

第43回社会資本整備審議会計画部会及び
第41回交通政策審議会交通体系分科会計画部会

令和元年11月21日

【社会資本整備戦略推進官】 それでは、定刻となりましたので、ただいまから第43回社会資本整備審議会計画部会及び第41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国土交通省総合政策局社会資本整備政策課社会資本整備戦略推進官の家田でございます。

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、全28名の委員のうち、これからお越しになる先生も含めまして15名の委員にご参加いただく予定です。

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条第1項及び交通政策審議会運営規則第7条第1項の「議事の公開」により、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。

ここで、本日の計画部会の開催に当たりまして、国土交通省総合政策局長の蒲生からご挨拶を申し上げます。

【総合政策局長】 総合政策局長の蒲生でございます。よろしくお願い申し上げます。

本日は、金本部長をはじめ委員の皆様におかれましては、大変お忙しい中、計画部会にご出席いただきまして、誠にありがとうございます。日ごろより国土交通行政に格別のご高配を賜りまして、この場をおかりしまして、厚く御礼を申し上げます。

国土交通省では、計画部会の審議を通じまして、第4次社会資本整備重点計画と交通政策基本計画を平成27年に策定するとともに、両計画を車の両輪と位置づけまして、社会資本整備や交通政策を進めてきたところでございます。社会資本は、頻発する災害から国民の命と暮らしを守る大変重要な役割を担っており、特に先月の台風19号でも広範囲にわたり甚大な被害が発生しましたように、近年での気候変動を踏まえまして、これまでとは次元が異なる新たな防災・減災対策への転換が必要だと感じているところでございます。

また、人口減少の中、日本の社会経済情勢は大きく変化しており、日本経済が次なる成長を遂げるためにも、民間投資を誘発するストック効果の高い社会資本整備を進める必要があると考えているところでございます。

交通に関しましては、地方部で人口減少や高齢化が加速し、交通分野での労働力不足が恒常化する中、地域の公共交通の維持・確保が大きな課題となっており、持続可能な交通の実現に向けて、新たに議論を進めるべきときが来ております。また、MaaSや自動運転などの社会実装も見据えまして、我が国ならではの新たなモビリティのあり方につきましてもお示ししたいと考えているところでございます。

このように、両計画の策定以降も社会経済情勢は大きく変化しており、新しい時代の社会資本整備、交通政策の姿を示す必要があると考えております。つきましては、令和の時代にふさわしい新たな計画を策定できるよう、本日をキックオフといたしまして、両計画の見直しにつきましてもご審議をお願いしたいと考えております。委員の皆様からは忌憚のないご意見をいただくとともに、引き続き金本部会長をはじめ委員の皆様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申し上げます。簡単ではございますが、私の挨拶とさせていただきます。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、総合政策局長の蒲生につきましては、業務の都合により5時過ぎに退席させていただきます。恐れ入りますが、ご了承いただければと思います。

【総合政策局長】 申し訳ございません。

【社会資本整備戦略推進官】 続きまして、本日の資料に関してですが、現在、タブレットの画面に表示しています配付資料のとおり、全部で12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から2の2点と、参考資料が1から7の7点で、合わせて12点となっております。

また、マイク操作ですが、ご発言の際には、お手元のマイクのスイッチをオンにさせていただきますようお願いいたします。

それでは、議事に入りますので、カメラによる撮影はここまでとさせていただきます。よろしくお願いいたします。

これ以降の進行は金本部会長をお願いしたいと存じます。どうぞよろしくお願いいたします。

【金本部会長】 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、社会資本整備重点計画の見直しの方向性について、それから交通政策基本計画の見直しの方向性についての2つとなっております。

はじめに、資料1に基づきまして、今後の社会資本整備のあり方について、説明をお願いいたします。その後、事務局からの説明を踏まえながら、社会資本整備をめぐる課題などについて委員の皆様からご発言をいただきまして、意見交換を行いたいと思っております。

それでは、事務局の説明をお願いいたします。

【社会資本整備政策課長】 事務局の社会資本整備政策課長の佐々木でございます。どうぞよろしくをお願いいたします。

それでは、まず今後の社会資本整備のあり方ということで、お手元のタブレットを見ていただきたいのですが、資料は、目次がございますけれども、全体を3部構成にしております。最初に、社会資本整備の必要性として、最近のインフラをめぐる状況とか役割についてご説明させていただいた後に、2と3をあわせまして、計画策定後の社会経済情勢の変化、またこれに応じた次期計画に向けての、今のところ事務局で考えた論点についてご説明させていただければと思っております。

まず、インフラ整備の必要性ということでございますけれども、脆弱な国土あるいは頻発・激甚化、広域化する自然災害ということで、我が国三大湾におけるゼロメートル地帯には約404万人の人々が居住しているという状況、あるいはマグニチュード6以上の地震の約2割が日本周辺で発生しているといった中で、非常に脆弱な国土条件がある中で、自然災害が頻発・激甚化しているところでございます。平成27年9月の豪雨をはじめといたしまして、毎年のように全国各地で自然災害が頻発し、被害が発生しているという状況になっているところでございます。

台風15号の被災状況でございますけれども、関東地方では猛烈な風が吹きまして、特に千葉県では大規模な停電あるいは住戸の被害が発生いたしましたし、横浜港においても護岸が倒壊するといった事態が出てきております。

それから、台風19号の被災状況でございますけれども、これも広い範囲で記録的な大雨となりまして、関東・東北地方を中心に多くの場所で堤防が決壊するというところで、甚大な被害が広範囲で発生しているという状況でございます。

