

第41回社会資本整備審議会計画部会及び
第39回交通政策審議会交通体系分科会計画部会

平成30年2月1日

【総合政策局社会資本整備戦略推進官】 それでは先生方、大変申し訳ございません。時間を若干過ぎておりました、ただ今から、第41回社会資本整備審議会計画部会、第39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させていただきたいと思っております。

冒頭の進行を務めさせていただきます、私、総合政策局参事官付社会資本整備戦略推進官の清水と申します。どうぞよろしくお願いたします。

委員の皆様におかれましては、大変お忙しいところを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、全29名の委員のうち、これからお越しになる先生もいらっしゃいますが、その先生も含めまして22名の委員の先生に御参加いただく予定でございます。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。本日の計画部会につきましては、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条の議事の公開に基づきまして、報道関係者の方々に傍聴いただいておりますので、あらかじめ御了承いただければと思っております。

それでは、ここで本日の計画部会の開会に当たりまして、総合政策局長の由木より御挨拶を申し上げます。

【総合政策局長】 総合政策局長の由木でございます。開会に当たりまして、一言、御挨拶申し上げます。本日は、皆様お忙しい中、また御足元の悪い中、御参画をいただきまして、誠にありがとうございます。また、日頃より国土交通行政には格別の御高配を賜っております。ありがとうございます。この場を借りて御礼を申し上げます。

本日は、社会資本整備、それから交通政策、それぞれに計画をつくってからの進捗についてまず御説明をするという、ベースの御説明をさせていただくということでお集まりをいただいております。一方、御案内のとおり、雪がたくさん降って列車の閉じ込め事故が起きたり、首都高が止まったり、あるいは一方で火山が噴火したりとか、いろいろなこと

がございます。私どもも緊張感を持って仕事をしなければと思っておりますけれども、一方で、ベースとなります社会資本整備、それから交通政策、着実に進めなければいけないということだと思っております。特に社会資本整備の分野については、インフラの老朽化の問題や、今申し上げましたような災害への対策の問題、あるいはそもそも右肩下がりに人口が減少する中での地方の疲弊の問題等々、たくさん課題を抱えております。また、交通政策につきましても、高齢化が進む中での使いやすい交通とか、あるいはそもそも成長を支える基盤としての交通、それから安全性の問題、やはりいろいろ課題がございます。

また一方で、今、政府では全体として生産性向上の取組というものや、働き方改革というような取組も進められているところでございます。それぞれ社会資本整備、交通政策ともに非常に大きく関わる課題でございます。本日は特に働き方の中でも話題を呼ぶことが多い建設業と、それから運送業の点についても御説明をさせていただければと思います。

そうした課題が多い中ではございますけれども、引き続き先生方からいろいろな御意見を承りながら、着実な整備を進めていくということが必要だと思っておりますので、引き続き御指導よろしくお願いを申し上げます。限られた時間ではございますけれども、ぜひ忌憚のない御意見を頂戴いたしまして、実りの多い会議になりますことをお願い申し上げます。挨拶とさせていただきます。どうぞよろしくお願い申し上げます。

【社会資本整備戦略推進官】 なお、由木局長につきましては、業務の都合により16時半頃に退席をさせていただきます。恐れ入りますが御了承いただければと思います。

続きまして、今回の計画部会から新たに御参画いただくお二方の先生を御紹介させていただきます。まず、国立情報学研究所教授の、相澤彰子委員でございます。ありがとうございます。次に、株式会社電通パブリックリレーションズシニアコンサルタント、一般社団法人日本パラリンピアンズ協会副会長の、大日方邦子委員でございます。ありがとうございました。

続きまして、御手元の資料を御確認いただければと思います。本日の資料、配付資料一覧に列挙のとおりでございます。大部にわたるのでございますけれども、全部で18点でございます。議事次第、委員名簿、配席図の3点。それから、資料が1、2-1から2-5、3、4-1から4-4の11点。それから、参考資料が1から4の4点で、合わせて18点となっております。随時、不備等ございましたら、事務局までお知らせいただければと思います。

それでは、これより議事に入りたいと思います。カメラによる撮影は、ここまでとさせ

いただきます。報道の皆様には御協力をお願いいたします。

それでは、これ以降の進行は金本部長にお願ひしたいと存じます。どうぞよろしくお願ひいたします。

【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、それから、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と、資料2-1から資料2-5に基づきまして、社会資本整備重点計画に基づく施策の進捗状況と最近の社会資本整備に関する取組について説明をいただいた後に、社会資本整備に関する意見交換を行います。次に資料3及び資料4-1から4-4に基づきまして、交通政策基本計画の施策の進捗状況と最近の交通施策に関する取組について説明をいただいた後、交通政策に関する意見交換を行うということにさせていただきたいと思ひます。

それでは、まず、社会資本整備重点計画に基づく施策の進捗状況についての説明をお願ひいたします。

【総合政策局参事官(社会資本整備)】 総合政策局の社会資本整備担当参事官の小善でございます。資料1については、私から御説明させていただきます。

資料1でございますが、社会資本整備重点計画に基づく施策の進捗状況でございます。おめくりいただきまして1ページでございます。社会資本整備重点計画につきましては、4つの重点目標を掲げております。それに対応してKPIを設定しているところでございます。2ページでございますが、これはKPIの一覧でございます。80いくつでございます。それを今回、進捗状況ということで整理したものが3ページでございます。それぞれにつきましてA、B、Nという評価をしております。平成27年9月に計画策定いたしまして、平成29年の数字がまだ揃っておりませんので、平成28年の数字というのがベースになっております。そういうこともありまして、今回につきましては少し項目を絞って御説明をさせていただきたいと思っております。

1、2、3、4とある中で、赤で囲っておりますところ、2の災害のところと3の人口減少・高齢化、地域社会というところが、Bが多いところでございます。その中でもさらに分けてみますと、2-2の気象災害リスクのところは少しBが多い。また、3の中でも3-4の温暖化対策のところのBが多いということでございまして、ここに絞って御説明をさせていただきたいと思ひます。

次に4ページでございます。これらが全て進捗状況Bとなっているわけでございます。1

つ目が一番上でございますが、河川整備計画目標相当の洪水に対する河川の整備率ということでございます。河川の整備率につきましては、堤防の場合は造るだけ率に入ってくるのですが、ダムとか遊水地だと完成するまで数字に出てこないということもありまして、数字上、今現在、Bとなっているところでございます。次が最大クラスの洪水・内水、高潮に対応したハザードマップの作成・公表、訓練の実施ということでございます。東日本大震災を受けまして、津波については一足早く最大クラスへの対応ということが始まっていたのですが、洪水・内水、高潮につきましては、平成27年の水防法改正を受けて作成するというものになったものでございまして、まだ数字としては上がってきていないというところでございます。

その次も同じような話でございますが、最大クラスの洪水等に対応した避難確保等の措置を講じた地下街の数ということでございます。これも平成27年の水防法改正を受けて最大クラスへの対応ということが始まりましたので、まだ数字としてはあまり出てきていないというところでございます。次が一番下、下水汚泥エネルギー化率でございます。これについても進めてはきているわけなのですが、平成27年の下水道法改正において努力義務を設けまして、施設の改築・更新に合わせて実施していくということで、まだ数字の伸びとしては、評価としてはBという状況でございます。

簡単ではございますが、社会資本整備重点計画に基づく進捗状況について、以上でございます。

【総合政策局公共事業企画調整課長】 公共事業企画調整課長でございます。資料2-1でメンテナンスについて御報告させていただきたいと思っております。メンテナンスにつきましては、平成25年、笹子トンネルの落盤事故以降、長寿命化計画の策定もしくは、例えば市町村の支援とか、そういう総合的なことは取り組んできておりますが、本日の報告は、昨年から本格的に動き出しておりますメンテナンス大賞とメンテナンス国民会議について御報告させていただきたいと思っております。

1枚おめくりいただきまして、インフラメンテナンス大賞の創設でございます。メンテナンスに関わる優れた取組もしくは技術開発を表彰して横展開を図るということで、インフラメンテナンス大賞を昨年創設しまして、1回目は昨年の春に受賞案件を決定して表彰したものでございます。現段階では2回目ということで、既に公募は終わっておりまして、春に受賞案件を決定するというものでございます。その次の2ページを見ていただきますと、これは国土交通省だけではなくてメンテナンスに関わる関係6省庁のもとで、一体で

動いているものでございます。その中で右の中段より下に国土交通大臣賞の3つ、特別賞1つ、優秀賞3つという形で表彰させていただいて、横展開を図っているということでございます。

次の3ページでございます。インフラメンテナンス国民会議というものでございます。これも産官学民の技術や知恵を総動員して横展開していく、プラットフォームとして活動しているというものでございまして、国民会議そのものは平成28年11月に設立されております。これまでの活動概要ということでは、地方自治体等のニーズとか好事例というものをご共有いたしまして、それを民間の技術とマッチングをさせて、いくつか現場での実証を図っているというものでございまして、いくつかの成果が出ております。

下のほうですが、今後の展開ということで、全国展開するべく地方フォーラムというものを今年度につくり切るということでございます。活動内容としましては、右のほうに書いてありますとおり、新技術の活用ということでいろいろな市町村での導入を図る。それから右のほうでいきますと、地域一体で取り組むメンテナンスの事例について好事例ということで展開する。それから下に行きまして、民間のノウハウ活用もしくは技術者の体制づくりという形で、各地方で展開をしていこうということでございます。

以上です。

【水管理・国土保全局河川計画課長】 続きます、水管理・国土保全局河川計画課長の岡村と申します。資料2-2を御覧ください。中小河川緊急治水対策プロジェクトについてという資料でございます。1枚おめくりいただきまして、昨年7月5日に九州北部豪雨による被害が発生いたしました。写真で御覧いただきますように、山腹が崩壊し、あるいは流木が大量に流れ出てきて、右下のように谷底平野では土砂と流木でほぼ埋めつくすような、こういった甚大な被害が発生した、そういう豪雨災害でございました。現地の復旧復興については、現在鋭意進めているところでございますが、この災害を受けまして全国の中小河川において緊急点検を行いました。その結果、3つの課題に対して対処していこうということで、今回のこのプロジェクトということになってございます。

2ページ目、その概要が書いてございます。下のほうに緑色の四角が3つございます。左から順になのですが、まず、今回の災害では土砂や流木による被害が相当発生いたしました。全国で同様の危険性がないかというチェックをして、約700溪流に対してその対策を実施しようというものであります。2つ目が真ん中の四角でございます。中小河川の氾濫、再度の氾濫発生の危険性と書いてありますが、九州北部豪雨は、実は5年前にも同

じ地域で災害が発生してございます。そのように同様に何度も被災をするようなことがないようにということでありまして、中小河川の治水対策について改めて再度の防止をできないかということでございます。

3つ目が右側の四角であります。災害が発生した際に、発生する前に円滑な避難を住民の方々にしていただかなければいけないのですが、中小河川ですと、どうしても水位の観測というのがかなり手薄になってございます。洪水時の水位監視ができないかということで全国5,800カ所、新たに整備をしていこうということでございます。これらのプロジェクトにつきましては、本日、国会で審議がなされております平成29年度の補正予算を活用して全国の整備を進めていこうと考えてございまして、全体事業費約3,700億円のうち、6割ほどはこの補正予算で工面しようということで、3年を目途に対策を実施したいと考えてございます。

次のページからは個別の、先程3つ御紹介した詳細を御紹介しております。まず、流木、土砂対策につきましては左下の写真にございますが、透過型砂防堰堤と私ども呼んでおりますけれども、砂防堰堤の真ん中を鋼鉄製のジャングルジムのようなもので整備しまして、ここに流木がとまるというような対策でございまして、新設するものと、既存のものを改良するもの、こういったものがございます。2つ目の4ページ目でございますが、中小河川の氾濫防止対策、これは一般的な治水対策を特に市役所など重要な施設があるところを中心に実施しようと考えてございます。

