、約450名ほどの会員の方に御参加いただける予定でございます。

資料4の説明は以上です。

【金本部会長】 これでは最初の御説明は終わりということで、これから意見交換に入らせていただきたいと思います。ただいま御説明のあった最近の社会資本整備の状況について、御意見等ございます方は、挙手又は名札を立てていただきたいと思います。

安達委員、お願いいたします。

【安達委員】 経団連で、都市・住宅政策委員会企画部会長を務めております安達でございます。社会資本の整備につきまして、意見を申し上げたいと思います。

まず、説明いただいた提言につきましては、ストック効果の最大化を前面に押し出されておりました、その具体的な対応策が多く事例とともに、わかりやすく整理されておりますので、内容的に大いに賛同いたします。

その上で、意見として申し上げたいことといたしましては、今後高齢化が進み、また、都市部への人口流入が続く中で、大都市、そして地方がそれぞれ解決すべきインフラの再構築というものが、地域単位で存在すると思っております。ぜひ、その大きな絵姿との整合性を意識しながら、個々のストック効果を引き出していただきたいと思います。

その点、提言の3ページ中段に、人口や経済が右肩上がりの時代の効果が自然に出るという発想から、今後は効果を引き出す発想への転換が必要と記載されておりますけれども、これはまさに的を射た内容だと思います。

昨年、私も関与しまして経団連で策定しました提言では、少子高齢化の進展や社会インフラの老朽化への対処として、これまでと違ったまちづくり、例えば、都市のコンパクト化及びそれらを結ぶネットワークこそ必要だという結論に至りました。

そこで先ほどの発想の転換に関して御留意いただきたいのは、投資や運用面での工夫は大変よいこととございますけれども、それが個別の施設や事業にとどまらず、まちづくり全体に資するよう、常にチェックを行いながら取り組んでいただきたいという点でございます。東京圏、関西圏、名古屋圏といった大都市、そして札幌、仙台、福岡などの中核都市、さらにそれ以外の地方都市では、求められる都市機能は異なるわけがございますから、ぜひ俯瞰的なまちづくりという視点から、全体最適を目指して、ストック効果の最大化を

図っていただきたいと思います。

私の意見は以上でございます。

【金本部長】 どうもありがとうございます。大變的を射た意見であろうと思います。何か事務局のほうからございますでしょうか。

【参事官（社会資本整備）】 貴重な御意見ありがとうございます。御指摘のとおり、今後、社会情勢の変化に伴いまして、当然のことながら、集約・再編ということも必要になってございますし、それは今、国交省として進めてございます、コンパクトプラスネットワーク、この施策ともマッチングさせながらやっていきたいと考えてございます。

特にインフラ整備におきましても、この御提言にも書いてございますけれども、やはりまちづくりと連携してやっていかなければいけないと。ですので、インフラ単独で考えるのではなく、まちづくり全体の中でインフラ整備を進めていかなければいけない、おっしゃるとおりだと思います。そうしたことも留意しながら、この施策の具体化に邁進していきたいと思っております。ありがとうございます。

【金本部長】 家田委員、どうぞ。

【家田委員】 ありがとうございます。まず、今日お話しいただいたのは、どれも非常に迅速に実務化されつつあるなというのを、大變強く感じます。これからというところが実質のところではあるけれども、それでも、非常に素早く初めの一步を切り始めているというのは、大變立派なことだと。お役所仕事の反対というか。こういうのもお役所仕事になってきたというのは、なかなかすばらしいことだと思います。

その上で、1つ2つ申し上げると、このストック効果の最大化に向けての中のどこかに書いてあるんですけど、要は、賢く使ったり賢く作ったりするためには、そのバックグラウンドをきっちりしておかなきゃいけないと。その中で出てくるのが、地籍調査の充実と、それから地盤情報の官民共有化ということなんだけれども、これを議論したとき以降くらいで起こったことが、福岡の地下鉄の陥没事故でありまして。あれは地盤情報が共有化できていないから起こったとか、そういう意味ではないんですけど、でも地盤というのは、極めて安全性や、あるいは効率的な施工であるとか、いろんなことに関係するところで、しかも最も未知の要素があるところですよ。そういうところについて、ぜひ官であろうが民であろうが、国民共有の情報である、それが安全な社会をつくっていくために極めて重要である、ということ認識させられる陥没事故だったと思います。

同じように、この間、糸魚川で大火災がありましたけれども、あれなんか、東京都の

中では、大阪もそうですかね、密集市街地の対策を一生懸命やっているところではあるけれども、今回の糸魚川の大火で思ったのは、極めて強い強風が吹いている中でああいうことが起こったと。400ヘクタールくらい燃えたわけでしょう。そうすると、今進めている密集市街地の対策というの、いろんなファクターの指標に入っていたりするんですけども、あれが強風だったときには、ああいうことでよかったのかなみたいな、新しい事故や災害が起こったときに、常にそれを糧にして、今までやりつつあることをちょっと見直してみるというの、お願いしたいと思います。

以上、2点申し上げました。ありがとうございました。

【金本部会長】 どうもありがとうございます。事務局からございますか。

【技術調査課長】 技術調査課長です。今ほど家田委員からありました、特に地盤情報のところは、私どものほうで現在、技術部会、磯部委員長からも御指導いただきまして、小委員会を開催して、検討を進めていくことになっておりますが、おっしゃるように、非常に災害が多岐にわたったり、いろんな要素が入ってきたりすると、このリスクマネジメントがすごく重要になってきています。そのために、やはり情報をいかにとっていくかということ、もう一度我々も考えて、いろんな工事にも適用していきたいと思っていますので、引き続き、皆様の御指導よろしくお願いいたします。

【金本部会長】 辻本委員、どうぞ。

【辻本委員】 今、御意見が出たことと答えられたことに関係するんですけども、ストックが蓄積されてくるということは、逆にリスクを負っているということ。今、地盤情報だけで議論されましたけれども、地盤のポジティブなほうはいいんだけど、ネガティブな情報、すなわち結局はどれだけのハザード、あるいは危険性が内在しているのかということに関して、先ほどリスクマネジメントと言われたけれども、ストックの確保ということは、リスクを背負ったことになる。

例えば、私どもは気象災害とかやっていると、確率的に安全度というのは上がっていくわけです。そうすると、ある程度のレベルで安全性が確保されたからといって、ストックが非常にそこへ集中してくると、期待値としてのリスクというのは、逆に大きくなっているんです。今、災害のことはよくハザードというけれども、それだけでなくてエクスポージャー、その上に何が乗っかっているか。どうも我々は、ハザードの上にストックを積み上げている。確かにハザードを減らすために、いろんな工夫をして、インフラも防災インフラを進めているわけですけども、防災インフラには、特に気象災害の場合には、安全

率というものがあるわけですから、先ほどのリスクが、結局ハザードとエクスポージャーの掛け合わせによってなっているということをしっかり考えると、ストックのマネジメントも少し変わってくるんじゃないかと。

だから、ストックを増やしていくということと、今おっしゃったリスクマネジメントをどんなふうに組み合わせていくかというのが、これからやはり求められていくのかなという気がしましたので、一言申し上げました。ただ単に、地盤とか、そういうことじゃなくて、その地域の脆弱さとストックがどんな相関になっているのか、こういったところに今後、やはり関心をしっかり持っていかないと、ストックが積み上がっていったということが非常に大きなリスクを背負ったことになりかねないということを、一言申し上げておきたいと思います。

【金本部会長】 どうもありがとうございます。リスクをどう評価して、どうマネジしていくかは非常に大きな課題で、これからも、辻本先生の御指導をお願いしたいと思います。

そのほかございますか。石田委員、どうぞ。

【石田委員】 i-Constructionに関してです。労働者不足とか技術者不足が本当に懸念される中で、この取組はほんとうにすばらしいと思いますし、今日御報告いただいた内容も本当に効果があると思ひまして、どんどん推進すべきだと強く思いました。

ただ、その上で、心配のし過ぎかもわからないですけど、今日も土工を中心に御説明いただきましたけれども、土の中には何が埋まっているかよくわからないというところもあって、例で御説明いただいた出雲市の中に、林道の整備をしていたら、重機のオペレーターさんがコツッと当たって、見たら大量の、今は国宝に指定されている銅剣が出てきたとか、あるいは圏央道は逆に、マスタードガスが出てきたとか、結構10年とか20年に1回ぐらいの出来事なので、そんな心配することもないかもわからないけれども、そういったところでの情報収集とか、何か検知技術なんかも、同時にこれから開発していただければありがたいなと思ひましたので、申し上げたいと思います。