このような被害が多発する中でも、インフラの整備によりまして、事前防災対策の効果がきちんと発揮されているという状況でございます。例えば、昨年の台風21号では、第二

室戸台風を上回る潮位を記録したところがございますが、その後の海岸あるいは河川堤防の整備等によりまして、市街地の浸水を完全に防止したというものもございます。

それから、台風19号におきまして、これは左側でございますけれども、狩野川流域で昭和33年の狩野川台風以上の雨が降りましたけれども、放水路の整備によりまして狩野川本川からの氾濫を防止するという効果がしっかりと現れているところがございます。

また、自然災害が発生した場合には、人命救助あるいは支援物資の輸送のみならず、経済活動の業務継続性を確保することが重要でございますが、ダブルネットワークの活用あるいは被災地以外の港湾の活用などによりまして、災害時の交通機能の確保に効果を発揮しているところがございます。このようなインフラ整備の効果が発揮されるためには、日ごろから適切な管理が必要であることは言うまでもございません。しかしながら、高度経済成長期以降に整備されたインフラが加速度的に老朽化していくということで、維持管理費用の増加というものは避けられませんけれども、「事後保全」から「予防保全」への転換あるいは新しい技術の活用などによりまして、将来の維持管理費用・更新費用の縮減を図っていくということが重要な課題となっているところがございます。

次に、インフラのいわゆる生産性向上の役割でございます。2車線が多い日本の高速道路は、左を見ていただいてもわかりますように、国際的にも大きく見劣りするという状況でございます。このような中で、右上の表でございますが、自動車交通の走行台キロはほぼ横ばいで推移しておりまして、人口減少している直近5年においても走行台キロは微増ということでございます。

こうした中、生産年齢人口は減少する中でも、高速道路の機能強化により、人流・物流の活性化に資する高速道路ネットワークが求められているという状況でございます。

それから、港湾でございますけれども、国際的な経済活動の拡大に伴いましてコンテナの取扱個数が増加する中、日本の港湾の相対的な地位は低下しているという状況でございます。大水深コンテナターミナルの整備などによりまして、国際競争力を強化するための港湾整備が必要となっているところがございます。

それから、広域的あるいは国際的な観点だけでなく、地域経済の活性化というところからも社会資本整備は重要な役割を担っているところがございます。下のいろいろな図に示しておりますように、道路の開通による物流機能の向上とか、港湾整備による企業の立地環境の向上といった効果も出ております。

それから、インフラの役割といたしまして、持続可能な活力ある安全な地域の形成とい

ったものも考えられるところでございます。地方の人口減少が深刻化する中でも、住民の生活利便性の維持・向上あるいは地域経済の活性化のために、コンパクト・プラス・ネットワークを推進していく。あるいは、防災性の向上を含め、地域資源を活かしたまちづくりを推進することが必要でございます。

ここからは、インフラ整備の新たな動きといたしまして、Society5.0の実現に向けたインフラ整備というものでございます。国土交通省では、i-Constructionの推進によりまして、データプラットフォームを構築し、行政サービスの高度化や新しい産業を創出していくということが求められていることかなと思っております。

そういった中で、Society5.0の実現に向けましては、新しい技術あるいはデータを積極的に活用して、スマートシティの取り組みなどを推進するとともに、次世代モビリティを推進していくために、交通モード結節点の整備など、交通政策との連携も一層求められているところでございます。

それから、もう一つの動きといたしまして、インフラ空間の多面的・複合的な利活用でございます。既存のインフラの機能をさらに引き出すためにも、利用者ニーズの変化に対応して、多面的な活用を推進していく必要があると考えております。公共空間の人中心の空間への転換をする使い方、あるいは自然環境のさまざまな機能を積極的に活用して、グリーンインフラを推進するといったことも必要ではないかと考えております。

ここで、インフラ整備の必要性にあわせまして、投資水準などについても少しご紹介させていただきます。政府全体の公共事業関係費は、平成10年以降、右肩下がり続けておりまして、近年は当初予算ベースではほぼ横ばいという状況でございます。我が国は国土条件が非常に厳しいので、どうしても工事のコスト増など、非常に厳しい状況でございますが、その中でも投資水準としては他の主要先進国と同等の水準という状況でございます。

そういう厳しい状況の中で、既存ストックの活用あるいはPPP/PFIの推進などによりまして、工夫して社会資本の整備というものを行っている状況でございます。

それから、このインフラを支える担い手の課題といたしまして、技能者の高齢化ということで、60歳以上の技能者が全体の4分の1を占めているという中で、若手の方がなかなか入ってこないという、若年入職者の確保・育成が喫緊の課題という状況でございます。

さて、ここからは現行の計画の策定後の社会経済情勢の変化と、それを踏まえまして、次期計画に向けての論点を以下の5つの観点から整理させていただいております。

まず安全・安心の確保でございますが、これは第4次重点計画策定後もそうでございますけれども、気候変動によりまして自然災害がますます頻発・激甚化しているという状況、また、防災意識社会への転換ということで、ハードだけではなくて、ソフト対策というのがますます重要になっているという状況、それから防災・減災を支える担い手の確保といったものも非常に大きな課題となっているという状況の中で、下に4つ論点を挙げてございます。頻発・激甚化する自然災害に対しまして、災害へ備えるため、事前防災のためにどのようなインフラを整備していくのか、あるいは災害リスクの軽減の観点から、経済活動の継続性を確保するためにどのようなインフラ整備を進めるべきか、また、過去の自然災害に学び、次に活かす観点から、災害リスクに対応した土地利用を含めた防災意識社会の定着をどう進めていくのか、それから、被災地の早期復旧・復興を支える社会資本整備の現場の担い手をどのように確保・育成すべきかといった論点を挙げさせていただいております。

次に、インフラの維持管理・更新でございますが、老朽化はますます加速するという中で、「予防保全」への本格的な転換、取り組みの推進が必要となっている状況でございます。また、これらのメンテナンスを支える人材あるいは財源不足が深刻化しているという状況。それから、メンテナンスのいろいろな効率化のために、新しい技術の利活用の促進が求められている。そういった状況の中で、論点としては、下に掲げてございますが、いわゆる人材、財源、特に公共団体でございますけれども、こういったメンテナンスサイクルを支える体制整備をどのように進めていくべきか、あるいは新技術の利活用促進をどのように進めていくべきかということ論点として挙げさせていただいております。