最後に5ページ目でございますが、危機管理型水位計という言い方をしておりますけれども、洪水時の水位観測に特化した小型で低コストな水位計を、これは従前より技術開発を進めていたという経緯はありますのでございますけれども、従来のものは1,000万以上かかるような水位計が多いのですが、それを100万円以下の10分の1以下のコストにして5年間メンテナンスフリーになるようなものを開発いたしました。中小河川の水位計の設置数は全国で約5,200ほどですけれども、今回のプロジェクトで2倍の観測ができるような体制になろうかと考えてございます。

簡単でございますが、以上です。

【港湾局計画課長】 港湾局の計画課長の堀田でございます。資料2-3、LNGバンカリング拠点の形成促進とAIターミナルの実現について御説明を申し上げます。

表紙をめくっていただきますと、1ページから3ページまでがLNGバンカリング拠点の形成についての資料になっております。まず、LNGバンカリングとは何かということですが、

船舶へのLNG、天然ガスの燃料供給のことでございまして、最近、IMOの海洋環境保護委員会、これは平成28年10月に2020年より規制を強化するということが決定されました、それ以降はこれに適合した燃料油の使用、スクラバーという脱硫装置による浄化、燃料のLNGへの転換のいずれかが求められることとなります。このような状況のもとで我が国といたしましては、LNGの世界最大の輸入国である日本、8,800万トンを入力しており、LNG基地局も多数立地しておりますので、バンカリング拠点、つまりLNGを船舶に提供する拠点としての立地のポテンシャルが非常に高いという認識を持っておりまして、世界最大のバンカリング拠点であるシンガポールと連携しながら、日本にLNGのバンカリング拠点をつくりたいということで取組を進めている状況でございます。右下のほうには日・シンガポール首脳会談のときの写真がありますけれども、平成28年9月28日のこの会談においても、この取組について両国で協力していくということを確認している状況でございます。

1枚めくっていただきますと、その進展状況であります。平成28年10月5日にシンガポールで開催された第19回のSIBCON (SINGAPORE INTERNATIONAL BUNKERING Conference and Exhibition) において多国間の関係者による「LNGを船舶燃料として開発するための協力に関する覚書」というのを結んでおります。つまり、日本とシンガポールだけが取り組むということではなくて、多国間の関係者の協力による取組を推進していこうという動きが形成されつつあるということでもあります。また、平成29年には新たに3カ国、3者が加入しております。平成29年8月28日には、シンガポールで開催されたシンガポール・日本港湾セミナー2017で、LNGバンカリングに関する日・シンガポール共同調査の開始を発表しております。これに基づいて下に書いてあるとおり、調査を進めている状況でございます。

1枚めくっていただきますと、平成28年6月から平成28年12月まで、横浜港でのケーススタディとしてバンカリング拠点の整備方策検討会を開催して検討しております。本検討会では、LNGバンカリングを3段階に分けて進めることとしており、1つの例ではございますけれども、Phase Iでは陸上のトラックから船への供給、Phase IIでは2020年以降にShip to Ship、つまりバンカリング船から船への直接供給、Phase IIIは需要拡大ということで自立するという3段階に分けて取り組んでいくということにしております。ちなみに、港湾局では平成30年度からバンカリング拠点形成の新規支援制度を創設する予定です。以上がLNGバンカリングの動きでございます。

それから、もう1点のテーマのAIターミナルの実現についてですが、国際コンテナ戦略港湾である阪神港、京浜港に展開しようと考えております。一番下段のところに、機械化、遠隔操作化、それから車両位置情報によるIoTを利用した効率的な物流体系を構築するための取組について示しておりますが、これは単なる機械化であります。ある意味、IoTの技術もそのレベルからは超えていない。これをさらに超えてAIを入れることで、学習と、それから予測、こういったものに基づく新たな効率的なターミナルをつくろうというのが、このAIターミナルのコンセプトであります。

2万2,000TEUといった大きなコンテナ船が運航されるようになって今まで以上にターミナルの生産性向上が大きなテーマになっております。このため、既存の技術の延長線ではなくて、それを飛び越えるようなAIを活用した技術開発をしていこうということがございます。これについても平成30年度から具体的な取組を進めていくということにしております。

以上でございます。

【道路局企画課評価室長】 続きまして、資料2-4でございます。道路局企画課の見坂から物流ネットワーク強化による生産性向上について御説明をさせていただきます。

資料をめくっていただきまして、1ページ目でございます。環状道路の整備によりまして、物流ネットワーク強化に今努めているところでございます。環状道路の機能でございますけれども、御存知のとおり通過交通の抑制、それから分散導入効果、地域間移動等々、あとまだ災害時の迂回の機能といったような機能がございます。

そういった観点で環状道路の整備を進めているところでございますが、諸外国の環状道路との整備状況の比較を2ページ目に掲載してございます。我が国の首都圏、東京の環状道路の整備率、大分上がってきたのですけれども、今現在79%でございます。諸外国の主要都市では環状道路の整備がほぼ終わっております。なおかつ車線数に注目いたしますと、多車線で環状道路が進んでいるというのが諸外国との違いでございます。

東京圏の環状道路、2ページ目の左側の図を見ていただければと思うのですが、色分けで車線を掲載してございます。例えば一番外側の首都圏環状道路、圏央道でございますけれども、西側部分のほうは片側2車線ずつの4車線、オレンジ色で整備してございますが、右側につきましては片側1車線ずつの対面通行ということで2車線での整備となっております。諸外国の環状道路と比べまして車線数の面で非常に機能的に、ある意味貧弱だという状況でございます。

ページをめくっていただきまして3ページ目でございます。首都圏の3環状道路の整備の見通しでございます。大分環状道路、進んできております。この赤いところが今事業中でございます、まだ環状道路が繋がっていないところでございますが、最近の大きな話題、当面の大きな話題といたしまして、3環状の真ん中の道路、東京外郭環状道路でございますけれども、ここの右側、千葉県区間、三郷南から高谷ジャンクションまでが今年の6月までに開通する予定になっておりまして、こちらの区間が開通すると大分大きな効果が出るのではないかと考えてございます。

それから、圏央道の整備の効果等々につきまして4ページ目以降で御報告をさせていただきます。4ページ目、物流施設等の立地についての状況でございますけれども、圏央道の沿線市町村では、大型物流施設等の立地や生産性の向上が進んでおります。具体的には数字のデータで申し上げますと、これは総務省のデータでございますけれども、4ページ目の右側のグラフにございますとおり、例えば大型物流施設、沿線自治体の大型物流施設につきましては5年間で約90件増加してございます。それから、沿線自治体の大型物流施設の従業員数、こちらについても5年間で約9,000人増加といったようなデータもございまして、雇用創出という点でも非常に効果が上がっているというものでございます。

ページをめくっていただきまして5ページ目になります。次に圏央道の効果で、渋滞解消への効果の寄与度につきましての御説明でございますけれども、成田空港と群馬栃木方面を結ぶ高速バスにつきまして、今まで既存路線、都心を通るルートの方が圏央道の開通前は68便あったのですけれども、この圏央道の、こちら茨城県内区間が開通しまして約7割の便が都心経由、要は首都高を通っていた都心経由のルートから圏央道ルートに経路を変更したといったデータがございまして、5ページの右側のほうでございまして、さらに東北自動車道と圏央道が合流しますジャンクション、久喜白岡ジャンクションから成田空港間の所要時間につきましては、約30分短縮しているといったようなデータもございまして、単に時間が短縮しているだけではなくて、渋滞しているときと空いているときとの振れといいますか、そのばらつきの時間も短縮しまして、ある程度、圏央道を使ったほうがちゃんといつまでに着けるかといった定時制の面でも効果が出てございます。

それから次、6ページ目でございますけれども、3環状道路が大分でき上がってまいりましたので、これらの環状道路を賢く使ってもらうための料金体系について平成28年4月から見直しをしております。具体的には6ページ目の図の左側のほうになりますけれども、これまで整備の時期とか経緯によりまして路線ごとに料金水準が異なっておりまし

た。具体的には第三京浜とか京葉道路、この緑色のところは非常に昔、以前につくったので料金は安く、キロ当たりの単価も安い料金でございましたけれども、後からつくった圏央道というのは料金が高かったというものがございました。そういったものをこの平成28年4月に見直しまして、基本的に対距離制ということで、どのルートを通ってもキロ当たり幾ら料金がかかるかというのを統一いたしまして、わかりやすい料金体系に直したというのが1点のポイントでございます。

それから、2つ目のポイントといたしまして、6ページ目の右側のほうになりますけれども、特に環状道路が大分できたので、そちらを賢く使ってもらおう、環状道路をできるだけ使ってもらおうということで、6ページの右側の図にありますとおり、例えばでございますけれども、都心経由で東名の厚木インターから常磐道の桜土浦インターまで行くのに都心経由の料金と圏央道経由の料金でありましたら、これまでであれば外回りをするほうが距離が長くなりますので高くなるというものでございましたけれども、起点と終点が同じであればどちらを通っても同じ料金にするということで、6ページの右側の下の図のように距離が短いほうの料金に起点が終点でありましたら合わせるというような体系に料金も変更しまして、より空いているほうの外回りに、距離は遠くなるけれども空いているほうの圏央道を使ってもらおうというような、そういった料金体系にこちらも平成28年4月から改定したというものでございます。

めくっていただきまして7ページ目ですけれども、その効果ということで、今、効果はまだ分析している途中ではございますけれども、7ページ目の左側のほうの図にありますとおり、新たなこの料金の導入によりまして、都心通過から外側の環状道路に交通が転換しております。そして、その結果、首都高速を利用する車のうち、通過交通が約1割減っているということで、今まで首都高速を通過して外側の高速道路に抜けていたものが圏央道を使って外回り、首都圏を通過せずに外回りで抜けるという交通が非常に増えているといったような効果が出てございます。特に東名から東北自動車道の間は約8割以上の車が圏央道の利用を選択しているということで、ある意味この環状道路の整備効果があらわれているといった状況になっております。引き続きこういった交通の効果につきましては、よく分析していきたいと考えてございます。

以上でございます。

【土地・建設産業局建設業課建設業政策企画官】　　続きまして、建設業課の菅原と申します。建設業における働き方改革について、資料2-5を御準備いただきたいと思っております。

まず、1枚おめくりいただきまして、建設業の働き方の実態でございますけれども、左側の赤い線が建設業でございます、今、2,056時間、年間で働いておりまして、下の青い線がございますが、これが調査対象になっております全産業の平均でございますが、この赤い線と青い線を比べていただきますと、年間で336時間、300時間以上、建設業のほうが長時間労働の実態となっているという状況でございます。その1つの要因が右側でございますけれども、建設業は他産業と比べまして年間で29日、約1カ月ほど年間の出勤日数が多いといった実態が1つの要因となっております。

次の2ページでございますけれども、年間出勤日数が多い理由とまさに言えると思えますけれども、建設業につきましては他産業では当たり前となっております週休2日、これが取れていないといった実態がございます。右上を御覧いただきますと、4週当たり週休2日で8日休めればいいわけでございますけれども、建設業については記載のとおり4.90日という状況でして、なかなか週休2日が取れていないといった状況でございます。

次の3ページを御覧いただきたいと思えます。そういった中、全産業的に非常に大きな動きがございまして、全産業について罰則付きの時間外労働の上限規制といったものを適用していこうといった動きが昨年ございました。その中で建設業については、下線がございますけれども、他の産業について罰則付きの上限規制が適用される、その施行から5年後に罰則付きの上限規制を適用していこうといったことになりました。もう一つ、真ん中に下線がございますが、今の建設業の実態を踏まえまして、この5年後の施行に向けて発注者の理解と協力を得ながら、まさに建設業の長時間労働を是正するためには、どうしても短い工期になってしまいますと、長時間労働、時間外労働がたくさん発生しますので、適正な工期を発注者にも理解を得てやっていただけるように、そういった取組を強力に推進していこうとなったわけでございます。