【金本部会長】 どうもありがとうございます。事務局からございますでしょうか。

【技術調査課長】 石田先生はよく御存知のことですので、今みたいな、またそれもリスクの一つでありますし、現在もよく埋設管なども、あるところになかったり、ないところにあったりということで、工事の効率化から言うと支障になることも多くなっています。現在も、事前に物理探査とかもやりますけれども、かなり今でもコストがかかるのも事実

ですので、その技術開発とあわせて、そうしたことも全体の工期の効率化を図るために、先ほどの技術開発ワーキングなんかでも使ってやっていきたいと思っていますので、また御指導よろしくをお願いします。

【金本部会長】 小林委員、お願いします。

【小林委員】 i-Constructionがよいよ進み始めたなど、感慨深く聞かせていただきました。今後いろんなi-Constructionにかかわるデータが蓄積されていくと、ビッグデータがこれからできていくと思うんですが、それが本当に将来役に立つビッグデータとして蓄積されていくためには、例えば、今、土工の話ですけれども、もうこれはお考えだろうと思いますが、共通の基盤情報をスキームの上に乗せる。個別にばらばらにならないような、そういうスキームの開発。それから、土工の工事とその工事、必要とされるデータの精度が違うんですけれども、しかしこういう機器を使うと、より精度の高い情報が多分収集してくると思うんです。ただ、関係者によって情報の精度が異なるとか、そういうことが頻発してくると、せっかくの情報の価値がやっぱり下がってくる可能性があるので、守るべき情報の精度とか、そういうスキーム、考えられていると思いますけれども、これから出てくる前に先立って、標準化といいますか、そういうのをぜひ推進していただきたいなと思います。

【金本部会長】 どうもありがとうございます。事務局から。

【技術調査課長】 データにつきましては、今、先生の御指摘もありましたように、やっぱり測量から維持管理まで通して使おうとしますと、誰が扱っても同じように扱える、それから同じ成果が出てくるといふようなところを基本コンセプトとして、標準化については早速今年度、それから来年度早々に、形が出るようなことで検討してまいりたいと思いますので、引き続きよろしく願いいたします。

【金本部会長】 磯部委員の札が上がっています。お願いします。

【磯部委員】 2点ありまして、1点は、資料2で、重点計画で完成年次の明示という、時間軸を示すということがあり、資料1のほうで、ハード・ソフトの総動員というのが書いてあるわけですけれども、言わずもがなかもしれません、ハード・ソフトの総動員というのは、ハードの状況によってソフトの対応の仕方は当然変わりますので、それは今申し上げた2点を組み合わせると、完成年次とはいっても、途中段階でどこまでハードが完成したらソフトの対応がどう違うのか。特に、先ほど辻本先生からもお話が出た防災の関係については、どこまでハード整備が進んだら、ソフトである、例えば避難も、どうい

ふうに避難したらいいのかというのが変わってくると思いますので、その辺の2つのこのハードとソフトを組み合わせたタイムスケジュールといいますか、そういったものはぜひ、考えながら進めていくのが大事だと思います。

特に注意しなきゃいけないと思うのは、防災の関係ですと、市民の方がソフトの主役になってくると、あまり情報を頻繁に変えていくと、その理解がなかなか更新されていかないということがありますので、そこをどう出していくかはすごく大事なことでと思います。私は一つ話でよくするんですけども、今でも、津波は必ず引き波から来ると思っている方が、ある県では60%いるという状況なので、1回津波は引き波から来ました、来ますよと言うと、そこは、それは違いますと言ってもなかなかそう浸透していかない、というところは考えながら、ハード・ソフトというのをうまく対応させていくべきだと思います。

もう一点は、i-Constructionですけども、これはもうぜひ、御説明のとおり必要だと思っています。これに、中の要素としてぜひ加えなきゃいけないと思うのは、i-Constructionをやることによって、高齢者も、力が弱くなったり、あるいは目が悪くなったりという、その熟練とは逆のことがありますけれども、それでも作業ができるようになるという視点も大事なことではないかと。ICTを使うからこそ、引退をする年齢が少し上がっていくということがあると、これも、少子高齢化で働き手が少なくなっていくことを補っていくということがあるとと思いますので、ぜひそういう視点も中には入れるのがいいのではないかと思います。

以上です。

【金本部長】 どうもありがとうございます。勝間委員、お願いいたします。

【勝間委員】 生産性向上、i-Constructionに関してなんですけれども、もともとの目標値が2025年度までに2割向上となっていますが、これはもう確定ということでしょうか。ちょっとだけ心配しましたのは、今2016年度で、2017年度を起点しますと、大体年間2%ちょっとなんです。そうしますと、このスピードでは、残念ながら他産業よりもひよっとしたら遅いんですね。ある意味2割も非常に大変だということは認識しておりますが、それでも他産業とのバランスから考えたときに、実は2割という数字は、あまり高くないんですよ。ですので、この2割の根拠を知りたいということと、もし逆に2割だったら、これは必達の目標になりますので、その辺のバランス感覚について教えてください。

【金本部部长】 事務局、お願いします。

【技術調査課長】 先ほどの資料4の1ページです。もう少し細かい資料は、また後ほど追加はしたいと思いますが、1つ、私どものほうで今推測していますのは、2025年度までに、現在、建設労働者は500万人おりますけれども、そのうち現場で働いている人間が330万人、そのうち高齢者で、この10年間に110万人が離職をするおそれがあるということがございます。その中で、また入職をするという働きかけをして補っていくわけではありますけれども、どうしてもその中でも1割については、今の330万人に及ばないだろうというのが1つ。

それから、工事の日数につきましても、4週8休とれておりますのは数%であります。これを全部週休2日にするのは難しいわけではありますけれども、今の4週のうち、あと2日休暇をとることで労働環境改善を目指すということで、これは建設業界とも相談をしながら目標を設定した中での2割という数字であります。もう少し細かい数字はまた後ほど、先生のところにお持ちしたいとは思っています。

【勝間委員】 何を心配しているかといいますと、結局他産業の生産性向上は、より良いので、1人当たりの付加価値が低くなるんですよ。そうしますと、相対的に待遇がやはりまた悪くなってしまいうんです。待遇が悪いから人が来ないという悪循環がどうしても始まって、実際もう始まっているんですけども、さらにそれが起こってしまう可能性がありますので、やはり今現在、それはインプットベースから全部生産性向上の数字を計算しているんですけども、もう少しドラスティックに、他産業と肩を並べて、かつ人材確保するためには何割の目標が必要で、そのためにボトルネックは何なのかといったような、アウトプットベースでの計算というの、もし可能でしたらある程度していただいたほうがいいかなと思います。でないと、どうしても若者に対して魅力ある職場というのはなかなか難しくなりますので、実際の積み上げ型の生産性向上よりは、例えば手戻りみたいなものをどうやって防ぐとか、あるいは実際、随分医療の現場とかで進んでいますけれども、工程の管理の手法そのものを見直すといったような、新しい視点というの、もし必要でしたらぜひ加えていただきたいと思います。

【金本部部长】 いろいろ課題はあるかと。

【技術調査課長】 ありがとうございます。御指摘も踏まえて、さらに改善できるようにしていきたいと思っております。

【金本部部长】 生産性をどうやってはかるかということ自体、いろいろな議論があっ

て、そんなに易しくはないんですが、そういうことも含めて、いろいろ御検討いただきたいと思います。

次は、丸井委員。

【丸井委員】 先ほどから、地盤情報に関する重要性が議論に上がっていたかと思えます。若干追加させていただきたいと思えます。i-Constructionのほうは、御説明をいただいておりますように、かなり技術が進んできたということで、成果が出ていると思われるわけでございます。地表面より上の空間情報に関しては、非常にその技術革新が進んで、高度な情報が、より効率的に得られるようになっている。その一方で、地盤情報に関しては、当然地面の中のことで、非常に難しいということが、非常にネックになっておるといふことであります。この社会資本整備にかかわるあらゆる基礎的なインフラというのは、全てと言っていいほど地盤の上に立ちますので、あらゆる領域でその地盤情報というのが、基礎的な重要な情報になろうかと思えます。