次に、持続的な経済成長の実現ということでございますけれども、生産年齢人口はますます減少していくという中で、一方で国際競争の中で言いますと、アジアは急速に経済成長しているという中で、国際競争も激化している。それから、最近の動きといいますか、前の社重点のときには無かったかもしれませんが、大きな動きとしてインバウンドといった状況の変化があるということでございまして、下に掲げている論点といたしましては、持続的な経済成長を実現するためにどのようなインフラ整備を進めるべきか、あるいは海外からヒト・モノ・カネ・ビジネスを呼び込むためにどのようなインフラ整備を進めるべきか、あるいはインバウンドに対応する上で受け入れ・対応能力を確保するためにどのようなインフラ整備を進めるべきかということを挙げているところでございます。

次に、豊かで暮らしやすい地域社会の実現ということでございますが、東京への人口集

中というのは継続しておりまして、地方の衰退も進展しているという状況でございます。そんな中でも、インバウンド等の効果によりまして、地方部においても観光需要が拡大し、地価が上昇など、地方の資源活用の可能性が出てきているという状況、あるいは、2027年あるいは2037年という先の話でございますが、大きく国土構造を変えるリニア中央新幹線というものもございます。こういった状況を踏まえて、論点としては2つ挙げてございませうけれども、地方圏を中心に人口減少・高齢化が加速する中で、持続可能な都市や地域を形成するためにどのようなインフラを整備すべきか、またインフラの集約・再編等はどのように進めるべきか、あるいは、観光や農業等の多様な地域資源への関心が高まる中、これらを活かすためにどのようなインフラ整備を進めるべきかということを挙げております。

それから、最後、新たな潮流への対応ということで、新たな視点ということでございますけれども、Society5.0の実現に向けて、これが社会的な課題となっているということ、あるいは、SDGsをはじめといたしまして、持続可能で多様性と包摂性のある社会の実現というものが一つ課題であります。それから、ライフスタイルや意識・価値観の変化というものも進んでおりまして、例えば右側の2つ目の○でございますが、物の豊かさよりも心の豊かさを求める価値観への変化。こういった動きを捉えて、論点としては、大きく2分野に分けておりますが、左側、情報技術の利活用・新技術の社会実装という観点では、インフラデータプラットフォームの整備、その後のインフラ関連データの横断的な利活用に向けてどのような取り組みを進めるべきか、それからスマートシティの実現あるいは次世代モビリティの推進など情報化社会の新しい動きに対してどのようにインフラを整備していくのか。それから右側、インフラ空間の多面的・複合的な利活用という観点では、先ほど申し上げましたライフスタイルあるいは価値観の変化を踏まえまして、インフラの価値をさらに高めていくためにどのようなインフラを整備すべきなのか、あるいは、美しい風景、豊かな自然の保全あるいはバリアフリー化の推進など、国民生活の質の向上を高めていくためにはどのようにインフラを整備していくのかという論点を一応挙げさせていただいております。

最後のページは、これまでのページの中で一番下に論点に挙げたものを一覧表にしているものでございます。

簡単ではございますが、私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。

それでは、意見交換に入ることにさせていただきます。国土交通省では、新たな社会資

本整備重点計画の策定に向けて検討を開始するということですので、委員の皆様方には、「次期計画の策定に向けた主な論点」を中心に、さまざまな視点から自由、率直にご意見をいただきたいと思います。あと、社会資本整備重点計画へのご意見のほか、両計画にまたがるご意見や、この後に事務局から説明される資料2に基づく交通政策に関するご意見についても、ご発言いただいで結構でございます。

あと、いつもどおりですが、ご発言をされる委員の方々におかれましては、名札を立てていただくようお願いいたします。

では、家田委員、どうぞ。

【家田委員】 どうもありがとうございます。では、なるべく短く、3つのポイントを申し上げたいと思います。

まず防災なんですけれども、ここに紹介されたことはそのとおりなんだけれども、どう言いましょうかね。今年、去年の水害などを見ると、これまで営々とやってきたことを着実に進めていくという側面と同時に、より重点化して、より集中的にやらなければいけないことはやるという感覚に少し切り替える必要があるのではないかという感触を僕は持っています。それはどういうことかという、例えばハザードマップはある。しかし、あれは非常に大きな災害のときにこんな広いところが水害になりますよというマップであって、もちろん、それができていないというところは大問題だから、それはやるんです。けれども、少なくともハザードマップができているところについて言うと、今回のあちこちで越流している場所あるいはその越流がさらに決壊に至るような場所というのは、それなりの理由を持っているような場所が多いわけですね。用地が買収できないがゆえにその堤防が低い。越流する。決壊すると。そうすると、そのような場所は、予知はできないにしても、よりリスクの高い場所としてアイデンティファイすることは技術的に不可能ではないわけであって、そういうところについては、仮に越流しても決壊はしないような防護をすとか、あるいはそこに限って2000年の土砂災害防止法や2011年の津波防災の法律のように土地利用規制をかけるとか、あるいは水防法上の特定の重点地区にするとか、そのところにうんと重点を置くという方向に少しやってもいいのではないかという感触を持っています。つまり、営々とやる予算がもっとあれば良いというだけではなくて、河川とか治水行政のある種の発想の転換を図る良いチャンスではないかと認識しています。これが1点です。