その方針を受けまして次の4ページ目でございますけれども、1つは関係省庁の連絡会議といったものを設置しております。左側に記載の官房副長官をヘッドにしまして関係省庁、これは発注を担当する局や民間の発注を所管するようなども含めまして参加していただきまして、昨年6月以降、関係省庁連絡会議を開催するとともに、その4ページの右側の7月とございますけれども、特に大口の民間の発注にかかわっている団体、経団連さんとか日商さん、電事連さんと記載がございますけれども、そういった方々に参加いただきまして、別途協議会というのを作りまして、民間発注における適正な工期といったものを推進しているところでございます。

そして、1つ大きな動きとしまして8月、右下にございますけれども、8月末に適正な工期設定等のためのガイドラインをつくったといった経緯がございます、その中身が次の5ページでございます。5ページの上の趣旨を御覧いただきますと、まさに時間外労働の罰則付きの上限規制を適用するとされたことを踏まえまして、2行目でございますけれども、適正な工期設定のための民間も含めた発注者の取組を進めるための指針として作ったものでございます。例えば、左下にございますような適正な工期設定・施工時期の平準化と書いておりますけれども、例えば建設工事に従事する人の週休2日を確保しようとか、あるいは労務、資機材の調達の準備期間をちゃんと取ろうとか、あるいは左下に書いておりますが、今日のような雨、雪の日とか、出水期とか作業不能日数というのをちゃんと見込んで工期を設定しましょうと、そういったことを盛り込んだガイドラインを作った経緯がございます。

これを作って終わりというわけではなく、きめ細かく周知を図っているところでございまして、次の6ページでございますけれども、まず、民間発注、分野ごとにその周知を図ろうということで、左側、6ページ記載の鉄道、住宅・不動産、電気、ガス、それぞれで連絡会議を開催しまして、そのガイドラインの周知徹底を図っているところでございます。右側を御覧いただきますと、建設業の団体についても活発に働き方改革に取り組んでもらっておりまして、例えば右上の日建連でございますけれども、働き方改革4点セットといったものを作ってもらっています。5年の猶予を待つのではなくて、その期間中においても独自の、この2つ目のポツに記載のような自主規制といったものを試行するなど、団体においても取組を進めてもらっているところでございまして、引き続き、目下、政府的な課題でございます働き方改革について、建設業についてもしっかりと取り組んでいくというところでございます。

説明は以上でございます。

【金本部長】 ありがとうございます。

ひとまず、ここで意見交換に入ることにしたいと思います。ただいま説明のございました資料1及び資料2-1から2-5について御意見や御質問のある方は挙手または名札を立てていただきたいと思います。では、安達委員、お願いします。

【安達委員】 経団連で都市・住宅政策委員会の企画部会長を務めております安達でございます。まず、KPIについてですけれども、3年前にこの中でいろいろ議論してKPIをいろいろ設定して、それを見ていこうということで始めたわけですが、これから全部

数値化できるのかとか、それから、本当に達成できるのだろうかというようなことを心配申し上げていたのですが、今回、全部数値化されて進捗状況が一目瞭然に分かりまして、これは非常にすばらしいなと思いました。特にこの議論の中でも進捗がAとBというようなところで分けられたり、分かりやすくなったなという感想でございます。

今後の対応につきましては、資料1にありますとおり、計画未達であるBの割合が高い施策を重点化することに異存はございませんけれども、2つほど意見を申し上げさせていただきたいと思います。まず1点目ですけれども、毎年被害が大きくなっています異常気象への対応につきましては、ぜひ地方自治体への働きかけを含めて、早急かつ強力に取り組んでいただきたいと思います。また、2点目ですけれども、同じくBの割合が高い人口減少・高齢化等に対応した持続可能な社会を形成するという重点目標についてでございますけれども、経団連ではこの項目に大変大きな関心を持っております。

一昨年、私どもが策定しました提言では、コンパクト化とネットワーク化をこれから目指すべき都市のあり方として提起いたしました。この方向性は、政府の方針とも一致していると思います。その観点からしますと、現在、首都圏では環状道路や圏央道の整備といったコンパクト化の動きが着実に進んでいますけれども、地方都市ではこの参考資料にありますKPI-18で公共交通の利便性の高いエリアに居住している人口割合に見られるように進捗が芳しくありません。従いまして、今後、国交省と地方自治体の強い連携のもとで、この地方都市のコンパクト化に向けた取組について一層スピード感を持って進めていただきたいと思います。

私からは以上でございます。

【金本部会長】 どうもありがとうございます。事務局から何かございますか。

【参事官（社会資本整備）】 御意見ありがとうございます。今の点、踏まえて、しっかり取り組んでまいりたいと思います。ありがとうございます。

【金本部会長】 次は磯部委員、お願いいたします。

【磯部委員】 ただいまと同じ資料1のKPIで、4ページに最大クラスの洪水・内水、高潮という項目がありますけれども、これは2年、正確に言うと3年前でしょうか、水防法が3年前に改正されて手引ができて進んでいるわけですがけれども、これが一応、Bになっていますけれども、実態の中身を拝見すると、かなり速いスピードで進んでいるというのが私の印象です。ぜひこれを、KPIを上げるように頑張っていただきたいと思いますけれども、この調子で進めていただきたいと思います。

ただ、そこでは、水防法が変わって最大クラスの外力にしていますので、気圧条件であるとか、風速であるとか、降雨、降水量であるとか、これが今まで考えなかったような大きな外力条件になっているので、計算をするときのパラメータの設定とか、技術的なところでかなり新しい面が入っているかと思えます。これを実際実行することによって、また新しいノウハウというか、知見がたまってくると思うので、それをフィードバックしながらマニュアル等も常により良いものにしていくというような御努力をぜひ重ねていただきたいと思っています。結果も今まで出なかったような大きな影響範囲ということになると思うので、市民の方にはぜひうまく、正しく理解していただくような表現の仕方を、ぜひ工夫していただきたいと思っています。

以上です。

【金本部長】 どうもありがとうございました。特に事務局からはよろしいですか。

【磯部委員】 はい。

【金本部長】 それでは、石田委員、お願いいたします。

【石田委員】 私も資料1に関してと、資料2-3に関して少しございます。4ページを拝見いたしますと、激甚化する気象災害に対するリスクの低減ということで、これは適応策の話でございますし、その下の地球温暖化対策等の推進は緩和策の話でございます。もう少し温暖化対策等の推進を全省庁的に、国交省総力を挙げてやっていただければありがたいなと思っております。

今回は進捗状況報告でございますので、KPIの数とか中身に対しての議論は、すべきではないのかもわかりませんが、温暖化対策の推進が全部で2つしかないというのは少し寂しいような気がいたします。と申しますのも、国交省が関係している民生業務とか民生家庭と交通を合わせても、実は我が国からのCO₂の排出量の50%を超えておまして、そういう責任があるだろうという点が1つ。

あと1つは、先程申しましたように、ミチゲーショとアダプテーショを両方できる数少ない国の役所の1つでございますし、川づくりも、道づくりも、まちづくりも国民の参画型でずっと業績を上げられたという、そういう強みもあるものですから、地球温暖化問題がこれからますます重要な問題になってくる中で、もう少し活躍できるのではないかなということでございます。

それと、資料2-3のバンカリングでございます。やっぱり外貿航路の国際定期航路の日本パッシングというのが非常に気になるところで、こういうことをしていただければ

非常にありがたいなということで、積極的に邁進していただければと思うのですが、御存知のようにLNGの国際価格はジャンププレミアムがまだあると思うのですけれども、その辺の価格面での競争性ということは非常に重要な視点でございますので、ぜひそちらもよろしくお願ひしたいと思ひます。

以上でございます。

【金本部長】 どうもありがとうございました。何か特段に事務局からございましたら。よろしいですね、承っておくということで。次、小池委員、お願ひいたします。

【小池委員】 2点ございまして、KPIのことと、資料2-2についてですが、KPIについては、今、お二方の委員からお話があったので、重なりますので割愛します。2-2の資料の九州北部豪雨に関連して、この3つの緊急施策をとっていただいたことに大変感謝します。特に洪水の水位監視というものは、2015年、2017年に社会資本整備審議会のほうから出させていただいた水防災意識社会の再構築ということに非常に効果的に働く施設、情報網になると思ひますので、効率よくしっかり進めていただきたいと思ひます。

その上でなのですが、皆様、この資料2-2、岡村計画課長からお話のあった2-2の1ページ目を御覧いただきますと、その左上の写真で非常に数多くの土砂崩壊、土石流が発生しておりますが、これは12時間に900ミリという雨が降ったからですが、こういうことはこれまでも起こってきておりました。かつ、そういう災害が生じておりましたが、今回の九州北部の特徴の1つは、この右の下の写真でございまして、土砂、崩れた土砂がこの大量の雨によって流れてきて、要するに洪水と土砂と一緒に流れてきて、平らになったところで土砂がたまる。そうしますと、幾ら川をつくっても川が満杯になってしまうわけですね。それが氾濫する。こういう谷底平野と言われていますが、これはそういうふうにしてできた地形なわけですね。

今、この気候の変化に伴って、そういう現象が我々の生活の中にもう起きつつある。地形を変えるような現象が起きつつある。ある意味で異次元のハザードに私たちは遭遇しているという認識を持つ必要があると思ひます。こういうことは科学的には、私ども研究者の中では分かっていたのですが、そういう科学的な想像力をもっと發揮して、そしてそれを現場で使える技術に展開して、制度をつくって、かつそのコミュニティの中に浸透するという努力が今大変必要だと思ひます。こういう施設をつくっていただきながら、あわせて今申し上げたような取組に尽力していただきたいと思ひます。

以上です。

【金本部長】 どうもありがとうございます。いろいろ課題はたくさん出てくるということかと思えます。次は家田委員、お願いいたします。

【家田委員】 どうもありがとうございます。資料2-5です。働き方改革、ろくに働いてもない私が発言するのもどうも何でございますけれども、この働き方改革、ここに書かれているのは建設業なので、中身の様子を見ると建築工事、土木工事などと書いてあるから、現場作業をしている方の状況を主として把握しているという、そういう理解でいいんですよね。それで、このいわゆる建設業の中の話はもちろん、働き方改革、大事であるのですけれども、例えばこの国土交通省に関連している仕事で言えば、建設業の中でもいわゆる現場で働いてくれている作業員の人だけではなくて、ホワイトカラーがいますよね。それと同じようにコンサルタント業務というのが膨大な時間、労力をかけているわけですよね。ここにぜひ御着目いただきたい。

国土交通省の所管の中での時間、労力といったら相当、お金労力的にはそうではないかもしれないけれども、それで、特に御着目いただきたいのが発注の仕方。仕事のオーダーの仕方によって随分変わってくる。この建設業の中でも平準化をしないとイケないねということが書いてありますけれども、それ以上に、明日の朝までに持ってこいとか、そのような発注の仕方によってコンサルタント業務の労務環境というのはものすごいですよね。それに伴って国土交通省の職員の仕事の環境もとんでもない状況にあるわけで、国を挙げて、あるいは政府を挙げて働き方改革というなら、何も現場の話だけではなくて、こちら辺に着目しなかったら片手落ちもいいところであって、そこら辺は今日の資料では見えないのですけれども、当然、お考えになっていると思うのだけれども、どんな調子でいるのか。また今度でもいいのですけれども、ぜひ聞かせていただきたいと思えます。