そうしたときに、先ほど事務局から言われましたように、例えば電気探査であるとか、いろんな物理探査、そういった技術の開発、改良といったことが一方で必要になりますが、同時に、非常に基礎的な、あらゆるものに関わってくるボーリングによる地質調査ということの重要性は今後ともなくなることはないと思えます。そうしたときに、正確な地盤の情報を得るためのボーリングに携わる、日本全体の国土での必要な調査を賄うについては、今現在、高度な技能を持った作業員の方が非常に高齢化しておって、この人材をいかに確保するかというのは非常に大きな問題で、今後ネックになってくると思われますので、その辺にも御留意をいただきたいと思う次第です。

もう一点、ハード・ソフトの一体化の中で、特に防災関係でハード対策と同時にソフト対策を効果的に進めていくのは、全くそのとおりであります。ソフト対策に対しては、システムの導入だけではなくて、やはり当該地域の住民の方にはいかにして必要な情報を啓発していくか、認識を持ってもらうかということ是非常に重要だと思われまますので、その点のフォローアップの重要性については強調させていただきたいと思えます。すなわち、数年前の広島土砂災害の場合が典型的だと思えますけれども、住民の方が危険性に関して的確な理解を持っていなかったということが、決定的に大きかったと思えますので、その辺のことについては、ぜひさらにフォローアップについても留意いただきたいと思う次第です。

【金本部長】 どうもありがとうございます。事務局から。

【技術調査課長】 今ほど委員のほうから、地盤情報のプロといたしますか、作業員のプロもそのとおりだと思います。正確にデータを取らないといけないのと、もう一つは、その評価をどうするかというのは、やはりある程度熟練した、あるいは専門的な知識の方にやってもらわないと、集めても意味がないということになりますので、そうしたところも配慮しながら、この地盤情報をいかにまとめていくかというのは、検討していきたいと思っています。よろしくお願いいたします。

【金本部長】 次は、小池委員にお願いをいたします。

【小池委員】 国際ということでちょっと1つ、お話しさせていただきたいと思います。i-Constructionも、それからストック効果ということも、いずれも人口が減少し、それほど社会基盤に大きな投資が過去のようにできなくなっている社会で、非常に効果的な方法だと思います。それは我が国だけでなく、多くの国が、今後そういう経験をしてきつつあるわけです。我々の国はそのフロンティアにいるわけです。i-Constructionのほうはもう既に国際標準化ということをお進めになっているということで、大変結構だと思うんですが、いずれもこれから世界をリードする社会基盤整備の一つの方向性を、我が国は打ち出しているんだと思います。

これは変化する社会の成長戦略であると位置づけて、できる限りこういうものを国際的に輸出できるようにしてはいかがでしょうか。i-Constructionは技術そのものですから、これはわりと輸出しやすいと思うんですけども、政策そのものも輸出できるような体制というものを、ぜひお取りいただきたいと思います。

【金本部長】 ありがとうございます。日本の場合は大体、物を輸出するところが一番先に行って、その上のあたりの輸出はなかなかということですが、セットで輸出できるような能力もあるといいなということだと思いますので、よろしくお願いいたします。

田川委員、お願いいたします。

【田川委員】 熊本の田川でございます。熊本地震が起きてやがて1年という、今日この場でぜひ僕は言わなきゃならないと思いましたが、あの国交省の災害用の非常に早急な取組に感謝したい。今日はそれをぜひ言いたいと思って参りました。

地震後、九州道の早期開通、これが非常に全国からの救援物資の熊本への到達をスムーズにしたということ、それから皆さん御存知かと思いますが、南阿蘇地区の交通インフラが寸断されまして、両方の山の上の通る道路2つしかなくて、これが冬場になると凍結するということが、非常に孤立するんじゃないかということで、南阿蘇の人たちは心配

していたんですけど、これも何と24時間3交代で工事を進めていただいて、年末にトンネルが開通したということで、本当に被災地にとってはすごいクリスマスプレゼントになったということです。

いずれにしましても、電気、ガス、水道、一般的にはこれをライフラインと言うんですけど、やっぱり道路というのは、それにも増して大きなライフラインだということを痛感いたしました。特に南海トラフが確実に非常に今指摘される中で、やはり道路というのがいかに大事だということを痛感していますので、ぜひこれを進めていただきたい。

あと、日本商工会議所でどういうことをやっているかと申しますと、非常にストック効果を持っているんです。ちょっと言いますと、i-Constructionの関係ですけども、非常に建設業関係者が逼迫しています。私のうちも今、一部増改築をやっていますが、人手がないんです。だから、例えば大工さんは大工さん、それから左官さんなら左官さん、もう5カ所も6カ所もかけ持ちでやっているんです。それじゃなかなか進まないし、それによって人件費が高騰していますし、資材も高騰しているということで、ぜひこういう意味では、今後のことを考えて、i-Constructionというのは早急に進めていただきたいと思っております。

あと、会議所で、ストック効果を最大限に発揮するためということで、一緒になって全国各地でいろんな取組をやっています。これによって、いかにより活発に活用されるかということを進めていきたい。例えばどういうことかと申しますと、高速道路の開通を見据えた商談会とか、あるいは観光イベントを実施したりとか、あるいは新幹線の開通によってつながった都市間の商品共通開発等を通じた地域経済交流の推進、あるいは経済圏の拡大とか、それから、熊本商工会議所もやがて実施されるんですけども、商工会議所と地方整備局との定期的な意見交換、これが非常に効果的になっておりまして、国交省の存在というのを国民が非常に身近に感じて、また国交省側も、私たちの現場の意見をうまいぐあいに吸収していただくという、非常にいい道具になっているということで、これをさらに積極的に進めていきたいと私達も思っておりますので、ひとつよろしく願いいたします。ありがとうございました。

【金本部会長】 どうもありがとうございました。熊本の現場から生々しいお話を聞かせていただき、どうもありがとうございます。

大橋委員、お願いいたします。

【大橋委員】 どうもありがとうございます。

2点あるのですけれど、まず1つはストック効果の最大化のレポートに関してですが、非常にコンパクトに内容をまとめていただいたなと思っております。いいことがいろいろ書いてあると拝見しておりますけれども、中でも私が重要だなと思っているのは、見える化・見せる化の中の項目で、ビッグデータとか、そうした幅広い情報を活用するのだという点です。具体的にこの報告書を見ると、統計情報の活用及びビッグデータ等の活用という2つの項目が入っているわけですが、双方、今後に向けての重要な課題を指摘されているなと思っています。ここの活用に込められている意味としては、まずデータの整備というものがしっかりなされるということがあるのだと思います。そうしたものが継続的になされるのが、やはり重要だろうと。今の財政状況を考えれば、こうしたものにあまりコストをかけるわけにもいかないの、いかにコストをかけずにそうした情報を集めてくるのかというのが併せて重要だと。2点目は、こうしたものを行政も使うし民間も使うという点です。行政が使うという意味は、おそらくその政策のPDCAを回す上での統計情報の活用、あるいはビッグデータの活用というのがあると思いますし、また、民間について言うと、これはオープン化に伴う制度的な課題であるとか、あるいは営業の秘密の関係とか、そうしたものは今後整理して、いかに活用を促していくのかということが議論されていかなければならないのだろうなと思っています。以上が1点です。

2点目は、インフラメンテナンス国民会議ですけれど、これもインフラのメンテナンスを推進していく上で、いろんな分野で取組がなされている、そうしたものの横串を刺していく意味で重要な役割を今後担っていくのだなとお見受けしました。1点、資料の図を見て思うのは、このインフラメンテナンス国民会議は、一義的には建設関連産業なのかもしれませんが、インフラメンテナンスをやっている産業というのは結構いろいろとおそらくあって、先ほど熊本の話で、高速道路とかというお話がありましたけど、高速道路の会社もメンテナンスをやっている、点群データとかを使って、3次元でいろいろ点検作業をみたいなのも、どうも技術的に確立されているようだと思う。そうすると、そうしたことも建設業というスコープで見ると、やっているところもあると思いますが、狭いスコープになってしまうと思うのですが、他の産業も見えていくと、結構いろんなものが、いろんなところでなされているな。そういう知見を産業横断的に結集していただいて、いいベストプラクティスとなるようなメンテナンス会議を推進していただければなと思っています。