2点目は、老朽化ですけれども、加速化する老朽化というのだけれども、老朽化は別に

加速化はしてなくて、着実に進んでいるだけです。加速しているわけではないんですよ。そこら辺は技術的な感覚としてちょっとどうかと思うんですが、論点としてつけ加えたいと思うのは、ここに書いてあること以外には、例えば今の70万橋梁のうちの50万橋梁は市町村にあるわけであって、橋を市町村に任せるというのは、少なくともアメリカではやっていませんね。もっと上級の自治体がやっているわけです。つまり、何を言いたいかというと、市町村のレベルでは、小さいところでは、人でも、それからお金でも極めて限界に達しているわけであって、それを従来のような技術行政を市町村でやろうという体制自体を見直していく必要があるのではないかと思います。実際、今回のような大きな広域災害になると、TEC-FORCEなどで出動しなければ手も足も出ない。しかもそれはサポートであって、ベースは自治体にあるんですよ。そこを改める。何も地方分権をやめろと言っているわけではないんですが、少なくとも技術行政については、より集約性の高い体制に持っていかないと、メンテナンスはもちろん、防災対策だってやりかねると思います。

それともう一つは、メンテナンスの中で非常に重要なのが、新しい技術開発をやって、それをういて迅速な点検やコストの安い点検もしくはコストの安く迅速な修繕をやっていくという方向が出ていて、この数年間でも技術開発が大いに進んでいるのですが、実際にそれを適用するとなると、前例主義であるとか、単年度主義であるとか、単発発注がゆえに、という従来型の方式がゆえに前に進まないんですね。つまり、技術開発をすればそれでうまくいくというものではなくて、契約の体制とか、そこら辺の社会科学的なところを変えない限りは何も前に進まないんですよ。そこはぜひお考えいただきたい。

最後にもう1点、国際競争なんですけど、大いに進めたいところなんですけれども、日本のインフラ分野における国際競争力というものに対して、もうちょっと懐疑的な、つまり懸念しながら考えていかないといけないと思っています。それは、日本の技術力は安泰であるとか、日本の建設業やインフラ界における安全度は最高であるとか、そういう迷信に浸っていると、あっという間に追い抜かれるとか、置いていかれる可能性も高いし、また日本の中で官庁も含めて働き方改革ということが言われていまして、これは大いに進めるべきなんですけど、そのときに本当に従業している人たちの自己研さん意欲とか自己向上意欲みたいなものを増進できるような働き方改革になっているのかなというあたりはよく考えるべきだと思います。

例えば、ゼネコン業界などについていうと、i-Construction的な技術によって人を置き

かえるというところは大いにやっているわけけれども、では働くことの誇りとか、技術向上をすることの楽しさみたいなものは本当に維持できているのかと。技能オリンピックなどで日本は今成績が極めて悪くなっていますけれども、日本の技術力というのは実はそこに、底辺のところ、上と下という意味ではないんですが、ベースのところにあるんだということは、この分野でも再認識すべきだと思います。

もう一つは、例えばコンサルタント業界というのは、知的な産業としてやっていかなければいけないんですが、極めてその働き方というのは単純労務に追い込む。発注者が非常に厳しい物言いをして、働き方改革どころではないところに追い込んでいる。そういう中から知的な意味での技術向上とか、あるいは次の時代に向けてサステナブルなマーケットを維持できているかといったら、甚だ怪しいと僕は思っています。そこら辺についての監督官庁である国土交通省としても、真の働き方改革というのも進めるというところに舵を切っていただきたいと思います。

以上です。

【金本部長】 どうもありがとうございました。

次、小池委員、お願いいたします。

【小池委員】 私は、2015年2月より河川分科会の分科会長を拝命しております。同年9月の常総水害、2016年の北海道・岩手の水害、2017年の九州北部豪雨、そして昨年平成30年7月豪雨、それから今年と、毎年答申を出し、水防法改正も2回ございました。そういう中でまたかということなんですけれども、今回は社整審のもとに「気候変動を踏まえた水災害対策検討小委員会」というものをつくっていただきまして、明日その第1回会合を開きます。その中では、今回の災害への対応も議論させていただきますし、それから気候変動を踏まえた計画の見直しそのものも議論させていただきます。

実は、常総水害、北海道・岩手の水害を受けて水防法が改正され、その施行が2017年6月19日でしたが、その2週間後に九州北部豪雨が発災しました。私自身は、もうこのままでは無理との思いが強まりました。これまでの河川計画は、過去のデータを確率解析して、それぞれの安全度に見合う計画を立てていたのですが、まだ見ぬ外力にチャレンジする、つまり、気候の変化を予測するモデルを河川計画に使うことの検討が至急必要と考えました。そこで2018年4月から技術検討部会にて作業を始め、今年の7月末にまとめて、その報告が出されました。実はこの度の小委員会はこの報告を基に政策化するための小委員会として当初は設計されたのですけれども、その開催前に台風19号災害が起こったというこ

とでございます。

この計画変更は、気候変動予測のアウトプットを使って、現在の計画降雨を1.1倍にする、北海道と九州北西部だけは1.15倍にするということです。計画降雨の1.1倍というのは、実は大きな数字で、洪水ピーク流量にしますと1.2倍になります。100年洪水でいうと、100年に1回が100年に2回になります。ということは、災害による被害は2倍になり、B/Cのように比で考えると、2倍投資しないとイケないということになるんです。そんなことはできっこないわけで、先ほど家田先生がおっしゃったように、根本的な改革というものが必要という認識の上に立って、都市局あるいは住宅局等の協力も得ながら、これを検討していこうという段階に今あります。

私が申し上げたいことは、「事後保全」から「予防保全」のお話の中で維持・更新のお話もあわせてあり、持続的・効率的なインフラのメンテナンスとその財源確保の重要性が指摘されました。治水予算の倍増は無理でも、増やさないとイケないことは事実で、本当に国の財政だけでできるのかという課題に取り組まないといけないと思っています。