以上です。

【建設業課建設業政策企画官】 建設業課でございますけれども、まず、事実関係だけ申し上げますと、今日、資料2-5でお配りした資料の1ページというのは、現場で施工されている方も入っておりますけれども、要は建設業関係の会社で雇用されている方全て対象でして、大体500万人ぐらいいらっしゃるのですけれども、そういったホワイトカラーも含めた調査結果でございます。ただ一方で、その500万のうちの6割以上は現場で施工されている方であるといった事実関係を1点、御説明させていただきます。

それでもう1点、御指摘いただきましたコンサル関係ですけれども、少し建設業とは扱いが異なっておりまして、3ページで記載しておりますけれども、建設業のいわゆる、ま

さに工事する、携わる人については、他産業の施行から5年の猶予期間があるわけですが、逆にコンサル業務とか施工ではない部分については、他の産業と同様に、恐らくこの国会で労働基準法の改正が審議されることになると思いますけれども、それが仮に改正されて施行されると、直ちにコンサル業務とかに適用されるということで、よりいち早く緊急に取り組まなければいけないのかなと思っておりまして、そのために建設業でも発注の平準化といいますか、発注の時期をなるべく分散させようという取組をしておりますけれども、コンサル業務につきましても、同じように委託の時期を少し分散するとか、さまざまな取組をしていく必要があるとは考えております。御指摘いただいた内容を踏まえて引き続き検討していきたいと考えております。

【金本部長】　　ということで、かなり緊急の課題に実はなっているということでございます。

【家田委員】　　電通であれだけの問題が出たわけですがけれども、あれはもちろんホワイトカラーの世界であって、我々のこの社会基盤をやっているエリアの中では、決して作業員だけの問題ではない。電通の問題は国土交通省もしくは国土交通省に関連しているホワイトカラー産業の問題でもあるという認識に立って、今日いろいろデータが出ていますけれども、本気で取り組むチャンスではないかと思っておりますけどね。そうすると、皆さんももう少し楽に仕事ができるようになるんじゃないですか。よろしくお願いします。

【金本部長】　　それでは次、坂東委員、お願いいたします。

【坂東委員】　　実は今、家田委員がおっしゃったのと重複しますが、建設業の人たちの状況の中で、民間企業と国土交通省、公的な機関の発注の状況で、恐らく年度末の駆け込み需要とか、単年度主義の影響等でかなり無理な納期、無理な働き方ということがあり得るのではないかと。ぜひそうしたことの弾力的な施行ということを御検討いただきたいと申し上げようと思っておりましたが、重なりますので返答は結構です。

【金本部長】　　年度末の発注については、20年ぐらい前から取り組まれていて、いろいろな対策はされていると理解しております。ただ、補助金について、受けた地方自治体の発注については、結構、補助金が出る時期で厳しいという状況がまだ残っているかもしれないという気はいたします。いずれにしても、いろいろちゃんと取り組んでいただきたいというところでございます。よろしいですか、特に事務局からございませんね。次は竹内委員、お願いいたします。

【竹内委員】　　東京女子大、竹内でございます。御説明ありがとうございます。私は

内容に関わるのではなくて、KPIのチェックの仕方について、今回は間に合いませんので次回からというお願いなのですが、分類がA、B、Nとなっていて、今回Bがまだまだよくないからということで、その方面の御説明があったのだと思います。しかし、これとは逆に、もう既に達成してしまったとか、あるいは目標以上にうまくいったというAよりも1つ上段階、そういうものもお示ししていただきたい気がします。それはそれでよく頑張ったということであるかもしれないし、また、逆にこれは余りにも設定が簡単過ぎたかもしれないから今後考えましょうということになるかもしれません。いずれにせよ、これ以上のパフォーマンスを示したものの分類があれば、より一層、次回に向けての設定のための参考になると思いますから、今後はそういう点もお考えいただければありがたいと思います。

私からは以上です。

【金本部長】 どうもありがとうございます。次は田中委員、お願いいたします。

【田中委員】 田中です。ありがとうございます。まず1つ目は、資料1のKPIについて、B評価がつく項目として、例えばダム、遊水地が完成するまでは発現されないため、Bという御説明でしたけれども、これはNという判断になってもよいのではとの感覚を持ちました。現在、評価についてはいろいろ見直しをされていると伺っていますが、単純にA、BとしてBが増えると、その理由や見解を述べることとなり、実態が見えにくくなってしまうのではないかと懸念もあります。B評価の「ハザードマップ」においても、現状を踏まえてさらに目標が進化、発展している内容であり、前向きな取組だと思しますので、それが成績とリンクしないことは分かりづらいため、今後検討していくと良いのかなと思いました。評価全般については、誠実に透明性が担保され、明確な方向性に進んでいると感じます。

2つ目は、資料2-1で御説明いただきましたインフラメンテナンス大賞と国民会議についてです。管理技術の開発、新しい工法、マネジメントの新技术などが表彰されていますけれども、これはそれぞれの会社に帰属しているものなので、これが社会共有のインフラメンテナンスの手法として公開されるものなのかが気になります。もしそういうことであれば、ベストプラクティスが事例報告にとどまらず、いろいろな形で共有されるような検討会や勉強会を積極開催し、多くの方に伝わり、実効力が果たされるよう期待します。恐らく手配もされているのですが、これらを目的とした広報活動、情報発信に力を入れていただき、表彰制度の継続発展と接点拡大をお願いしたいと思います。

以上、よろしくお願いいたします。

【金本部長】 どうもありがとうございました。表彰は、表彰しっぱなしなのでしょうが。

【公共事業企画調整課長】 メンテナンス大賞のほうでございますが、当然、単に表彰しただけというわけではなくて、一覧のパンフレットとか細かな資料とかを積極的に提供しておりますので、さらにそれに技術的なアドバイスを加えながら、実装に向けた支援をしていきたいと考えております。

【金本部長】 次は中村委員、よろしくお願いいたします。

【中村委員】 中村です。細かいことが3点なのですが、1点目は今の議論のまま同じなのですけれども、横展開という言葉が割とずっと出てくるのですが、なかなかいろいろな場面で横の展開というのは難しいことが多くて、今も先に田中先生がおっしゃった話のままなのですけれども、どういうふうに横に展開していったらいいのかというもののモニターをきちんとやっていただければということ、念を押して申し上げます。

あとは、資料2-4に関わる箇所なのですが、1つが、このタイトルが生産性向上と書いてあるのですが、何か環状道路のことはよく勉強できたのですが、生産性向上を見ると、間違ったら教えてください。4ページ目のところに生産性向上の声というのが書いてあるのですが、なかなか難しいところなのかなと思いますけれども、ここをうまく定量的なところも含めて議論ができるといいのかなということですので期待をしているということが1点。

料金の話で、地元でもあるのですが、第三京浜の値段がドンと上がるというのは、いろいろ声はあるのですが、結果的に一般道のほうに影響がないということをいつも気にしていて、全体としてはこれが良いのですが、これは逆に下がると下がったで一般道が拾ってくれて、それで、あるいはネットワークができると一般道が拾ってくれて安全になるということは、その逆向きのことはあり得るので、これも継続的にモニターをお願いしておきたいということで意見でございます。

【金本部長】 どうもありがとうございます。承っておくということでよろしいですね。では。

【企画課評価室長】 道路局から1点回答させていただきます。今、中村委員から御指摘があったとおり、生産性向上というのは単に声が上がっているだけではなくて、ちゃんと客観的な数字でももう少し示しできるように今後、見せ方といいますか、表現の仕方を工

夫してまいりたいと思います。

それから先程、料金の話で、有料道路のほうの料金が上がったら一般道に影響があるのではないかという、そういった観点での分析も当然させていただいておりますので、また引き続き他の一般道への影響がないかどうかという点についても分析して、また公表等させていただくようにしたいと思います。よろしくお願いします。

【金本部長】 どうもありがとうございます。次は田川委員、お願いいたします。

【田川委員】 田川でございます。私は熊本でありまして、今度の地震から約2年近く来ようとしています。そういう中で経験した立場から言いますと、資料1の1ページ目、構造的課題、つまり、加速するインフラ老朽化、脆弱国土、人口減少に伴う地方の疲弊、4は別にしまして、熊本地震の場合はこの1、2、3が同時にやられたということでありまして、何かこういうふうに見ますと、それぞれが別個のように感じるのですけれども、あれくらいのクラスの地震が来た場合には、これが同時に来るということで理解をしていただきたいと思います。

それと、建築業者の働き方改革についてありましたけれども、現在、熊本は非常に建築関係の人手が極めて不足してしまっていて、復興の足を引っ張っています。1つの例を言いますと、これは1月31日の毎日新聞なのですけれども、仮設住宅から災害公営住宅に切りかわる時期に来てしまっていて、県内は今1,735戸の建設予定なのですけれども、約827戸が全く、約5割、これが見通しが立たない。要因は建設業界の人手不足で、入札が不調に終わっているケースが相次いでいるということ。それから、他の震災した人たち、解体した人たちが今一斉に自宅を建てていますので、その被災者の住宅再建がピークを迎えていて、なかなかこういう災害公営住宅に手が回らないということが今あります。それほど熊本の場合は人手不足が復興の足を引っ張っていると思います。災害時、本当に国交省が道路整備についても全力を挙げてやっていただきまして、これは県民が非常に感謝するところです。

もう1点は、九州北部豪雨なのですけれども、20万トン以上の流木が発生しました。全ての流木が処理されるまでまだ1年強かかるという見通しです。そういう意味では、緊急治水対策プロジェクト、これは配付資料2-2なのですけれども、着実に進めていただくということと同時に、流木リスクの高い河川沿線の人工林伐採などによる災害に強い森林づくりが必要であるということと、人工林の中でもこういうスギとか何とかではなくて、広葉樹が生えやすい、あるいは根が発達しやすい、そういう流木あたりを混ぜながら、ぜ

ひやっていくことが、こういう形で流出するということを防ぐという意味もありますので、そういう意味では、ぜひそういう面も力を入れてやっていただきたいと思っています。

以上です。

【金本部会長】 どうもありがとうございます。では、事務局からどうぞ。

【河川計画課長】 河川計画課長でございます。九州北部豪雨の対応につきまして御紹介をさせていただきましたが、このプロジェクトにつきまして、実は林野庁さんとも連携をして全国の点検をして、同時にプロジェクトも発表させていただいております。林野庁さんのほうでも、治山対策を積極的に進めると伺っております。今回の豪雨は、樹種に限らず相当大規模に山地が崩壊をしたということのようにも伺っておりますけれども、とはいえ、災害に強い森林をつくるということでは、災害に強い国土をつくっていくということでは林野庁さんと歩調を合わせて一緒に頑張っていきたいと思っております。

【金本部会長】 どうもありがとうございます。次は上村委員、お願いいたします。

【上村委員】 上村でございます。今までの社会資本重点計画、何度か作成、また、進捗状況のこういったフォローの委員会も出ておりましたが、今回やはり非常に特徴的に思いましたのは、KPIの進捗状況の中で、民間投資を誘発し経済成長を支える基盤を強化するというこの4番目が、非常にKPIの評価としてもAがかなり多く、また、先程からのお話を聞いておりましたが、非常に意識されているんだなということに対し、大変高く評価したいと思います。

道路におきましても、先程の圏央道の、いわゆるいろいろな物流施設等のストック効果のところも、この生産性向上という観点で評価されております。また、港湾の分野でもこれからの、いわゆるAIですとかロボットだとか、IoT等を非常に意識しながら、新しい整備を進めていくということで、これも経済成長が望めます。ぜひ今、第4次産業革命と言われるこういった進展の中で、やはりi-Constructionを進めていただきたい。また点検においても、データ収集においても、センサーにしても、ドローンでももうとにかく、つくり方、つくり込み情報を含めて、こういった公共投資の建設の中でこのi-Constructionというのが避けて通れないというか、むしろ、どういうふうにかに進展させていくかということだと思います。このKPI進捗状況の中でも、今、熊本の中でも技術活用のお話もありましたが、災害のこと、2番、そして3番の人口減少その他、持続可能な社会の建設に含めましても、さらに民間投資というか、民間の技術、こういった経済成長と、こういう1番、2番、3番をやはりリンクさせていく。そして、そういったものがさらに我が国の優れた