【金本部長】 重要な課題を御指摘いただきました。事務局からはよろしいですか。

【参事官（社会資本整備）】 心して進めます。

【金本部会長】 飯尾委員、どうぞ。

【飯尾委員】 一言だけですが、せっかく説明をいただいたのに、誰もメンションしないものもあるので、一言だけ申し上げます。地方ブロックにおける社会資本整備重点計画の策定について、もうこれは昨年策定したものを改めて報告していただいたものですが、今日の議論で、例えばi-Constructionという技術が出てきて、人手不足で非常に困っていたけれども、技術のおかげで作業が早くなったという側面があります。ただし先ほどお話しになったように、人手不足は相変わらずだとか、いろいろ条件があって、実は計画というのは、後でできたかどうか見ると、あるものはでき、あるものはなかなか、あるいはあるものは早期に達成されたりして、一様ではありません。

それにどういう条件が寄与していたかということは、しっかり考える必要があって、そのときに全体で平均で見ているとなかなかわからないんですが、例えば地方ブロックごとにやり方が少し違ったり、条件が違ったりします。その、ブロックから出てきたものをただまとめて、できたとかできないと言うだけではなくて、どういうところではうまくいっていて、どういうところではなかなか難しいのかということ、この計画をそのままお示しただけじゃなくて、少し分析のようなことをしていただいて、この場に示していただくと、次の計画のときにどうしようというような議論ができ、あるいはここはもっとみんなで議論しないといけないんじゃないという気づきが出るような気がします。せっかくこの地方ブロックの策定もされて、これをまた観察しておられると思いますので、そういう試みをちょっと一度考えて。これはすぐにできることではありませんので、心づもりをしていただいて、1年後なりなんなりに、また考えていただくということかと思いますが、1つコメントさせていただきます。

【金本部会長】 どうもありがとうございます。しばらくうちに、そういうのが出てくることに期待をさせていただければと思います。そのほかございますでしょうか。

次は、交通施策の関係でございます。まず、事務局から御説明をお願いいたします。

【参事官（総合交通）】 総合政策局公共交通政策部の参事官の上田と申します。よろしくをお願いいたします。

交通政策のほうに関しましては、こちらの部会のほうでも、交通政策基本計画の審議をしていただいて、平成27年の2月に作成していただいたところでございますけれども、その中では、計画のフォローアップをすることが大事であるということを御指摘いただい

ていたところをごさいますして、それに取り組んでいるところをごさいますけれども、そのフォローアップの仕方、交通政策基本法の中では、交通の動向、それから政府が交通に関して施策を講じたもの、これから講じようとするものを、毎年国会に報告せよ、ということになっておりまして、交通政策白書というものを、毎年作るようになってごさいます。

平成27年2月にこの計画ができて、第1回目の白書をその年の6月に、第2回目を去年の5月に出した、という流れになってごさいますして、こちらの部会との関係では、その部会の下に置かれている交通政策基本計画小委員会に6月に、去年の白書の中身をかいつまんで御報告するような資料を提出して御説明申し上げた、こんな流れになってごさいます。

それで今回は、部会の先生方に初めて御覧いただくことになるわけでごさいますけれども、そのような流れでごさいますので、本日の資料としては、白書の中に盛り込まれた施策をかいつまんでまとめたものが資料5でごさいます。また、去年の白書では、人材の確保と生産性の向上が、テーマ章として書かれていますので、それに関して、同じく資料5の14ページ以下にまとめてごさいます。

今日の御説明では、その資料5に関してはここしばらく動きがあったものに関して、ごくごくかいつまんで御説明しますとともに、その中で特に動きのありましたものとして、資料6、資料7、それぞれ別々に御用意していますが、軽井沢スキーバス事故を受けた対応状況、それから空港コンセッションの推進状況について、担当の部局から御説明を申し上げたいと思います。

まずは、資料5を開いていただき、2ページでごさいます。自治体を中心にコンパクトシティ化等のまちづくり施策と連携し、地域公共交通ネットワークを再構築するというようなお話でごさいますけれども、こちらのお話は、一番左下の四角の中に書いていますとおり、総合行政を担う自治体が多様な関係者の参画を得て、まちづくりの分野と連携しながら、網羅的に路線等を見直して、持続可能な地域公共交通ネットワークの再構築に取り組んでいくというものでごさいます。

それに関連して、真ん中あたりに出ております関係指標、指標番号1のところ、地域公共交通網形成計画の策定総数というのがごさいます。こちらは関係の方々が集まって、この地域のネットワークをどうするかという全体を議論するようなものでごさいます、これが2016年12月末の段階で196件で、想定していたよりもいいペースで策定が進んでおります。また、その中に盛り込んだネットワークの再編の計画を、具体的に誰が

どういう負担をしながら、実際実施していくのかというのを、再編実施計画という形でつくり込み、その大臣認定を受けるという枠組みがございますけれども、米印のところに書いていますとおり、13団体が認定を受けるというところまで進んでいるところであります。

その地域公共交通網形成計画の中身に関しては、自治体さんの事情に応じて取組方の程度も違ったりするわけがございますけれども、一番下の右側の四角のところでは岐阜市の例を簡単に書いてございます。岐阜市さんの場合だと、バスの路線の再編のために、そのバスに乗って移動しておられる方々のデータをとっておられまして、岐阜駅を中心にして流動があるということを押さえられた上で、非効率な長大路線を、岐阜駅をハブとする見直しをされたり、需要のデータを見て、幹線や支線の役割分担を考えられたり、利用者が一定時間に集中するような路線でBRTを導入されたり、効率的な運行をすることによって、運転手不足に対応していくというような取組をされています。まちづくりとの関係で言いますと、バスレーンの色を変えてはつきりわかるようにして、そこを通し、公共車両の優先システム（PTPS）を導入するような取組を進められておられます。

これは自治体さんがつくっていかれる計画でございますので、私どもとしては、その計画を策定されるに当たっての経費を支援したり、人材育成のための研修を行ったりしておりますほか、ワンストップで市町村からの相談に対応できるような窓口をつくったり、市町村向けの関係省庁の支援施策を一覧できる資料を御提供したり、認定された再編実施計画を実施する自治体さんに対して支援をするような枠組みを持って、計画の策定を後押ししていただいているところであります。

以上が1ページ目でございますので、ちょっと飛ばしまして、4ページ目を御覧いただきますと、(2)といたしまして、ホームドアの設置に関するお話が書いてございます。ホームドアはバリアフリー関係の重要な施策ということで、自治体さんと連携して予算措置等を講じて、これまでも整備を推進してきたところでございますけれども、最近の話といたしまして、東京メトロの銀座線の青山一丁目駅において視覚障害者の方が転落されるなど幾つかの事故が起きました。それらを受けて、駅ホームにおける安全性向上のための検討会を設置し、ホームドアの整備加速化を含む、ハード・ソフト両面からの転落防止対策についての検討を進めまして、12月にその中間とりまとめを行ったという流れでございます。関係指標の表に出ているとおり、目標値として2020年度に、約800駅のホームドアを設置しようということになってございましたけれども、先ほど申しました中間とり

まとめにおいては、できる限りの前倒しを図っていこうという方針が打ち出されているところでございます。

続きまして、その下の（６）２０２０年東京オリンピック・パラリンピック競技大会に向けたさらなるバリアフリー化でございます。従来から精力的に取り組んでいる話でございますけれども、政府全体で、ユニバーサルデザイン２０２０のとりまとめに向けた議論を行い、８月に中間とりまとめ、今は最終とりまとめに向けての議論を進めているという流れでございます。そのオリ・パラ東京大会に向けた重点的なバリアフリー化と、全国各地における高い水準のバリアフリー化に取り組むということでございまして、とりわけ公共交通機関の旅客施設、車両等に対するバリアフリー基準や、ガイドラインといったものについて、改正に向けた作業に着手したところでございます。