インフラへの民間投資についてはアジア開発銀行研究所と共同で研究を進めているのですが、アジア全体で2030年までにGDPの5.1%に相当する1,503ビリオン米ドルが必要と見積もられている中で、国家財政だけでこういうものがそれぞれの国も賄えるのかということを考えなければなりません。つまり、民間資本を使った公共政策の成長モデルをつくる必要があり、それこそ家田先生がおっしゃったように、そういう仕組みそのものも国際競争力になっていくのではないかとということを1点目に申し上げたいと思います。もう1点は、Society5.0のお話をしてくださいました。Society5.0というのは、現実空間とサイバー空間——仮想空間を高度に融合して新たな利益を生み出すこととでございます。先ほど紹介させていただいた河川計画の変更では、気候変動予測モデルのアウトプットを使って1.1倍という数値を出したわけですが、スーパーコンピューターを使って膨大な計算を実行した結果をデータシステム上で解析して、1.1倍という結果を出し、計画という行動に反映するわけで、つまり、この変更はサイバー空間上のデータを使って行動を実現しているという、Society5.0の一つの事例です。

先にSociety5.0で幾つかの事例をお話いただきましたが、データをしっかりとって、それからサイバー空間上で情報を生み出して行動につなげるという基本姿勢を使うと、例えばスマートシティの話とこの河川防災の話というのはくっついてくるんです。先ほども土地利用のところで、リスクをどう定量化し、見える化し、行動につながる情報にしてい

くかが鍵というお話がありました。先ほどは6つのターゲットをばらばらにお話しになりましたが、それを相互に統合化することによって初めて効率的な質の高い社会資本整備に移行できるのではないかと思います。

財源確保において民間投資を呼び込む仕組みづくりが必要ということと、Society5.0の枠組みで社会資本整備を相互に連携しながら新たな価値を生み出すべきという2点を申し上げたいと思います。

以上です。

【金本部長】 どうもありがとうございました。

第2の点は、最近いろいろ話題になっている先端的なこともございますけれども、非常に基本的なリスク評価をどうちゃんとやっていくということにも関わってしまっていて、その面がやはり、私は最近電力のほうしか見ていないのですが、大分遅れをとってきたなという感じがしています。社会資本分野でも似たようなことがあるかもしれませんので、そういったことはこれから大きな課題かなと思っています。小池先生、どうもありがとうございました。

次は、田中委員、お願いいたします。

【田中委員】 田中です。資料をどうもありがとうございました。まず、1つ目の自然災害にも関わりますけれども、人命とか財産を守るインフラというのは、完璧とか鉄壁にはいかないところですし、今回の災害を見ましても、地域特性というのは非常に大きいところがありますので、整備の仕方と運用の仕方というのをセットで考える必要があるなど改めて思いました。

また、共通の基盤もありますけれども、地域独自のものということに注目して、例えば土地の履歴の共有のことですとか、あと日常の中でも市民が考える取り組みというのを強固にして、防災意識社会とはこういうものだという認識をみんなでつくっていく必要があるかなということを思ったところです。

今後のところでもう一つは、生産性向上による持続的な経済成長の実現というところもお示しいただいたのですけれども、これは個々のインフラ整備から何を生み出すかというマーケティングの観点も非常に必要かなと思いました。物の豊かさから心の豊かさによって、シェアリングエコノミーの時代が来てというようなお示しもいただきましたけれども、これからの社会の中における移動・物流というのが、もっと産業界との多様な連携や工夫とセットで何ができるのかということを追求していくということがますます問われる

かなと思います。予算のお話にもなりましたけれども、それをしっかりと共有して、同じ目標を持って、インフラがあるからこそ産業界がそこに入れて、新たな富を生み出すことができるというようなシナリオが示せると良いのかなと思いました。

もう一つは、新技術のところで、次世代モビリティなども言われていますけれども、市民目線のMa a Sみたいなものがどうあるべきかというのを、コンパクト・プラス・ネットワークもありますけれども、一人一人の市民のユーザーの視点でどのように担保できるのかと、ソフトとハードでということもこの中で追求していければなと思いました。ちょうどモーターショーにも魔法のほうきみたいなものが出ていましたけれども、最後の部分は、個人の人がそういうものを使っていける社会が来るのかもしれないんですけども、市民目線でどうかという、そこにサブスクリプションというのが、そうすると自分自身でそういう移動の次世代のモビリティを自分のものにしたいというような気持ちも出てくるかなと思いますので、その提案ができればなということを感じました。

あとは、私も、担い手とか若手の人材の不足というところには大変関心を持って、いろいろ提案もできればと思うところなんですけれども、いつもちょっと俯瞰的な目線で、どの業界から若者を獲得してくるかとか、あるいは将来の担い手になってもらうために魅力を発信するかという感覚をいつも持って、どういう言い方をすれば良いかなと考えていたんですけども、つい先日、岩手の高校生で、潜水士で土木とダイバーということをやっている高校生の方とお話をしましたら、「お父さんがやっていて格好良いから、自分もそうなったんだ」というお話をされて、そのお友達とか先輩に当たる人なども「すごい。天職なんですよ」みたいなお話をされ、「ただ、これからIT化が来ると、僕たちの仕事が奪われる」ぐらいのことを言っていたので、実はそういう若手の人たちも結構いて、自分たちが支えていくんだというような気持ちも強く持っている人たちもいるので、少数ではあると思うんですけども、若手の担い手が自分の言葉で自分の未来の仕事の魅力を語るというのはすごく強みがあるなと思いましたので、小さいお子さんたちの声をどのように出していくかというのはハードルがあるかもしれませんが、ちょっと発想を転換して、外部から心配するのではなくて、内なる声というのを活用して発信していくことで少し担い手の気持ちが動くところはあるのかなということを感じました。