インフラシステムの海外展開に将来なりそして、経済成長として進めていけるような、そういうことをもっともっと意識してもよいのではないかということ、申し上げたいと思います。

それからもう1つ、この4番目の項目のところですが、この中にはPPP/PFIに関しては地域プラットフォームづくりをするというのがKPIの指標の中には入っているのですが、これを作った時点では、本当はPPP/PFIのさらなる進展のためにどれぐらいの数と金額目標を入れたかったですし、指標に載せていただきたかったのですが、地域プラットフォームづくりというところにとどまっております。さらにこの今の1、2、3を含めて、事業性のあるものは、また少しでも事業性のあるものは全部、PPP/PFIでやれるものは、全て民間資金を入れていくというのを盛り込んでいただきたい。全部を税金でやるわけではないということもぜひ意識して進めていっていただきたいと思います。

以上です。

【金本部会長】 どうもありがとうございます。大分時間もなくなってきましたので、どんどん進みたいと思いますが、次、大日方委員、お願いいたします。

【大日方委員】 ありがとうございます。私は資料1の3ページのKPIで3つ目でございます、人口減少・高齢化等の3-2、バリアフリー・ユニバーサルデザインの推進について、少し感じたところを述べさせていただきたいと思います。

こちらのほうは9項目中4項目がBというところでして、いただいた参考資料を少し紐解きますと、Bの項目の中で一番上の「一定の旅客施設の1日当たり平均利用者数に占める段差解消された一定の1日当たり平均利用者数」、これは非常に分かりにくいのですが、要は3,000人、1日当たりの利用者数が3,000人以上ある駅については段差解消をさせていくという、この取組がBだったということだと思います。平成27年度ですので大分進捗は進んでいるのではないかと思います、実は地方の都市になりますと、3,000人以下の駅も多いのでこれに該当しないというところもあると聞いております。そう考えると、このKPIのもともとの重点目標である人口減少・高齢化社会に対応できる整備が、地方の場合どうなるのかなということ、少し皆様、意識していただくとありがたいと思います。もちろん、コンパクトシティの取組を進めることも大事ですが、強制移住をさせるわけにもいきませんので、やはり小さな町の中でも駅、そして今回の指標にはないのですが、バスといった公共交通機関のバリアフリー化をどう進めていくのかというところは、非常に重要なのではないかなと思いました。この数字の中を読み解く必要と

いうのもやはりあるだろうと感じたのが1点目です。

もう1点目は、資料の2-4の物流ネットワークの生産性向上についてでございます。2020年の東京オリンピック・パラリンピックのことを考えますと、料金体系の工夫等で良い取組をされていると思います。都心環状の利用抑制といったことについても、20年大会の期間中、あるいは何か特別なイベントで交通集中するときの対策として考えていただくのもいいのではないかなと思いました。また、私自身も車を長距離運転いたしますので、交通集中している時にどの路線を選ぶのか、運転者への情報提供が非常に重要になるのではないかなと感じておりまして、資本整備の部分で生かしていただければと思ひまして2点申し上げました。ありがとうございます。

【金本部会長】 どうもありがとうございます。バリアフリーについては、お考えのことはあるのではないか。地方都市におけるバリアフリーというのには、何かございませうでしょうか。

【総合政策局次長】 総政局の次長でございます。バリアフリーについてお答えをさせていただく前に、全般を通して申し上げさせていただきたいと思ひますが、委員の方々から御指摘いただいておりますように、あと35年もしますと、日本の人口は社人研の中位推計で1億人を割るということになっておりますし、2065年には8,800万人ということで、人口の減少が非常に急でありますので、この対応は非常に急務でございます。

従いまして、家田先生から御質問いただきましたように、これは単なる建設業だけではなくて、また自動車だけではなくて、人手不足というのは直ちにやってくるものでありますので、実は政府全体としましても、私ども公務員も含めまして、またブラック企業と言われております医療の世界におきましても、官邸にも会議を設置しておりまして、私ども3週間に1回ぐらい呼ばれまして議論をさせていただいているところで。

また、この国会は先程各局からもお話申し上げましたけれども、働き方改革国会ということになっておりますので、やがて私ども公務員にもその良いところがあるのではないかなと思っておりますけれども、公務員だけではなくて全産業において考えていかなければいけないところでございます。国力は、そういう意味では低下してまいりますので、その低下する国力をどのように補っていくかということがポイントでありまして、上村委員からお話がありましたように、一方でアジア地域では勃興する経済力、人口増加が進んでいきます。その力を日本に取り入れる必要があります。

従って、例えば資料1で申し上げますと、KPIのところに書いてございますけれども、3

ページでございますが、1、2、3の問題について対応するものとして4がございまして、例えばインフラを整備していく中で、港湾でありますとか空港でありますとか、外国の力を導入していく、日本に持ってきて稼いでいくということをするべきでありますし、そのときに今までのように税金を単に投入してやっていくのではなくて、例えば空港のコンセッションに見られるように民間の力、資金力を使ってやっていくということも進めなければいけないところでございまして、これは空港にとどまるわけではありまして、道路でありますとか下水道についても、その範囲を広げていこうということで、国交省全体で努力をしているところでございます。

バリアフリーでございますけれども、先程、大日方委員からお話をいただきました。

3,000人以上の駅に関しては2020年に段差解消を進めるということ、100%化しようということで進めているところでございます。他方、現状におきまして3,000人以下の駅につきましても、既に20%の駅はバリアフリー化が進んでいるところでございますので、この目標の外でもバリアフリーは進んでいるところでございます。さらに、この2020年の目標が達成できるということが見えてきた段階におきまして、それから先、すなわち3,000人以下の駅につきまして、どのようにバリアフリー化するかということも議論をすることとしております。

あわせて御報告を申し上げますが、この国会にバリアフリー法の改正法を提出することとしております。これは前回の改正が10年前でございますので、その間さまざまな課題が出ております。例えば、自治体が定めます基本構想という計画がございましてけれども、これは全自治体のうちまだ2割くらいしか作っていないので、これをいかに作っていただくかという話でありますとか、あるいはバリアフリー法の中では国は計画を定めることになっておりますし、自治体は計画を定めることになっているのですが、事業者の方々は実は計画を定めることになっていないので、それを今回位置づけまして、事業者の方にも計画を作っていただくような、そういった改正もありますので、この成果をぜひ期待していただきたいと思っております。

以上です。

【金本部長】 どうもありがとうございました。次は丸井委員、お願いいたします。

【丸井委員】 流木災害のことにに関して若干補足をさせていただきたいと思っております。従来から土石流災害の折には流木が含まれているということで、被害が大きくなるということは知られていたわけですがけれども、昨年7月、九州北部豪雨に際しましては、その様

相が非常に異なっているということ、流木の集中の度合いがこれまでと明らかに異なっているということで、非常に被害が甚大であった。今後、気象変動等を考えますならば、この傾向は強まると思われるので、このような流木の集中による災害に対する対応は非常に重要な課題になってくると思う次第です。そこで、提起されておりますような捕捉効果の高い施設の研究開発というのはもちろん必要となってきますけれども、お願いしたいのは、既存の施設によってどの程度の軽減効果があったのかということについては、十分評価をしていただきたいと思う次第であります。恐らくこの写真にありますように、既設の構造物であっても相当程度に捕捉がされて、軽減できた部分があると思っておりますので、その部分を適切に評価したほうが良いのではないかなと思う次第です。

それからもう1点は、林野庁との共同については既に先程、連携が必要だということをおっしゃいましたけれども、さらにその点について補足させていただきたいと思っております。そもそも当然のことながら、流木の供給源はほとんど林野庁の所管エリアであるわけでありますので、そういうことから考えますならば、その連携は当然必要である。そのときに災害が発生した後ではなくて、平常時から十分に情報の交換と連携とを行って対応していただきたいと、あえて強調させていただく次第です。

以上でございます。

【金本部会長】 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】 時間がないようですので、手短に1点だけなのですが、いただいた資料2-4の高速道路の料金の話ですけれども、この賢く使うための料金、もう2年ぐらい前からやられている。これは非常に画期的なことだなと思っております。これは恐らく利用者利便のどの側面を重視するかで料金の考え方って随分違うのかなという感じもします。ここで御紹介していただいているのは、起終点の料金を同じにする、新しい料金をつくるということも考え方としてあると思っておりますし、また、時間帯とかということもあると思うのですが、ぜひこのあたり、何が一体最適な料金なのだろうかということ、いろいろPDCAを回しながらデータを取ってやられるのは非常に貴重なことだなと思っておりますので、ぜひよろしくお願いいたします。

以上です。

【金本部会長】 どうもありがとうございます。

大体一巡したようでございますので、もう時間も大分押しておりますので、次の交通政策の関係に移らせていただきたいと思います。最近の交通政策の状況と国土交通省の取組

についての説明をお願いいたします。

【総合政策局参事官（総合交通）】 総合政策局公共交通政策部の参事官の上田でございます。私から資料3、交通政策基本計画の施策の進捗状況に関する御説明をさせていただきます。計画の進捗状況に関して、施策面を中心に幾つかピックアップして、かいつまんで御説明させていただこうと思います。

2ページ目を御覧ください。基本的方針A、使いやすい交通の実現についてですが、目標の①、まちづくりと連携した地域交通に関連して1つ目の丸のとおり、網形成計画の策定はよいペースで進んでいます。3つ目の丸のとおり、さらに踏み込んで地域公共交通を再編するための具体的な事業を定める計画の認定も進んでいます。また、4つ目の丸のとおり、コンパクトシティを進める計画の作成も進んでおります。それから、②の多様な交通サービスの展開に関して、1つ目の丸、高齢者の移動手段の確保に関する検討が行われました。2つ目の丸、自転車活用推進法が施行されています。

3ページ目を御覧ください。目標③、バリアフリーの件に関して先程も説明がありましたけれども、移動円滑化基準の改正に向けた検討が進んでいたり、ホームドアの整備や新しいタイプのホームドアの普及を推進する取組が進んでいます。それから3つ目、オリパラに向けた政府全体のユニバーサルデザイン、2020行動計画が策定されています。目標④、サービスレベルの引上げに関して、1つ目、東京圏における都市鉄道のあり方がまとめられている。4つ目、5つ目、自動運転システムに向けての取組が進められている。6つ目、タクシーのちょい乗りに資する初乗り運賃の引き下げが行われています。

4ページ目を御覧ください。基本的方針B、成長の基盤となるネットワークについて、目標①、国際交通に関しましては、1つ目、羽田、成田の機能強化の件でございますけれども、この件については航空局から後ほど説明がございます。それから、3つ目、港湾運営会社による集荷事業は神戸や横浜で成果を出してきています。目標②、地域間の流動の拡大に関して、1つ目、地域航空ネットワークの充実を図っている。2つ目、リニアの全線開業の前倒しを図っている。3つ目、安全・安心な貸切バスのための総合的な対策を講じている。4つ目、空港の経営改革を推進しています。

5ページ目を御覧ください。目標③、訪日外客の増加に向けた取組に関連して、1つ目は23区内の駅ナンバリングが完成した。2つ目、クルーズ振興のため国際旅客船拠点形成港湾が指定された。3つ目、手ぶら観光カウンターが増加している。4つ目、訪日誘客を進める空港を総合的に支援しています。目標④、インフラやサービスのグローバル展開