続きまして、５ページをごらんいただければと思いますけれども、自動走行システム、こちらはいろんな役に立つことは、もう既に皆様も御案内のとおりでございますけれども、これは幾つかの側面で国土交通省のほうでも活動しておりまして、まず、国際技術基準づくりに向けて、国連の自動車基準調和世界フォーラムの枠組みのもとで、自動運転に関するセキュリティガイドライン等の整備を主導していこうという動きをしています。また、内閣府の総合科学技術イノベーション会議の戦略的イノベーション創造プログラムの中でも、自動走行システムが取り扱われておりますけれども、ドライバーとシステムの安全かつ円滑な意思疎通の方法の検討等、自動走行システムの実用化に向けた取組を進めているところでございます。

さらに、経産省と私どもとで共同して、自動走行ビジネス検討会というのを開き、１５年程度先を見据えた自動走行システムの目指すべき方向性とその実現のための課題について整理するというような動きをやってきたところでございまして、自動走行ビジネス検討会で整理した課題等を踏まえ、政府の官民ＩＴＳ構想・ロードマップ２０１６に反映させています。それから、警察庁においては、公道で自動走行システムに関する実証実験をするときのガイドラインを作成する動きがございますけれども、国土交通省の中においては、生産性革命本部という中で、生産性革命について議論する場を設けておりますが、車のＩＣＴ革命を追加プロジェクトに選定し、これを推進するため、自動運転戦略本部を設置したところです。

それから、次、７ページを御覧いただきますと、（５）として、安全で利用しやすい高速バスネットワークの拡充というのがございます。高速バスは外国人観光客等の移動手段と

してよい側面もあるので、バスタ新宿の例も含め、高速バスの利用促進のためにさまざまな取組を進めておりますが、他方で、去年の1月に軽井沢でスキーバス事故が発生いたしましたので、それ以降、その事故対策の検討委員会において総合的な対策を打ち出し、必要な法改正も行って、再発防止に努めているということでございまして、これが次に自動車局から説明していただく予定のものでございます。

それから、(6)でございしますが、空港経営改革の着実な推進ということで、国管理空港としては仙台空港が、それから、2つの空港が一緒になった、関空と伊丹の経営統合というような話がございすけれども、そのコンセッション化に関しましていろいろ動きがございすので、別の資料で航空局から説明していただきたいと思ひます。

資料5の説明は以上でございまして、続いて、資料6の軽井沢スキーバス事故を受けた対応状況について、自動車局から御説明申し上げます。よろしくお願ひします。

【自動車局 安全政策課長】 自動車局安全政策課長の平井でございまして。お手元の資料6に基づきまして、私どもの対策について説明させていただきたいと思ひます。

1枚おめくりいただきまして、今回の事故の状況等について、まずは説明させていただきます。昨年1月15日の午前1時55分頃でございまして、長野県の軽井沢町、国道18号線の碓氷バイパスの入山峠付近におきまして、貸切バスが反対車線を越えて道路右側に転落いたしました、乗客13名と運転者及び交代運転者、合計15名の方が亡くなられ、乗客26名の方が重軽傷を負うという、極めて甚大な事故が発生いたしました。この乗客13名の方は全員が大学生であったということで、私どもといたしましても、若い方々が多数亡くなられたことを非常に重大なものと捉えておりまして、直ちにスキーバス事故対策検討委員会を設置いたしまして、総合的な対策の検討を開始したところでございまして。

前後いたしますが、この事故発生当日、国土交通大臣を本部長とする対策本部を設置し、国土交通省としての対応について検討を開始いたしました。同時に、被害者の相談窓口を本省と地方運輸局に設置し、被害者の対応も迅速に行わせていただいております。このバス事業者は、イーエスピーという東京の羽村市にある事業者ですが、特別監査を事故当日から実施しまして、2月19日付で事業許可の取消処分を行いました。併せまして、貸切バスの安全を確保する観点から、1月19日以降、街頭での監査及び事業者への立入監査を集中的に行いました。

先ほど申し上げましたスキーバス事故対策検討委員会につきましては、1月29日に第1回を開催し、6月3日まで10回開催させていただきました。途中、第7回で中間とり

まとめを行うとともに、5月13日には、御遺族や被害者の方に、私どもの検討状況を御説明させていただく場を設け、御遺族や被害者の方からも御意見を頂戴いたしました。

こういった議論を踏まえまして、6月3日、「安全・安心な貸切バスの運行を実現するための総合的な対策」をとりまとめさせていただき、このうち法律改正が必要なものにつきましては、さきの臨時国会に道路運送法の一部を改正する法律を提出させていただき、昨年末、全会一致で成立したところでございます。

早いもので事故から1年が経過したところでございますが、1月15日の日曜日には、根本国土交通大臣政務官に現地に行ってください、献花を行わせていただいております。

1枚めくっていただきまして、対策の実施状況について説明させていただきます。今回、この総合的な対策をとりまとめるに当たりまして、こういった悲惨な事故を二度と起こさないという強い決意のもとに、今から申し上げる3つの点を基本的な考え方として議論させていただいております。

1点目は、貸切バスの安全運行に関する遵守事項を全般的に見直して必要なものについては強化し、その徹底を図るということでございます。次に、貸切バス事業者のルール違反を早期に是正させるとともに、不適格者を排除することを2点目に置いてございます。3点目が、バス事業者、旅行業者は、安全確保を最優先に捉えていただいて、両業界が協力、連携して、ルール遵守の環境整備を推進する。この3つの視点から議論していただきまして、お手元にあります2ページ目の5つの大きな項目ごとに、それぞれ具体的な対策をまとめさせていただいております。

1つ目が、貸切バス事業者、運行管理者等の遵守事項の強化でございますが、例えば、ドライブレコーダーという画像を記録する装置を義務付けし、この映像を活用した教育を事業者に義務付けるといったことでありますとか、運行を管理する運行管理者、これは国家資格でございますが、こういった資格者の必要となる最低人数の引き上げを行うなどの対策が盛り込まれております。

2点目でございますが、法令違反の早期是正、不適格者の排除ということで、私どもは今まで、監査に入り、処分をし、その後のフォローアップ監査で指摘事項の改善状況を確認しておりましたが、今回新たに指摘事項確認監査というものを入れています。これは、処分をする前、監査を実施した後30日後に指摘事項が改善されているかどうかを確認するという新たな仕組みを監査の中に導入しております。ここで改善されていない場合は、処分がより重くなっていきますし、2度改善されていることが確認できない場合は、事業

許可の取消しをするというような、厳しい仕組みを導入させていただいております。

3つ目でございますが、事業許可の更新制というものを、貸切バス事業者に導入させていただきます。貸切バス事業者に対して5年ごとの事業許可の更新制を導入するという内容を、さきの臨時国会で成立いたしました法律の中に盛り込んでおります。今年の4月1日施行に向け現在詳細な制度設計を行っているところです。

その下の輸送の安全確保命令に違反した事業者に対する罰則の強化につきましても、今まで100万円以下という罰金を、法人については1億円以下というよう、抑止効果のある罰則の強化を行わせていただいております。

事業許可でありますとか、運行管理者、整備管理者の欠格事由でありますとか欠格期間についても、今まで2年という欠格期間を5年に延ばすなど、抜本的な強化を行わせていただいております。

(3)の監査等の実効性の向上ということで、監査は国が行うわけでございますけれども、この国の監査をより実効性のあるもの、すなわち悪質な事業者に重点化を図るために、民間の適正化機関に巡回指導を行っていただくという仕組みをつくっております。この巡回指導を実際に行えるために、事業者から負担金というものを取る制度を、さきの臨時国会で成立した改正法に盛り込ませていただいております。

(4)の旅行者、利用者等との関係につきましては、今回の事案でもそうですが、運賃がそもそも届け出されたものよりも安く運行されていたというような事案がございましたので、こういったものを監視する第三者委員会を設置するなどの取組を、現在行っております。

また、ランドオペレーターという旅行者とバス事業者を仲介するような事業者がおりまして、これも問題になっておりますが、この点につきましては、観光庁のほうで、今国会で法案を出させていただくべく現在準備を進めているところでございます。

最後、5点目が、ハードの対策で、例えばドライバーの方が体調急変で調子が悪くなったときに、隣にあるボタンを押すと、安全に車が自動的に停止するような新しいシステムを普及させる方策を検討しています。安全な装置を普及させるために必要なガイドラインにつきましては、このシステムについては既に完成し、国内の自動車メーカーで試作品は製作しておりますので、早く市場に出せるような対応を自動車メーカー等にも促していきたいと思っております。