以上、まずはよろしく願いいたします。

【金本部長】 どうもありがとうございました。

次は、大久保委員、お願いいたします。

【大久保委員】 論点を6つ、多様な観点から挙げていただいていると思いますが、その上で4つ申し上げたいと思います。

第1点目は、自然災害関係ですけれども、気候変動クライシスと言われている中で、この予防の観点はアダプテーションにかなり力点が置かれていますけれども、インフラというのは中長期のもので、ミティゲーションの観点を十分に考慮する必要がある。インフラ整備に当たって、脱炭素社会に向けてどのような寄与ができるインフラであるかということは必ず考慮されるべき事項であると考えます。

2点目は、インフラ空間の多面的・複合的な利活用というのは、現在の価値観の多様化の中で大変重要なことで、その中で今年、グリーンインフラの戦略ができて、そしてまたそのプラットフォームづくりもどうあるべきかということが参加型で現在行われているプロセスというのは、大変興味深いものだと思っております。このことは同時に、新たなインフラだけではなくて、これは全て交通政策とも関わることで、現在あるインフラ空間の再配分という観点で、自転車あるいは低速交通といったものをどう活用していくかということもあると思いますので、これはグリーンインフラと並んで、このインフラ空間の多面的機能という点は次の計画で、現計画では一言「グリーンインフラ」と入っているくらいだったので、これを本格的に考えていく時期に来ているのではないかと思います。

3点目ですけれども、そのためには、政策的に新たな手法が必要ではないか。具体的には、持続可能性アセスメントとかフューチャーデザインという形で、将来世代の需要をどう取り込んでいくかという新たな意思決定手法も活用されるようになってきているところですので、SDGsの観点からも、そうした新たな参加型の意思決定手法の採用というものをぜひ検討していただきたいと思います。

最後の4点目ですけれども、そのような参加型の意思決定を実現するためにも、こちらはSociety5.0と関わることでありますが、正確かつ最新のデータというものを誰もが利用できるようなオープンデータとして使えるような仕組みというものをぜひ考えていただきたい。これは、EUでもオープンデータ指令が今年施行されまして、民間事業者、市民、さまざまな人が、政府が持っているデータをオープンデータとして加工できる形で使えるようにしようという動きが広がっています。

インフラについても、そうした形でさまざまな人が、自分たちの動き方・住まい方を変えていくことができるように、ぜひ「オープンデータ」というキーワードを入れていただ

きたいと思います。

以上4点です。

【金本部会長】 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】 3点ほど、かいつまんで話題提供したいと思いますが、まず1つは、今年の台風19号、昨年の台風21号もそうですが、その災害がマルチハザード化してきました。高潮と洪水が同時に起こる、あるいは立て続けに水害が起こるとか、今までのシナリオとは違った災害の発生のメカニズムが現れた。それに対して、マルチレイヤー型リスクマネジメントとして対応していくという視点が必要になってきた。

それから2点目、避難の計画について、真剣に取り組んでいく必要があるのではないかと思います。避難勧告・避難指示者が何十万人を対象として発令される。本当に、それだけの人数を対象とした避難がフィージブルなのかと思います。特に鉄道の計画的運休が実施されました。運休自体は1つの賢明なマネジメント策ですが、鉄道が運休した状況でどう避難すれば良いのか、具体的にそのイメージを持っていない市民が非常に多くいたと思います。

それから、3つ目は、話題が変わるのですが、高齢化社会に対応して社会のバリアフリー化を真剣に考えていく必要があると思います。今日の資料の中で、東京オリンピック・パラリンピックを契機としたバリアフリー化、旅客施設という記載がありますが、違和感を得ました。バリアフリー化というのは全国的な展開が必要ですし、あるいは我々の日常生活を支える生活インフラも相当老朽化してきています。このような身の回りのインフラの老朽化に対応する課題のほうが深刻ではないかなと思います。いずれにしても、避難、それからバリアフリー化を検討するにしても、Society5.0に謳われているシミュレーション技術が要るんですね。徹底した新しいシミュレーションの技術が要るということ。それから新しいモニタリング技術。これらの技術を導入していかないと、今申し上げた課題を突破することは難し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した。

次は、辻本委員、お願いいたします。

【辻本委員】 ありがとうございます。私のほうからも、災害について、ここ数年大きな災害が続いていて、気になるところは多々あります。気候変動によって確かに外力が増加しているという感覚というのはあるわけです。それをどのように我々の防災に活かして

いくのかというのは、しっかり考えていけないといけない。その中で、小林委員がおっしゃったように、マルチハザードという表現がありましたけれども、例えば雨量が何倍増えるとか、降水量がどうのこうのという以上に、それがどんな降り方をするのか。例えば、今回の台風19号は、今までと違う形で台風の周辺に雨域を伴いながらやってきています。今までの雨は、先ほど小池委員からもありましたように、これまでの経験に基づいて、雨の降り方のパターンとかをその想定された雨に引き延ばして考えるというようなやり方をやってきたのですけれども、我々が今まで考えてもいなかった、あるいは経験もしていなかったようないわゆるシナリオで、すなわち台風の周辺への雨域のつき方とか、流域の中でどの小流域に雨がたくさん降るのかとかといったことが異なった形でやってくるというような点があります。そういう意味で、マルチハザードに代表されるように、どんなシナリオで災害を考えるのかということ非常に大事に、あるいは意欲的に想定して計画を立てていけないといけないなという気がしています。

そのやり方をどうするのかというのは非常に難しい問題ですけれども、ぜひ考えないといけない課題だと思っています。その問題は、これからどのようにいわゆる施設防災をやっていくかだけでなく、ソフト対応と言われる広域避難等にかかわる問題です。

そういうことになってきますと、国土交通省は、今確かにそういうソフトの問題、避難の問題にも一歩以上踏み出しているのですけれども、治水という川を守るだけでなく、守られている側、エンドユーザー側からの感覚で物を言うということも始めていますけれども、これは必ずしも国土交通省だけの仕事ではないわけで、省庁連携といったことも非常に重要になると思います。