に関連して、1つ目、民間と連携してインフラシステムの海外展開を図っている。2つ目、JOINが海外市場への我が国の事業者の参入を支援している。3つ目、我が国物流システムの国際標準化を図っています。

6 ページ目を御覧ください。基本的方針C、持続可能で安全・安心な交通についてですが、目標①、大規模災害や老朽化への備えに関して幾つかの取組をやってございます。目標②、交通関連事業の基盤強化、安全確保に関連して、1つ目、燃費試験の不正によりなされた型式認定の取消が可能になりました。2つ目、鉄道の曲線部等にATSが100%設置されました。3つ目以降、海事、鉄道、物流等の各分野で生産性革命が推進されていますけれども、今日は関連して海事生産性革命について海事局から、それから昨日公表された総合物流政策プログラムについて物流部門から後ほど説明してもらいます。

7 ページ目を御覧ください。人材の確保、育成に関連して、1つ目、航空機、操縦士の養成規模を拡大。2つ目、3つ目、女性や若者をタクシーやトラックの運転者として迎える取組をしていますが、関連して自動車運送事業の働き方改革について後ほど自動車局から説明してもらいます。目標④、環境対策について次世代自動車、国際的な燃費試験法、バラスト水管理条約などの取組をしています。あと、資料では論及していませんけれども、新幹線の台車亀裂による重大インシデントや自動車の完成検査の問題がございましたけれども、こういう安全の基盤に関わる事象に関しても、所要の対策を講じてきているところでございますので、留意していきたいと思えます。

以上です。

【航空局航空ネットワーク部首都圏空港課課長補佐】 航空局首都圏空港課の太田と申します。首都圏空港の機能強化について御説明させていただきます。本日、課長が所用で不在のため代わりに御説明させていただきます。

資料4-1を御覧ください。1 ページ目でございますけれども、首都圏空港、羽田空港、成田空港の空港処理能力の現状でございます。時間もございませんので一番右だけ御覧いただきまして、今、羽田空港が年間約45万回、それから成田空港が約30万回の空港処理能力を有している。合わせて首都圏空港で75万回という空港処理能力でございます。

2 ページ目に進んでいただきまして、その75万回を、さらに機能を強化していく必要があるだろうということで、まず、その必要性を少しおさらいさせていただきたいと思えます。大きなポイントは4つあると考えておりまして、訪日外国人の増加ということで、2020年、4,000万人、2030年、6,000万人という目標に向けて首都圏空港

の機能の強化が必要であると考えております。2つ目が東京の国際競争力の強化ということで、森記念財団さんの都市競争力ランキング2017で東京は都市ランキングで3位でございますけれども、弱い分野として国際交通ネットワークというものが指摘をされているという状況でございます。3つ目、日本全国の地域活性化ということで、日本最大の航空ネットワークを有している東京、首都圏でございますので、これを拡充していくことが日本全国の地域活性化にも繋がっていくと考えております。そして、2020年、東京オリンピック・パラリンピックの円滑な開催、こういった4つの柱が必要というふうに考えております。

おめくりいただきまして、3ページ目が、そういった必要性もございまして、平成26年7月にどうすれば首都圏空港、機能強化できるかということを経験検討小委員会という形でとりまとめたものでございます。2つのフェーズに分けてございまして、左側2020年までと、右側2020年以降何ができるかというふうな整理をしております。羽田空港につきましては、飛行経路の見直し等によってプラス4万回、それから成田空港については管制機能の高度化、それから高速離脱誘導路の整備、これで2020年までにプラス4万回。それから、右側2020年以降でございますけれども、成田空港について既存滑走路の延長、それから滑走路の増設でプラス16万回ということで機能強化をしていくべきではないかという中間とりまとめをいただいたところでございます。これは、先程申し上げました75万回に加えまして、4万回、4万回、16万回と足しますと、約100万回、そのまま足すと99なのでございますけれども、約100万回の空港容量に達することができる。首都圏空港全体で達することができるということになります。

4ページ目を御覧いただきますと、ではその100万回の空港容量ということで、国際的に比較しているところでございます。ロンドン、ニューヨークといったメガシティが、100万回以上の処理能力を持っている中で、東京もそれに匹敵するような数値を持たせていきたいと考えているところでございます。

5ページ目でございますけれども、羽田空港の飛行経路の見直し、左側が今、特に南風時の着陸でございますけれども、主に海上を通過するという飛行経路が設定されておりますけれども、右側でございますとおり、南風の、特に時間を需要の集中する時間帯に区切ってでございますけれども、こういったルートに変更して機能強化していきたいと考えているところでございます。

6ページ目がそれに向けたプロセスでございまして、最終形としては2020年までに

機能強化をしたいと考えておりまして、今、平成30年に入りまして、4巡目になります住民説明会を行わせていただいているところでございます。

7ページ目に住民説明会の絵でございまして、機能強化をぜひやってほしいという声もある一方で、やはり落下物ですとか騒音の影響が心配といった御不安の声もいただいているところでございます。

駆け足で申し訳ありませんが、8ページ目でございます。落下物対策の落下物に対する御不安の声への対応ということで、今、航空局で検討しておりますのが、落下物、未然防止と事案発生時の対応強化、この2点から今充実を検討してございまして、1つ大きなものとしたしましては(1)でございます。世界的になかなか類を見ないものでございますけれども、落下物を未然に防止するために航空会社が遵守すべき落下物防止対策基準というものを、今検討しているところでございます。

9ページ目、騒音対策でございます。騒音についてもいろいろ御不安の声がございますので、RNAV方式といった人工衛星方式を活用した進入方式を使うことによって高度を引き上げるですとか、ないしは羽田空港の国際線の着陸体系を騒音にも比例した部分を導入することによって低騒音機の導入促進を図るといったことによって騒音対策を実施しているところでございます。

最後、10ページ目が成田空港でございます。成田空港につきましては、この地図にございますようなC滑走路の整備、それから、B滑走路の延伸ということ、この2つと、それから、内陸空港でございますので、今、6時から23時に運航時間が制限されているところでございますけれども、5時から24時半にそれを拡大させていただくというようなことを今御提案させていただいております、地元の方々と今いろいろ御説明会などさせていただいているところでございます。

駆け足になりまして申し訳ございません。以上でございます。

【自動車局総務課企画室長】 自動車局の企画室長をしております谷口です。資料4-2を御覧いただきたいと思っております。自動車運送事業の働き方改革について御説明申し上げます。

1枚めくっていただきまして、1ページでございますが、自動車運送事業、特にドライバーの方ということでもありますけれども、働き方改革を進める上でさまざまな課題を抱えておりまして、重点的に対策が必要な分野ということで、先程御説明させていただきました建設業とともに関係省庁の連絡会議もつくられて、今、対策を進めているところでござ

います。

1 ページ、一番左上ですけれども、労働時間が全職業平均よりも一、二割長い。そして、残業時間、所定外労働時間ですが、全職業平均で約二、三倍の長さ。働く時間は長いのですが、③ですが、年間賃金は逆に1割から3割低いという厳しい状況でございます。従いまして、④のように有効求人倍率がリーマンショック以降年々上昇を続けておりまして、全自動車運転の職業、年間で2.33倍、最近、足元ですと2.8倍とか、募集をしてもなり手がなかなか見つからないという状況でございます。そういう中での高齢化が進んでおりまして、資料のとおり3歳から17歳ほど全職業平均よりも高く、そして一方で女性が極めて少ない。そういうふうな業態になってございます。

2 ページを御覧ください。また、この特徴といたしまして、さまざまな輸送上の無駄があるというふうに私ども見ておりまして、一番左側のトラックで移送する場合にどれくらい平均拘束時間かあるかという資料でございますが、いわゆる荷待ち時間がある運行が約半分、46%ございまして、1時間45分ほど平均で荷物を積んだり、あるいは下ろしたりするのを待っているということでございます。真ん中の円グラフのように、ひどいケースですと3時間以上待たされているというケースもございます。

また、手積み手卸しというふうなことが多い分野があるということも特徴でして、農作物などが顕著でございますが、右側の写真、レタスを10トン車に積んで1,200ケース、1人で積んでいらっしゃる。大体二、三時間ぐらいかかるということのようでございますけれども、これはフォークリフトでやれば20分から40分で済む。ここは実態としてサービスで荷積み、荷卸しなどを求めるような荷主さんが結構いらっしゃるということも1つの背景となっていると言われております。

また、左下、タクシーにつきましては、空車で走っている、お客さんが乗っていない状態の走行距離は全国平均で60%くらいございますし、宅配便につきましても、ここ数年よく話題になりましたけれども、約2割の再配達があるという状況でございます。

3 ページを御覧ください。このような状況の中でドライバーの方の長時間労働を是正していくためには、事業者だけでは対応が困難な分野、例えば荷主の協力というものがあるということでありまして、関係省庁連絡会議が右側の構成のところのように、野上官房副長官を議長に、牧野国土交通副大臣を議長代理という形で、関係省庁で、局長級で会議体をつくっております。去年の6月に立ち上がりまして、去年の8月に、4ページにありますような政策パッケージを、当座の対策、直ちに取り組む対策として打ち出してござい

す。トラック・バス・タクシーの働き方改革、直ちに取り組む施策の概要ということですが、長時間労働にブレーキ、生産性向上にアクセルということは、自動車風な形でキャッチフレーズをつくっておりますけれども、考え方といたしましては、さまざまな無駄を改善していくことによって効率化できる余地があるのではないかとということでありまして、ローマ数字で大きく2つに分けております。

まず、1点目は長時間労働是正のための環境整備、守ろうと思えば守れる環境をつくっていかうということでありまして、①のように労働生産性を向上させることによって、労働時間を短縮しても例えば賃金が減らないで済むような形で総合的な待遇の改善を図れないかということ。②、多様な人材の確保・育成。人手が不足している中で、やむを得ず残業しているというふうな面もあると伺っております。やはりドライバーの方、新しい方に入っていくために女性やあるいはシニアの方も働きやすい環境をつくっていくということ。そして、③、そのためには荷主の方、あるいは旅行会社の方を含めて取引環境の適正化が必要であるということがございます。

そして、守りやすい、守れる環境をつくっていくとともに、IIでございますが、実際に守ろうという気持ちに事業者の方になっていただく必要があるということで、一番左側にありますように業界団体にアクションプランを業界としても機運を盛り上げてやろうということをつくっていただいております、今年度中にいただく予定でございます。

真ん中に、ホワイト経営の見える化・優遇とありますが、労働条件が悪いというふうな感じの印象を世の中の方に持たれておりますので、労働環境を良くする努力をされている企業の方がきちんと分かるようにして、仕事を求めている方が安心して自動車運送事業に就職していただきたい。そういうふうな環境をつくることを検討したいと思っております。一番右下ですが、それでも守っていただけない方は、申し訳ないですが、行政処分を強化させていただくということで、過労防止関係の違反を中心に今年度中に行政処分の量定を思い切って引き上げるということを検討してございます。

5ページ、6ページは時間の関係で詳細な御説明は割愛させていただきますが、トピック的なものだけ申し上げますと、5ページ、真ん中のところでありまして、例えばタクシーにつきましては、最近スマホで配車アプリがかなり普及して技術開発が進んでおりますので、スマホを使って例えば定額での乗り放題タクシーとか、需要に応じた変動迎車料金とか、こういうふうなものをやることによって、タクシーの今ない需要を新しく開発することによって、タクシーの1時間当たりの収入を増やしていく。その結果として賃

金も増やしていく、そういうことができないかとか、例えばこういうことなどについても検討しているところでございます。

駆け足でございますが、以上でございます。

【海事局船舶産業課長】　　続きまして、海事局船舶産業課長の斎藤と申します。私からは資料4-3を用いまして海事生産性革命、i-Shipping・j-Oceanについてということで概要を御説明させていただきます。