3ページ目以降は、既に説明させていただきました具体的な中身でございますが、詳細

は後ほど御覧いただければと思います。

7ページ目に、事業許可の更新制の資料をつけさせていただいております。先ほど説明したとおり、貸切バスについては、5年ごとの事業許可の更新制というものを導入いたします。今年の4月から実施することとしておりますが、許可の更新を行うに当たって、安全にしっかりとお金を使える会社なのかどうかということをチェックする意味で、安全投資計画というものを出示していただきます。さらに、収支の見積もりも、その安全投資に見合うものなのかどうか、こういったお金の面でのしっかりした投資ができるかどうかを、重点的に見せていただくことを考えております。

続きまして、8ページでございますが、適正化機関の活用による監査の重点化というところで資料をつけてございますが、国は悪質な事業者に対して徹底的に厳しく監査をやる一方で、他の事業者については、民間にある程度、巡回指導という形でスクリーニング的な監査の前さばきの業務をやっていただくという仕組みでございます。民間の適正化機関で法令違反等が見つかった場合には、国に通報いただいて、国が直ちに監査に入るという仕組みで実効性の確保を図っていきたいと思っております。

最後に10ページでございますが、貸切バスの利用者の方が、このバス事業者が安全なのかどうかということを外部からもチェックできるように、安全情報の国への報告の義務づけをさせていただいております。事業者から、安全に関する取組状況についての情報を出していただき、これを国土交通省のホームページで公表し、それを旅行業者のほうで加工して、できるだけ利用者の方が見やすいような形で情報を提供していただくことで、より安全な事業者が選定されるような環境をつくっていきたいと思っております。

簡単でございますが以上でございます。

【参事官（総合交通）】 では続きまして、航空局から空港コンセッションの推進状況について御説明いただきます。

【航空局 航空ネットワーク企画課長】 航空局で航空ネットワーク企画課長をしております宮澤と申します。私のほうから、空港コンセッションの推進状況についてということで、資料7に基づいて御説明をさせていただきます。

まず、1ページ目であります。空港経営改革の概要ということで、今回のスキームをちょっと模式的に整理させていただきました。

左側の国管理空港等のところですが、狙いが最初の3行に書いてございます。民生活空港運営法、これは平成25年にできた法律ですが、これに基づいて、民間によ

る一体経営を実現、着陸料等の柔軟な設定等を通じた航空ネットワークの充実等を図っていく、こういうことですが、これは実は歴史的な背景といいますか、我が国の特殊性がありまして、この下の図でございます。従来、国の管理の空港というのは、左の青のところの国の中に管制と滑走路等とありまして、管制は全体的にやるものですから、コンセッション後も継続してということになりますけれども、滑走路等、滑走路であるとか駐機場であるとか、いわゆるエアサイドと言っているものです。そこと右側の民間、空ビル等と緑で書いてあるところですが、これが別々の事業主体によって運営されている、こういう実態がございます。

これを一体的に運営するために、国の滑走路等については所有権を国に残したまま運営権を設定する、それから民間の空ビル等については、現在第三セクターで行っているところが多いですけれども、新しく選ばれた民間事業者が所有権を取得するというので、ここで民間による一体運営を実現してもらおう。こういうことをするとどういった利点があるかという、例えば民間のほうは商業施設が入っておりますので、収益性は比較的滑走路等のほうが高いですけれども、こちらのほうの収益を原資に着陸料を割り引く、こういったような柔軟な経営が可能になる。これは海外においては一般的ですけれども、ちょっと我が国はそういうことになっていないということがございまして、したがってこのコンセッションという運営権の設定というものを使いまして、今申し上げたような、ある意味主体の変更を行って、それぞれの空港の最適化を考えていただく、こういう趣旨でスタートしてございます。

ちなみに右側の関西空港・伊丹空港、これは昨年4月1日からでありますけれども、ここについては実は滑走路等と空ビル等の経営は一体化されていたわけで、両方とも所有権を持って全体として運営権を設定する、こういう形で、厳密に言うと少し違うということでございます。

それで、今の進捗状況でございますが、各地の動きというところにまとめておりますが、2ページ目に模式的に整理をさせていただきました。実際にどのように手続を進めているかということですが、左から3番目の四角に、滑走路・ビルの資産調査（デューデリジェンス）と書いたものがありますが、個別の空港はまずここからコンセッションに向けての手続がスタートします。

それを踏まえて、マーケティングサウンディング（民間投資意向調査）というところですが、その次の実施方針の策定・公表というのがあります。これがいわゆる基本スキーム

と我々は言っていますが、言ってみれば、どういうデザインと申しますか、やり方でコンセッションをやるかということが、この実施方針で確定するのですけれども、これの案をあらかじめ市場に問う、こういう手続をやっておりまして、これがマーケットサウンディングになります。ここで潜在的に手を挙げる、関心を持っているような人から、基本スキームはこういう形にしたほうが良いという意見をいただいて、そういったものを反映して実施方針を決めていく。その後、運営権者の選定プロセスに入り、運営開始、こういう流れになってございます。

それで、国管理空港は、第1号は仙台空港でありまして、これは昨年の7月から運営が開始されております。次に詳細に御説明します。2番目が高松空港というところでありまして、これは現在、運営権者の選定プロセスというものをやっているところでありまして、その次の案件として福岡空港でございますが、これは昨年の7月に、マーケットサウンディングという実施方針の案を示して意見をいただいて、現在、実施方針の策定・公表に向けて準備をしているところでございます。それから、次に北海道内の空港。これは最後に御説明させていただきますが、初めて、いわゆるバンドリングという手法ですけれども、複数の空港を一体的にコンセッションに出す、こういうことを前提に検討しておりまして、現在デューディリジェンスをやっているところでありまして、それ以後も、熊本空港、広島空港といったようなところでも、特に地元の知事さんが、こういったコンセッションでやってほしいという方針を表明されているところでございます。地方管理空港でも神戸空港、静岡空港、こういったところで現在動きがございまして、

3ページ目ですけれども、仙台空港、国管理のコンセッション第1号であります。これは上の2番目のところですが、昨年の7月1日に、東急・前田建設・豊田通商グループが成立する新会社によって運営が開始されたところです。特に地元の宮城県さんのほうで、震災復興の起爆剤ということで位置づけて早くから検討を進めてきた、こういう経緯がございまして、左側に具体的なイメージ、まだこれから会社さんがこういう絵姿に向けて投資をしていくという段階の計画図でありますけれども、いろいろアイデアはありますが、代表的なものとして、この赤枠で囲ってあるピア棟の新設というものがございまして、これはLCC等の旅客搭乗施設ということですが、従来型は左側のビルのところから伸びている、飛行機は少し高さがあるので、2階建てのところから搭乗橋というもので乗るのが通常のスタイルですけれども、LCCの場合、非常にこういうコストというものに敏感でございまして、赤い点のピア棟は平屋建てのものでございまして、そこから行って、ちょ

っとわかりにくいですが、飛行機に乗るところまでちょっとほろのようなものがついていて、雨よけになるのですけれども、そこから最後はタラップで上がっていただく、こういう簡易なつくりになっている。こういったようなものも、ある意味柔軟な投資の一例のかなということですが、こういう民間のアイデアというものが実現といいますか、計画されているところであります。

それからあと、関連した動きです。右側のところで、民間委託というものが7月1日から行われましたけれども、その前からそれを見据えて、例えばアジアナ航空の増便であるとか、あるいは国際線のLCCであるタイガーエアという台湾の会社、これの新規就航が行われる、こういったような、ある意味いろんな動きが出てくる。スカイマーク神戸線も就航が一時期なくなっていたのですけれども、これが再開するといったようなこと、あるいは、ここのP e a c h (LCC) 仙台空港拠点化計画ですが、これも7月1日より前に、実はもう方針が決定されたということで、成田、関空に続く第3の拠点ということで、P e a c hさんのほうで計画をされているといったようなこと。それからあとは右下のところで、空港アクセスの拡充ということですが、仙台は鉄道アクセスがあるわけです。その増便であるとか、それがあったせいなのかどうかあれなんですけれども、逆にリムジンバス、いろんな観光地、目的地に向かうバスなどはほとんどなかったのですが、そういったものが続々と計画される。こういったものが、ある意味、左側の空港の将来を見据えて、空港周辺、あるいは空港そのものに関する動きとして出てきているということが言えるのではないかなと捉えております。