言いたいことは、河川管理あるいはそういう住民の実際の避難行動に携わっている部局、あるいは、計画運休の話も出ましたけれども、計画運休が悪いわけではなくて、広域避難をしなければいけない時間帯にどこまで交通機関を皆さんのために動かせるか、それを早くから知らせるという意味では計画運休は大事なんだけど、あまり早く運休してしまうということに今回は問題があったのだというような話が出てきます。すなわち、先ほど小池委員も言われましたけれども、さまざまな省庁なり部局が連携した形でないと、この①から⑤、⑤-1、2がありますから6つと言われましたけれども、このシナリオといえますか、目標を達成していくことはなかなか難しいのではないのでしょうか。そうすると、①から⑤-1、2まで6つ、ただ単に並べる以上に、それをどのように連携させていくかの施策あるいは施策群、そういったものをしっかり書き込めるような計画といえますか、重

点計画になっていくように努力をされることが望ましいし、我々もそういう視点で今後お手伝いできればと考えています。

以上です。

【金本部長】 どうもありがとうございました。

次は、飯尾委員、お願いいたします。

【飯尾委員】 もういつものことですが、これまで委員から出たご意見は誠にものもなものが多くて、私もそのとおりだと思うものもたくさんあるのですが、それを繰り返してはと思います。そこで、今日は議論の開始ですから、次期計画について気がついたことで、議論の進め方というか、このように考えたかどうかというのを2点に絞ってお話ししたいと思います。

次期計画ですけれども、この計画も4次から5次になるということで、随分安定してきたということから言うと、かなりのところはもうこの延長でいきたいということによろしいのだろうと存じます。その骨格を今回全部変えるというのではなくて、何か加えたいというのは、これは大変良いことだと思います。

ただ、そのときにちょっと気をつけないといけないのは、指標の問題です。実は、これまでこの計画は、もうちょっとしっかり検討したかったなということもないわけではありませんが、今の計画も含めて。そういう点で言うと、今回は指標を徹底的にチェックしてみることとは非常に大切で、時間のないところにつくった指標ですから、とりあえずいただいたものを見ると、結構達成していて、大変結構なことではあるけれども、しかしここで考えないといけないのは、ではその期間に達成できるものばかりを各部局は出しているという可能性もないではないということです。もちろん、この計画も、5次の計画をつくったら、達成しないといけないものですから、あまり無理なものを入れてはだめだということですが。

ところが、ちょっとここで考えないといけないのは、先ほど家田委員からも出ましたが、少しメリハリをつけていかないといけないというときには、ちょっとできるかどうかかわからないけれども、チャレンジしてみるということも必要です。ところが、それに達成度ということが非常に強くかかってくると、なかなか、これを入れるのはどうかと考えがちです。ところが、これは今回入れておかないと、メリハリをつけたいのだけれども、できるかどうか分からないということで入っていなければ、それぞれの部局ではそんなに頑張らないかもしれないということになります。このジレンマがあるので、その指標のつくり方

は、これまでどおり、達成を目指して、100%を目指して頑張るということも良いけれども、今回は、どこまでやれるかわからないけれども、メリハリをつけて、どこかを重点的にするという事ですよね。ひとしなみにするのではなくて、これまでに難しかったからできていないだけども、今回はちょっと集中的に、先ほどの堤防が危ないところなどということでしょうか、そういうことも含めて、実は考えるためには、議論の仕方というか、ちょっとやり方を変えないといけないと思います。同じように部局に回して出てきたものをというように検討してはこれに取りかかれないので、そんなにたくさんあつては大変ですから、そこを絞れば良いと思うんですが、防災関係は非常にご発言も多かったんで、そういうことでしょうか、それ以外の部分も含めて、ちょっと考えたらどうかというのが第1でございます。

第2は、今回、論点を新しく増やそうというので、おそらく29ページの主な論点の⑤-1とか2とかというのはそういう感じで出しておられて、ここを議論したいということかと思えます。これは大変結構だと私は思っているんですが、ちょっと要注意は⑤-1です。他のものは大体、目的とすべきものがずっと①から④まで挙がってしまして、⑤-2もそんな感じでしょうか。何となく⑤-2は、④の豊かさを経済的なものだけではなくて、本当に人間の豊かさという、④に入るかもしれません。さまざまな使い方で豊かさを実感するというのは、地方圏だけではなくて、東京も含めてということで考えれば、そういうことはあり得るのですけれども、問題は⑤-1で、Society5.0とかと言っているけれども、これは実は目的の面もないわけではなくて、インフラ整備をそれに合わせていくという面もないわけではないけれども、大宗の部分は、これを使って新しいことはできないかということ。その意味で、これは手段です。

先ほど何人もの方からご発言が出たように、こういう時代になったから、これまでできなかったことができるようになる。とりわけ、これは現場というよりは、こういう計画みたいなところですよ。何かしら大きな目標を立てたら、部局に割って、皆さん、こういう計画をつくれますから出してくれと言っていたわけです。ところが、こういうものを使っていくと、実はそういう供給側の論理を超えて、何が必要かということ。思わぬつながりが出てくる。そういうことを検討するのがこの場ですので、せっかくなので言うと、今回始めてすぐにできるわけではないけれども、ITのように新しい手段があることを念頭に置きながらさまざまなシミュレーションをしてみると、これまでの分野別ではないタイプの目標というのが設定できて、それに対してそれぞれの分野が協力してそれを達成すると

いうこともちょっと入ってこないと、これはずっと総合政策局から各部局に言ってということだけではなくて、もうちょっと深い対話、そういうことをシミュレーションすることがこちらの計画部会では考えたかどうかと思うわけです。