1枚おめくりいただきまして、海事生産性革命（i-Shipping・j-Ocean）と書いてあるポンチ絵でございます。私ども平成28年6月に交通政策審議会から海事産業の生産性革命による造船の輸出拡大と地方創生のために推進すべく施策ということで答申を頂戴しております。それに基づきましてこのプロジェクトを進めております。i-Shippingとj-Ocean、概要は真ん中のあたりに左と右に書いてございます。左側がi-Shippingになってございまして、造船の輸出拡大、海運の効率化、これを図って推進していくプロジェクトでございます。具体的には真ん中あたりにi-Shippingという青い丸の下くらいに書いてございまして、船舶の開発、建造から運航に至る全ての段階でICTを取り入れ、造船海運の競争力を向上させ、シェアの拡大を図っていくというプロジェクトでございます。

また、j-Ocean、右側でございますけれども、こちらにつきましては海洋開発分野、これにつきましては、こちら設計、建造から創業に至るまで全ての段階で生産性向上をしようということでございます。このために研究開発に対する補助でございますとか、法改正など全ての施策を導入いたしまして推進していこうということで、取り組んでいるところでございます。それぞれのKPIにつきましては、一番下に書いてございますが、i-Shippingにつきましては、新造船の建造シェア、これは世界のシェアを2015年約2割のものを2025年に3割を目指す。海洋開発、j-Oceanにつきましては、2010年台の売上高見込み3.5兆円を4.6兆円まで目指していくということで取り組んでいるところでございます。

次の2ページ目を御覧いただきますと、答申フォローアップについてというポンチ絵をつけさせていただいております。先程申し上げましたとおり、答申を頂戴いたしましたのが平成28年6月でございますが、そこから一年半ほど経っております。その一年半の間に状況変化、マーケットの変化、海運マーケット、造船マーケットの変化が起きております。そういうこともございますので、答申のフォローアップをしていただくということで海事イノベーション部会、こちらは交通政策審議会の下に海事分科会がございまして、

その中で、海事イノベーション部会で具体的にこの答申を審議いただきましたが、そちらをまた開催させていただきまして、短期的な課題をアイデンティファイしていこうと。短期的に取り組んでいく施策を御議論いただくということを、現在取り組んでおります。

スケジュールのところを見ていただきますと、平成29年12月22日、昨年末から検討を開始いただきまして、一番下に書いてございますが、平成30年、本年の5月末に結論として報告書を取りまとめでいただくスケジュールで取り組んでございます。具体的にテーマとしては、左側でございますけれども、1、2、3と3つ書いてございます。i-Shippingとj-Ocean、先程御紹介しました1ページ目の各施策の御評価をいただいて、短期的な対策を御議論いただく。それと、3.に自動運航船というのを挙げさせていただいてございます。平成28年6月の答申の中では自動運航船の議論はほとんどされてございませんで、一方で技術の進展もあって自動車分野の自動運転と同じように、船の世界でも自動運航船の研究開発が進んでございます。

それにつきましては3ページ目に概要のポンチ絵をつけさせていただいておりますが、今申し上げましたとおり船の世界でも自動運航船の研究開発が進んでおります。私どもとしては2025年に自動運航船の実用化を目指したいと思っております。これを進めていくためにはどういう課題があるのか、さらには船の場合につきましては、技術のルールはロンドンにございます、国連の専門機関でございますIMOで議論がされるというのがまずファーストフェーズになっております。そこでルールを日本の産業の競争力強化にもつながるような議論を私ども国交省としてはしていきたいと思っております。その方向性についても御議論をいただく予定になってございます。

以上、簡単でございますが、海事生産性革命の概要でございます。

【総合政策局物流政策課長】 総合政策局の物流政策課長の英と申します。私からは資料4-4を用いまして、昨年7月に閣議決定しました総合物流施策大綱と、それから昨日公表いたしました総合物流施策推進プログラムについて御説明をしたいと思います。

おめくりいただきまして、1ページ目でございますが、総合物流施策大綱でございますが、これは1997年に最初の計画が閣議決定され、以来5回策定されております。これはその政府全体として物流施策、あるいは物流行政の指針を示すということで関係省庁の物流に関連する施策を1つの方向を打ち出してまとめる、こういったものでございます。これまでの5次にわたる計画、これはどちらかというと物流に関連した構造改革を進めるということで、規制緩和ですとか、公共事業の見直しですとか、こういった観点を進めつ

つ、それで物流コストを低減していく、こういった観点が中心になっておりました。それにその都度、都度の社会的な課題への積極的な対応を別途加える。こういった構造になっておりました。

2ページ目ですが、今回の物流大綱につきましては、こういった従来のものに比べると働き方改革の視点を入れて物流の生産性を上げて、それによって付加価値を増やしていく。こういった観点を非常に重視しております。今回の大綱、これが2ページ目にあるものが今回の大綱の概要でございますけれども、主に6つの柱を立てております。この中で真ん中の4つ、それぞれ「繋がる」から「見える」「支える」「備える」という4つの動詞をキーワードとして書いておりますけれども、この4つの柱というのが中心的な施策の柱でございます。それから、その両側に「革命的に変化する」とか、「育てる」というような緑色の箱をつけておりますけれども、この2つが真ん中の4つを実現するために必要な手法として重要なもの、こういった形でその6つの柱を立てて大綱を取りまとめております。先程申し上げた働き方改革の視点が入っているという意味では、この真ん中の左側下にあります「見える」、ここで物流のサービスの見える化を図り、それによって無駄をあぶり出すことで物流の改善に繋がるとともに働き方を変えていく、これによって付加価値を上げていく、こういった概念が入っていることが非常に新しい。それから、その上の「繋がる」のところ、これも事業者間の物流業者同士の連携ですとか、それから、発荷主から受荷主、あるいは消費者を含めた上流から下流までの事業者の連携を高める。あるいはアジアとの地理的な繋がりを生かした成長戦略を描いていく、こういった「繋がる」の視点、それから「見える」の視点、こういったところが入っているというのが今回の大綱の新しい点でございます。

以上の大綱、これは昨年の7月28日に閣議決定をしておりますけれども、この大綱自体は大きな方向性を示しているだけでございますので、それに基づいてこれから具体的にどういった政策を取り組んでいくのか、こういったものをおめくりいただきまして3ページのところで、総合物流施策推進プログラムというものを策定しております。これは、大綱は閣議決定でございますが、このプログラムは関係省庁の局長級の会議でとりまとめて、これは昨日公表したところでございます。それぞれの各大綱に基づく方針について、それに具体的な政策をぶら下げていく、こういうイメージでございまして、9つの省庁によって全体で99の施策を打ち出しております。

その中身自体が4ページ以降でございますけれども、1つ、まず左側でございますが、

「繋がる」の部分の施策の例としましては、在庫、それから、多頻度輸送の見直しによる物流を平準化して積載効率を上げていくための活動の支援ですとか、それから、我が国の物流システムの国際標準化を取得することでアジア地域への我が国の企業展開を容易にするとか、それから、技術的なツールとしては、こういった荷主と物流事業者の連携のためにRFID、いわゆる電子タグ、こういったものの普及拡大を図っていくとか、それから、荷姿を統一化することで荷役の合理化を進めていくとか、こういった内容を盛り込んでそれぞれのKPIを定めております。

それから、右側のほうですけれども、見える化、「見える」の働き方改革の関係の施策としましては、こういったサービスをやっているのかというものを見える形にして契約を書面化する、あるいは運送と運送以外の行為については明確に分離して、それぞれの対価を徴収できるような仕組みを整える。それから、トラックのバースの予約システムなどを普及することで、いつどの時点で荷役作業をするのかというのをあらかじめ見える形にして作業の効率化を図る。それから、宅配の再配達削減をすることで、宅配事業者の働き方も変えていく。こういった施策を盛り込んでおります。

それから、次のページに行きまして「支える」の部分ですが、これは我が国の各輸送モードのインフラがしっかりと機能するように、道路ですとか港湾ですとかのインフラ整備を着実にやっていくという観点で目標を設定しております。それからその右側、「備える」のところでございますが、これは災害のリスクですとか気候変動リスクに備えるための着実な施策を進めるということで、事業継続計画の設定を物流業界についてしっかりとやっていくですとか、モーダルシフトを進めていく、こういった目標を立てているところでございます。

それから、次の6ページ目ですが、新しい技術の導入ということで、これは先程も説明があったと思いますが、隊列走行、自動運転の導入ですとか、小型無人機、ドローンの物流事業への活用ですとか、それから、自動運航船の開発・普及、荷役の自動化、こういったものについての施策を盛り込んでいるところがございます。それから、人材の育成に関して言いますと、民間の資格でロジスティクス管理士といった資格がありますけれども、より高度な専門知識を持った物流人材を育てる。それから、物流の労働環境を改善することで、その物流の現場自体が働きやすい、魅力ある職場にしていく。こういった施策を盛り込んでいるところがございます。このプログラム自体は99の施策を織り込んでいると申し上げましたけれども、今後も1年に1回、定期的にレビューを行って行って、それに

基づいて現状を評価し、それから改善点があれば、このプログラム自体を改正していく、こういったPDCAサイクルを働かせることで物流政策を推進していく、こういう構造になっております。

資料4-4の説明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した。もう時間も残り少なくなっております、これからの議論の出方次第ですが、少し10分程度延長せざるを得ないかなという気もしております。御意見等、手短にお願いできればと思います。それでは御意見のある方はお願いいたします。では、家田委員、お願いします。

【家田委員】 もうさっささと行きますね。1つは、意見というよりは補足なのですが、さっきの首都圏空港の機能強化、私がこの委員会の責任者なものですから少し申し上げると、とにかくこんなふうに最大の工夫と努力をして100万回になったらいいなど、こういうことでありまして全力を尽くすと言うしかないのですけれども、でも、これでも足りません。しかも、滑走路をもう1本つくるというのはそんな簡単なことではありませんので、時間もかかるし大変ですね。したがって、もう一つ並行して考えなければいけないのは、他の空港、特に海外からの観光需要については何も東京に降りなくたっていいわけですから、中部国際なり何なりを使っていく。その際にリニア中央新幹線が繋がってくると、首都圏側へのアクセスも非常によくなるので、そんなようなことも脇に置きながら考えるということがポイントだと思っています。

それから、順にちゃっちゃと言ってしまうかもしれませんが、資料3で交通政策基本計画、これは2015年につくられましたから3年経っているわけなのですけれども、その辺、時期の状況と若干新しい状況も入ってきているので、それについて言うと、2ページの基本方針A、豊かな国民生活に資する使いやすい交通の目標②で、地域の実情を踏まえた多様な交通サービスという中で、幾つかの地域で共助、公助、自助と並んでの共助をベースに置いてモビリティの充実というようなことがトライアルされております。それは例えば宮城県の石巻におけるシェアリングだったり、あるいは三重県の菰野町におけるものであったり、あるいは技術の面ではUberを使いますが、基本的には地元の人たちの共助をベースにしている京丹後市間人地区のモビリティ確保、こんなようなものが新しく出てきているので、この目標②のところについて見ると、この計画を少しモディファイする、あるいはブラッシュアップしてもう少し良いものにするという余地が出てきたということで1つ申し上げました。

最後、もう1点だけ。資料4-3で海事の生産性革命、これは大変結構なことなのですが、i-Shipping・j-Oceanという中で、少々ここに書いてある書きぶりが、割合大きな船、あるいは外洋の海運になっているような感じもしないでもないのですけれども、もう一方で非常に重要なのが内航海運で、その内航海運は非常に零細な事業者がたくさんいて、個々にはインターネット化といいますか、データのインフォメーション化といいますか、そこら辺もなかなか進まないでいるのが実情です。それをこの海事におけるi-Shippingと、それから、港湾におけるi-Portとでも言いましょうか、そういうようなものを一体的にやることによって、ボトムアップ的な内航海運の生産性革命ができると私は思っております。その辺、引き続きご検討いただけたらありがたく思います。