それから、最後であります、4ページ目です。北海道の空港の民間委託に関する状況ということで、最初の丸の地方空港のゲートウェイ機能を強化して、広域的な観光振興のために複数空港の一体運営ということですが、この上の赤い枠で囲った7空港がございます。これは管理者としては、左側の国が管理している4つの空港、それから北海道が管理している女満別、それから帯広市、旭川市、それぞれが管理をしている、ある意味管理者が4人いるわけです。それぞれ別の契約ではありますが、これを同時に委託をしていくことができないか、地元でも検討がされていたのですけれども、今月、北海道知事さんから、そういった方向での地元の要望といったものが出されて、来年度に、先ほど申し上げたような基本スキーム案を作成して、マーケットサウンディングに移っていくということで、これについては我が国でも初めての挑戦になるわけです。こういった新しい動きが、空港のコンセッションについて起きている状況です。

ちょっと駆け足でしたけれども、最近の状況を御紹介させていただきました。ありがとうございました。

【参事官（総合交通）】 事務局から説明は以上でございます。金本部会長、よろしくお願い致します。

【金本部会長】 どうもありがとうございました。前と同様に、御意見がある方は札を立てていただくか、手を挙げていただくと。浅野先生、お願いいたします。

【浅野委員】 ありがとうございます。資料5でございますけれども、大変広範なまとめになっていて、御苦労だったと思ひまして、感謝申し上げます。その上で、2点ほど意見がございます。

まず第1点は、交通政策基本計画を振り返ると、交通政策基本法があったわけですね。基本法では、公共交通の維持が大変難しくなっていて、そのためにあらゆることをやらなければならないとなっているということが、大きな流れとして書かれているわけです。基本計画を見ると、2ページ目にありますような地域公共交通網形成計画が、どの程度の数、全国で作られたかということですが、ただ、これが196件上がっているということだけでは、交通政策基本法の精神が前に進んでいるかどうかということをはかることができないわけです。つまり、この中身はどれほど実体的な意味を持っている計画であるかということもわからないし、あるいはその基本法の中身には、移動弱者に対する対応を含めて、地域公共交通を維持するということが書かれているわけで、それで申しますと、移動弱者の問題というのは、いろんなところに散りばめられて書かれており、全体がわかりにくい。

こういう意味で、基本計画自体の作り方からいって、この報告の中身は十分理解できるんですけども、その基本的な精神がどの程度達成されたのか。ちょうど社会資本の重点計画の中で、賢く使うというような、お金も既存のインフラも、賢くこれから使っていくんだというものを表に出すのと同じ意味で、公共交通がどれほど持続的に維持できる体制になっているかということについての表現方法を少し検討しないと、なかなか国民にとって、その精神の充足度がわかることが困難であるという感じがするんです。次年度以降、それを少し御検討願えたらと思います。

それから、2点目は、日本の海外との交易の上で、海運というのはかなり重要な地位を占めていて、物量にしても金額ベースにしても、ほとんど100%近くが海運に頼っているわけです。海運の問題というのは、船の問題と船員の問題があるわけで、特に船員の間

題というのは、1つのページに2つの事項で一緒くたに書かれているわけであって、大きく取り上げられていませんが、やはり重要な問題だと思いますので、もう少し焦点を当てたほうが良いという感じがします。それから、新しい北極航路みたいな、あるいはパナマ運河の拡張が、海運のこれからを決めていく可能性があるので、そういう問題もここで取り上げていったほうが良いのかなという感じがしますので、少し関連の御当局と御相談いただきたいと思います。ありがとうございました。

【金本部長】 どうもありがとうございました。フォローアップはやられるということでもよろしいですね。

【参事官(総合交通)】 はい、フォローアップをさせていただきたいと思っております。御指摘の点、それぞれがごもつとも、また資料のつくりも、限られた紙面にまとめているので、例えば船員の問題が別に重要でないと思っているわけではありませんし、パナマ運河等に関しても目配せが当然必要なのは御指摘のとおりだと思いますので、その点も踏まえてフォローアップしていきたいと思っております。

【金本部長】 どうもありがとうございました。小池委員、お願いいたします。

【小池委員】 1点目は災害のことで、2点目は、この交政審だけじゃなくて、社整審とも関係する科学技術のことをちょっとお話ししたいと思います。

まず、御存知のように、去年は、北海道に台風が3つ上陸して、北海道の交通網はずたずたになりました。岩手にも台風が太平洋側から上陸して、要配慮者施設で被害が出ました。先に御説明いただいたときに、交通関係では災害はどういうふうにお考えですかと申し上げたら、白書できちっと対応しておられるということでしたので、読ませていただいたところ、確かに激甚化する気象災害とか気候変動とか、こういうことを、節を設けていただいてしっかり書かれていて、大変ありがたいと思いました。

そのときに、あわせて今日御説明になった地域公共交通網形成計画関連のことも、ちょっと調べさせていただいたんです。そうすると、国交省で、地域公共交通網形成計画及び地域公共交通再編実施計画作成の手引きというのを出しておられて、非常に関心があったので、ちょっと読ませていただきますと、その中には「災害」という言葉も「防災」という言葉も「地震」も、もちろん「気象災害」、「河川災害」という言葉も、一回も出てこないんです。「河川」という言葉が1回だけ出てきて、それは地域を分断するシグナルになるものだという表現で書かれていました。ああ、そうかと。白書にはきちっと書いていただいているんですけども、これを実際に地域でつくるところには、その心は何か伝わ

っていないんじゃないかなという感じがいたしました。

この手引きの中には、立地適正化計画は10回ぐらい出てくるんです。大変都市のことをきちっと位置づけて、先ほど御説明いただいたようなことが表現できている、そういうことを実施していこうということが、ちゃんと手引き書の中にも書かれているのですが、その中に「中山間地は都市ではないけれども、拠点をつなぐものとして大事」ということが書かれているんですが、その中に、道の駅だとかを設置していくべき、と書かれているんです。

実は、昨年の岩手の小本川での災害というのは、まさに河川の隣に道路が通っておりまして、道の駅があり、そこに要配慮者施設があり、それが被災しているんです。そういう実態を考えると、やはりこういう交通のところを考えていただくときにも、災害のことを、白書に表わされているような精神の伝え方というのを、ぜひお考えいただきたいというのが1点目でございます。

2点目、これは先ほど言いましたように、社整審のほうにも関係することでございますが、文部科学省では、5年に1回ぐらいのペースだと思いますが、科学技術の予測というのをやっております。この中では社会資本関係の予測というのもやっております、これは、デルファイ調査をやって、2年前まとめた場合には、大きな7つの項目があるんですが、国土開発・保全とか、車・鉄道・船舶・航空とか、そういうジャンルも含めてあるんです。2020年と2030年を予測して、科学技術がどう進むかということ、デルファイ調査から専門家調査して、シナリオをつくってということをやっているんですが、科学技術分野のこのようなまとめは、政策にどう反映されているのかということ、2つ目にお聞きしたいと思います。

【金本部長】 簡潔にお願いいたします。

【参事官（総合交通）】 防災の観点で地域公共交通のほうであまり入っていないのではないかと御指摘でございます。確かにこれは法律の立て方自体が、地域住民の日常生活の確保とか、都市活動とか、観光とか、環境とか、その方向に向いている法律であるのも間違いはないのですが、今、御指摘いただいたような目線も確かに要るのかもしれませんが、いずれにせよ、この御指摘を踏まえて、検討させていただければと思っております。

それから、科学技術との関係という話でございますけれども、こちらは、お答えになっているかどうかわかりませんが、例えばITSといいますか、自動運転であれば、政府

全体のITS総合戦略本部や、総合科学技術会議がやっているような検討の場に御報告するような機会を持ってみたい、あるいは、政府全体で決めている計画というものを受けて、国土交通省として技術の計画をどのように考えるのかというような審議を、この審議会の別の部会で検討したりする場を持っておりまして、一応その目配せはしながら動いているというのが現状ではございます。