以上です。

【金本部長】 どうもありがとうございました。次、小池委員、お願いいたします。

【小池委員】 これは家田委員に言われてしまったのですが、少し違う側面だけを申し上げますと、この資料4-3に書かれている言葉は、他の資料にないんですね。「革命」というのと「イノベーション」という言葉が入ってしまっていて、このIoTであるとか、AIであるとか、あるいはここには書かれていませんが、私が少し関わらせていただいていることもあって、データの共有だとかシミュレーションだとか、こういうものを、こういう科学技術をフルに使いながら産官学でこういう政策を進めているというのは、大変結構なことだと思います。社会基盤整備とか交通政策、どちらかという地味というふうに考えられますけれども、先程来出ている人口減少であるとか、自然災害のハザード、強力強烈になっているということを考えますと、イノベティブな発想というのは非常に必要だと思います。そういうことを標榜することも大事で、そういうものが政策に反映されるような風土をつくっていただければと思います。

以上です。

【金本部長】 どうもありがとうございました。次は小林委員、お願いいたします。

【小林委員】 最近のインバウンドの観光客の増加というのは、我々の想定をはるかに超えた状態になっておりまして、首都圏も厳しい状況だと思いますが、関西も厳しい状況にあります。いろいろな施策がともすれば後手後手、後手以降になってしまっているというのが実情だと思います。インバウンドの観光客の増加に対するモニタリングの機能を強化して、何が問題になってくるかを把握することが重要です。とりわけ関西では、アクセスが非常に厳しい状況になってきている。モニタリング体制を強化することが必要なので

はないかと思えます。

それからもう1つ、中山間地の交通、地方圏の交通が非常に厳しい状況になってきています。各地域で、さまざまな工夫や試みがされている。地域交通の問題はそれぞれの地域特有の個性といいますか、顔がありますので、そういう工夫をされている事例、それを他の地域でも共有化できるところは、できるだけ共有化できるような、そういう情報発信能力を強化することが必要だと思えます。

それから、情報システム、これの共有化ですね。これを無駄な情報システムの投資というか、クラウド化を進めて、できるだけ例えば病院と公共交通の一体化とか、そういう工夫がまだまだできる余地はあるのではないかと、そういうふうに思っております。

【金本部会長】 どうもありがとうございました。どんどん皆さんに御意見を伺ってから、事務局から何かあればということをお願いしたいと思えます。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。住野でございます。時間もありませんので2点だけに絞って御質問なり御意見をさせていただきたいと思えます。

まず1点は、資料の3の関係、とりわけ先程いろいろ出ておりましたけれども、地域公共交通網形成計画、徐々に計画自体は上がってきておりますけれども、実際に再編実施計画、いわゆる大臣が認定をして実際に予算がついて入っていくわけでありまして、非常に少ない。これは何の問題があつてなかなか認定ができないのかということがお分かりになっているのなら教えていただきたいし、それに対する対策というものが必要だと思えますので、それは今後どう考えられているのかというのを1点教えていただきたいと思えます。

2点目は、これは働き方改革とこの生産性向上というのは、私は両輪だろうと思っております。いわゆる、とりわけ自動車運送事業の長時間労働是正に向けていろいろな施策が出されております。これをいかにどう実行させていくかということは当然ですけれども、やはりPDCAサイクルをしっかりとって、どうフォローアップをしていくか。こういう道筋もつけないと、もう自動車関係は人手不足でオリンピックには対応できるのかなと。ネット通販も非常に増えておりました、逼迫している状況です。御承知のとおり、5年猶予期間をもって960なんて、とてもじゃないですけども、今より悪くなるだけでありますので、ぜひとも先程言ったようにPDCAサイクルでしっかりとどこまで進捗したのかということをやっていないと、前へ進んでいかないのではないかなと思えますので、ぜひとも

そういう方向性も出していただきたいと思います。

最後1点だけです。生産性向上ということでいろいろな道路状況は良くなりました。ただ御承知のとおり、1月22日の雪が降ったときに大パニックでした。ほとんど残ったのはトラックです。私は、年に数回だと言われるかもしれませんが、今、情報で天気予報もつきます。一番の問題は必要な所に除雪なり、塩化カルシウムが全くないという現場からの声がありますので、そういったことを事前に対応すれば、この道路のネットワークがより一層機能してくると思いますので、そういったことも国交省のほうから対応、働きかけをしていただければスムーズな道路移動ができるのではないかなと思いますので、よろしくお願ひしたいと思います。すみません。

【金本部会長】 それでは、太田委員、お願いいたします。

【太田委員】 ありがとうございます。本日の計画部会におきましては、社会資本整備と交通政策という国土交通省が行っている政策のかなりの部分につきまして、KPIを通じて全体像を概観させていただきましたし、いくつかキーとなる政策を御紹介いただきまして理解を深めました。ありがとうございます。このような取組を通じて、国民の国土交通政策に対する理解が深まっていくのであらうと思っております。そこで、今後の提案としてKPIについて1つ申し上げたいと思います。KPIには2つの種類があって、1つは公共側の施策の業務指標としてのKPIというのがあります。例えば実施計画をどれだけの自治体が作成したかとかいうようなものですね。もう1つは、その政策の結果として生み出される利用者側及び国民側から見た効果というもの、これは成果指標、アウトカムと言ってもいいかもしれません。例えば高速バスの輸送人員とか、クルーズでいらっしゃる外国人旅行者のようなものです。交通政策のアウトプットとその結果であるアウトカムの間の関係が両方ともKPIとして出せれば、より分かりやすくなると思いますし、住野委員がおっしゃったように、インプットである予算もそこに並べて提示されていれば、国土交通政策の生産性というものも把握できるようになると思います。全てのものができるとは思いませんけれども、そのような形で整理の仕方をより高度化していただくと、より一層国民の政策への理解が深まると思います。

【金本部会長】 どうもありがとうございます。中村委員、お願いいたします。

【中村委員】 手短かに申し上げます。1つが、家田先生、小林先生もおっしゃった話ですけれども、地方のバス、タクシーの従業員、この話とお2人の先生がおっしゃった地方での共助の動きというのは、本来、連動して考えてよくて、バスの人はバスを何とかしな

ければいけないと言っている一方で工夫した例があって、それをうまく支える仕掛けというあたりは、もう少し繋がった議論でやっていくといいなという意見です。

もう1点は3のところですけども、前から少し気になっているのですが、公共交通網形成計画と立地適正化計画は、本来的にかなり連携して繋がっていなければいけないように思うのですが、どうもそうではないのではないかなと感じることが少しあって、今後、資料をつくっていくときにも、そこがばらばらでは意味がないというところも御理解いただければと思います。

以上です。

【金本部長】 どうもありがとうございました。事務局のほうから、今出されました御意見等について、何か特にレスポンスされることはありますでしょうか。

【総合政策局公共交通政策部長】 地域交通について何点か御意見がございました。まず、家田委員から共助が非常に大切だということで、我々もそう思っております。運送事業とのデマケが必要でございますので、よく考え方を整理して対応していきたい、伸ばしていきたいと思っております。まさしく地域の支え合いというのがこれから非常に大事になっていくと思っております。

また、小林委員から、地域交通は地域の事情によって違いますけれども情報発信が必要だという話がありましたけれども、我々もそう思っております。地域の実情に応じて地域の交通というのは違ってくるかと思いますが、共通するものもあると思いますので、そういったものも含めて情報発信にこれから、今までは不十分でございましたので努めていきたいと思っております。

また、住野委員から、再編実施計画がなかなか進んでいないのは何故かというお話がございました。現時点では21件認定しております。網形成計画は地域の公共交通のマスタープランであるのに対して、御承知のとおり、再編実施計画は具体的なルートとか、運行本数とかを決めるものでございますので、時間がかかるものでございます。関係者の調整にですね。それでまだ件数は上がってございませぬけれども、再編実施計画をつくりたいという自治体はまだ数多くございますので、これから再編実施計画の認定件数は非常に上がってくるのではないかと考えております。

以上です。

【総合政策局次長】 非常に熱心な御議論をいただきまして、誠にありがとうございます。今、日本が直面している課題は非常に多岐にわたっております、これを何とか打開

していかなければいけないわけでありまして、国土交通省、できることは限られておりますが、でも、かなりの部分ではできるのだらうと思っております。やはり一番大事なのは安全・安心な国民の生活を守ることでありまして、焦眉の急となっておりますのはやはり老朽化したインフラをいかに改良して良いものにしていくか、また災害に強いものにしていくか、これは最大の課題だと思っておりますので、引き続き取り組んでまいりたいと思っております。

また、先程も少し申し上げましたが、少子高齢化が進みますと2025年に75歳以上の人口が18%になると言われておりますし、2060年には65歳以上の人口が4割になるといふことですので、労働人口が非常に少なくなってまいります。そのときにいかに日本の国力を維持するかという、やはり観光で外国の力を取り込んでいくということだと思いますが、家田先生からも御指摘いただきましたが、観光に関してインフラの整備がなかなか進まないというところで後手、これは単に空港やあるいはクルーズ船の寄港地・寄港場所だけではなくて、例えばそこから都市に行くための観光バスの整理だとか、そういったものもなかなか進んでいないところでございますが、これはもう日本の面をかけてやっていかなければいけないところだと思っております。

また、働き方改革と生産性革命が車の両輪だという、住野委員がおっしゃるとおりでありまして、これは生産性革命をやりながら働き方も変えていかなければいけない。1つのヒントは、もちろんPDCAサイクルを回しながら改革を、働き方をきちんと見直していくというのも必要でもありますし、また、今新しい技術、i-Shippingで説明をさせていただきましたけれども、他にも出てきております。物流のほうでお話をさせていただきましたが、ドローンでありますとか、あるいは自動運転でありますとか、今までなかったようなものが、これがひょっとしたら問題をブレークスルーすることができるかもしれませんので、これは私どもで国土交通行政の中でやっていく重要な課題だと思っておりますので、そこも進めさせていただきたいと思っております。

また、全体を通しましてはKPI、これは単なるアウトプットだけではなくてアウトカムも非常に重要であるという御指摘を頂戴しました。おっしゃるとおりでありまして、ここも改善をしましてより分かりやすい国土交通行政を目指して進めさせていただきたいと思っておりますので、御理解を頂戴したいと思います。

以上でございます。

【金本部会長】 どうもありがとうございました。大分時間も超過して申し訳ございま

せんが、この辺で議事を終わらせていただきたいと思います。事務局のほうに進行を戻しますので、よろしく願いいたします。

【社会資本整備戦略推進官】 金本部会長、委員の皆様方、熱心に御議論いただきまして、大変ありがとうございました。厚く御礼申し上げたいと思います。

それでは、最後に事務局から3点だけ連絡事項を申し上げさせていただきます。まず1点目でございます。本日の計画部会の議事録についてですけれども、後日、委員の皆様方に内容につきまして御了解をいただきました上で、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。それから2点目でございます。本日お配りした資料の郵送、こちらを御希望の場合には、後ほど事務局から郵送させていただきますので、資料の上に名札を乗せていただいて、机の上に置いたままお帰りいただければと思います。それから最後、3点目でございます。現地視察会につきまして参考資料1のとおり実施しておりますけれども、また本年も引き続き実施していきたいと思いますので、委員の皆様、また、報道の皆様におかれましては、また今後ともぜひよろしくお願いしたいと思っております。

それでは、以上をもちまして本日の計画部会は全て終了といたします。大変ありがとうございました。

— 了 —