【金本部長】 どうもありがとうございます。住野委員、お願いいたします。

【住野委員】 ありがとうございます。今、小池委員に半分ほど言っていただきましたので、少しそこに補足という形で言いたいと思います。

この会議だから御理解いただきたいのは、先ほどもあったように、社会資本整備、インフラというのはどうも、以前も言いましたけれども、道路中心というところで、さっき小池先生も言われたように、地域には、これは幾つか精査をしなくちゃいけないんですが、鉄道網が非常にありまして、今回の自然災害でも、先ほどの熊本は、道路は復旧は早かったです。しかし、移動の鉄道という、これはJRがしておりますけれども、今の事業法、鉄道では、なかなかその対応ができないという現状もあるものですから、インフラという位置づけであるのであれば、今後そういったことも検討されないと、本当の意味でネットワークということにはならないんだろうと思っています。モーダルシフトも言われてますし、地域の観光需要ということでは、インバウンドを含めて、地域創生という意味では、鉄道網の幹線を幾つかしっかりと社会資本として残すという考えがなければ、なかなか道路ばかりということにはならないだろうと思っています。

それと、やはりこの交通基本計画が本当に生きてくるのかなということが1つです。港湾もそうですが、今コンテナの関係もありますけれども、一方では、豪華クルーズ客船を就航させるために港湾の改良と言われておりますけれども、結果的に、そこにいるマッチングがなかなかできていくのかなと。そのクルーズ船を掘る間は、実はコンテナの仕事ができないというような現状も、大きな面であるものですから、この社会資本整備と交通というものが乖離しているものですから、どうか調整なりトータル的なインフラという視点も、少し加えていただければ、今後の議論にも検討を加えていただければありがたいなと思っていますので、よろしくお願ひしたいと思います。

【金本部長】 どうもありがとうございます。事務局から、何かございますでしょうか。当然そういうことはやっているということだと思いますが。

【参事官（総合交通）】 そういうことを勘案しながら進めてまいりたいと思います。社

会資本整備と交通政策は車の両輪という認識であります。

【金本部長】 次、太田委員、お願いいたします。

【太田委員】 2点申し上げます。

1点目は、冒頭のこの地域公共交通網形成計画で、目標が2020年で100件だったところが、もう今は200件近くまで行っているということは、いいシステムであったのであると思います。今後も進めていただきたいと思います。

全て見ているわけではないのですが、これは結局バスの話だけになっていて、タクシーは入っていないのかなと思ってよく見ると、乗合タクシーは入っています。つまり、乗合交通だけが公共交通だとみなしているように思えます。いずれにしましても利用者から見ると、交通機関側というか、供給側の問題よりもむしろ、利用者がどれだけ使えるかという、足の確保の問題ですので、もう少しフレキシブルに使えるような仕組みのほうがよいと思います。

それに関連して、もう一点は、先ほど浅野先生がおっしゃった点と似ているんですけども、もう少し利用者側といいますか、ユーザー側の視点で評価の仕組みも組み立てるべきであると思います。参考資料3が数値目標のリストですが、高速バスの輸送人員ぐらいが需要側の数字で、あとはほぼすべて供給側の数値です。もちろん公的な計画ですから、供給側のことに重点が置かれるのは当然ですが、それが結果として利用者にとのぐらゐ波及していくのかという観点に立って、少しずつ利用者の指標も増やしていくべきであると思います。

【金本部長】 どうもありがとうございました。とりあえずよろしく申し上げますという感じですかね。木場委員、お願いいたします。

【木場委員】 ありがとうございます。私は、資料5の4ページのバリアフリーについて一言申し上げたいと思います。

先ほど浅野委員からもあったのですが、やはり移動弱者の方への配慮、そういった精神が生かされないといけないなと感じております。このページを見ていくと、ソフト面での対応というのがあまり出てこないのですが、確かに様々な事故を受けて、前倒しで計画を進めることも重要ですし、それからコストの問題がありますので、少しでも安い、新たに開発したホームドアへの国交省さんの関わり方なども強化していただければと思います。

その一方でやはり大事なのがソフト面だと思っております。この計画は1日10万人以上でしたか、利用者のある大きな駅を優先的に行うことになっておりますが、そういう

大規模な駅ではなくて、地方だったり小さかったりする駅でも、こういった事故は防がなければならない。となりますと、ハード面が整うのを待っていると追いつかない。やはりソフト面で、いかに私たち駅の利用者が、心のバリアフリーという言葉は何か国のほうも使っているようでございますけれども、ハンディのある方へどう接していくかというところの強化を、いかに知恵を絞るかということになってきます。教育というところとちょっと言葉が硬いかもしれませんが、そういった方々を支えるということが身についた状態、行動に移せる状態にすることが大事だと感じます。

(6) のオリ・パラも同様なことだと思います。目の不自由な方だけではなくて、海外から来たお客様は、言葉の部分でもバリアはございますし、さまざまなハンディを負った状態の中で、いかに私たち日本人が支えることができるかということが、本当にあと数年後に試されるようなことになると思いますので、観光庁さんともこの点に関しては協調して、教育・周知、ソフト面の強化を、御知恵を絞って進めていただけるとありがたいという気がいたしました。

【金本部長】 どうもありがとうございます。

【参事官（総合交通）】 御指摘のとおりだと思いますし、心のバリアフリーは、ホームドアの文脈でも、政府全体の検討の中でも、一つの柱になってございます。

【金本部長】 勝間委員。

【勝間委員】 1点だけお願いします。使いやすい交通の実現の中で、バス路線の再編があるんですけども、バスに関しては、全国的にバス停がものすごくわかりづらいんです。そのことについて、本当にゼロベースでもう少し考え直したほうが良いと思います。地元すらわからないのに、ましてや地方に行ったら全くわかりませんし、地元でも何でバスがわかりにくいのかというと単純で、バス停の候補になる場所が交差点を挟んで4つあるからです。例えば六本木駅で乗りかえようと思うと、行きは同じバス停の場所なのに、帰りははす向かいになっちゃって歩くとか、もう本当に使えない状態なんです。毎回毎回ホームページを見て、全部細かく検索をして、やっとどこにバス停があるということがわかる状態。これで何か細かいことをやっても仕方ないなと思っていて、駅はあれだけわかりやすいのに、なぜバス停がこんなにわかりにくいのかということに関して、おそらく誰も今まで気にしていないんだと思います。ぜひその点について、どうしたらもっと利用者が、バス停の場所と乗りかえ案内も含めてわかりやすくなるかという点について、御配慮いただければと思います。

【金本部会長】 どうもありがとうございます。地方都市のバス会社あたりでは頑張っているところもあるようでございますけれども、そういうのを広めていっていただいて、何とかいいサービスを提供していただくように、お願いできればと思います。

そのほかございますでしょうか。それではこれで、本日の議事を終了させていただきます。進行を事務局のほうにお願いいたします。

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

それでは、計画部会の閉会に当たり、藤田総合政策局長より御挨拶申し上げます。

【総合政策局長】 総合政策局長の藤田でございます。本日は大変熱心な御議論をありがとうございました。

これからの社会、人口減少、財政政策、いろんな制約要因があるわけでございますけれども、そうした中で、安全で活力のある社会を築いていくというのが、私どもの使命だと思っております。そのためには、新しい技術の活用もしていかなければならないと思っております。そういった意味で、社会資本のストック効果の最大化、あるいは効率的な交通ネットワークの整備、こういったことに、それぞれ基本計画なりに基づいて取り組んでまいりたいと思っております。

本日いただいた御指摘を踏まえまして、また施策を各種推進してまいりたいと思っておりますので、引き続きの御指導をよろしく願いまして、簡単ではございますけれども、御挨拶とさせていただきます。どうもありがとうございました。

【社会資本整備戦略推進官】 最後に事務局から2点、連絡事項を申し上げます。

1点目でございますが、本日の議事録につきましては、後日、委員の皆様にご内容を御了解いただいた上で、国土交通省のホームページで公開する予定でございます。

2点目でございますが、本日お配りした資料につきましては、御席にそのまま置いていただければ、後ほど事務局から郵送いたしますので、郵送を御希望の先生は、資料に御名前を御記入いただきまして、机の上に置いてお帰りください。

以上をもちまして、本日の計画部会を終了いたします。本日はまことにありがとうございました。

— 了 —