以上でございます。

【金本部部长】 どうもありがとうございました。

大分時間が押し迫ってきましたので、手短にお願いいたします。次は、深尾委員、お願いいたします。

【深尾委員】 建築分科会長を務めております深尾でございます。この計画部会は非常にいつもアウエー感が強くて、建築屋として何をしゃべったらいいか、発言しないでいられたら良いかなと思っているぐらいなんですけど、今回の災害を見ると、例えばタワーマンシヨンのことでいろいろ問題が発生しました。また、関係の方もいらっしゃるかもしれませんが、ある大学の地下の図書が全部だめになってしまった。そういう問題が発生しております。今まで、こういうことに対して建築はかなり受け身であって、こういう条件を示されたら、それに対応してつくってあげればいいのかという形だったので、こういう部会との関係も非常に薄かったのだと思いますけれども、今回のそういうものを考えると、今お二人の委員がおっしゃられたこととまさに一緒だと思うんですけども、建築もちゃんと取り込んでいただいて、総合的にどう考えたらいいかというようなこと、今日のご説明の中には建築のことはほとんど出てきていないんですけども、是非そういうことをお考えいただきたいと思います。

以上です。

【金本部部长】 どうもありがとうございました。

次は、大橋委員、お願いいたします。

【大橋委員】 手短に2点申し上げます。

1点は、次期計画に向けた点として、まず現行計画の振り返りを是非していただければなと思うところが1点であります。過去の計画なり施策なりというのはどれだけ効果を持っていたのか、当初の見込みと比べてどうだったのかということの振り返りをしたい。振り返ることができなければ、振り返ることのできる仕組みをどうやって入れたらいいのかということを次期計画のときに考えていただければなということが1点です。非常にたくさん施策あるいはKPIがあるので、大変だと思うんですけども、少なくとも大どころについては、こういうことはちょっとずつやっていかないといけないと思いますの

で、そういうことの検討のお手伝いもさせていただければと思いますけれども、できればいいのではないかなと思うのが1点です。

2点目は、「次期計画に向けた主な論点」の中の②の最初に書いてあるこの担い手の話なんですけれども、地域の守り手としての例えば建設業とかなのかもしれませんが、そうした人たちが今後どうなっていくのかということは重々考えていかないといけない。特に中山間地から始まると思いますけれども、非常に深刻な状況ではないのかなと思います。そもそも担い手がないことからくる技術力の低下ということもある上に、自治体においても技術者がそもそもいないところもどんどん増えてきている。そうした中で、確かにAIとかIoTを入れていけば良いではないかというのですけれども、入れようと思っても、そもそも検査官がそれを理解できないとか、新しい技術を用いても、従来の書類を出せとか、どうしてこの工法にしたのか説明しろとか、そういうことがいろいろあると、さすがに昔のままが良いのではないかなと思う人もいるかもしれません。ボトルネックというのはいろいろ小さいところであると思うので、これは先ほど多分家田委員が言ったんだと思いますが、技術開発がされることと、技術開発されたものが普及するというのはまた違う話なので、それをどうやって普及させるのか、そのボトルネックは非常に小さいところでいろいろあると思うので、ちょっとそういうところを一つ一つ潰していかないといけないのかなという感じがいたしました。

ほかの点は、委員のおっしゃられた点に賛同するものです。

以上です。

【金本部長】 どうもありがとうございました。

次、中村委員、お願いいたします。

【中村委員】 先生方がいろいろご発言されたことと重なることになるので、本当に手短かに言いますけれども、次期計画に向けた主な論点のような書き方のときに、先ほど飯尾先生もおっしゃったのですけれども、情報技術のところだけが主眼っぽい感じがするのがすごく目立って、本来的には、防災にしても、途中で出てきたバリアフリーにしても、それから地域社会にしても、そういうところに情報技術をきちんと使われる形で持つていくということがあると思いますので、何かこの情報技術のところだけすごく、何をすれば良いんだみたいな感じがするのですけれども、そうではなく、そこを上手く繋ぐという言い方がもう少しできないかなと思ったところと、あと、ご発言がありましたように、その中に人間が介在するというところをうまく書けないかなという2点が気になりました。

以上です。

【金本部長】 どうもありがとうございました。

時間も少し予定より過ぎておりますので、この辺にさせていただきたいと思います。貴重なご意見をありがとうございました。本日の委員からのご意見等を踏まえまして、新たな社会資本整備重点計画の策定に向けてご検討をお願いいたします。

次に、「交通政策基本計画の見直しについて」に入ります。この計画の見直しについて、ご説明をお願いいたします。先ほど同様に、その後、委員の皆様からご意見を頂戴して、意見交換を行います。それでは、お願いいたします。

【交通政策課長】 それでは、事務局をしております交通政策課長の蔵持でございます。ご説明を資料に基づいて行いたいと思います。タブレットをご覧ください。まず、本日のご審議に当たりまして、議論の材料として、前回の計画以降に生じた直近の動向と、今回の論点、検討の進め方についてご説明したいと思います。

まず、今回、交通政策基本計画の見直しということになりますが、この計画自体は2015年、平成27年の2月13日に、2020年度末までの計画として第1期の計画が定められました。ということで、今回は初めての改定ということになります。

この1回目の計画、現行計画ですけれども、この策定に当たりまして、将来、この5年後、7年後を見据えるということで、左側でございます7つの項目をこのとき、今後出てくる変化ということで、整理したところがございます。これが、実際のところ、この5年間の間で、①から⑨まで書いてございます。このような形で変化が起こったのではないかとということで、これからその一つ一つについて、この9つの項目について具体的にご説明したいと思います。

まず1つ目が、高齢化の進展、生産年齢人口の減少の予測でございます。2025年から高齢者人口の増加ペースが落ちつく一方で、生産年齢人口、現役世代の減少が加速するというのが大きな問題となってきます。単純に高齢化の進展ということだけにとどまらない状況になってくるということで、これの対応をどうするかということがこれからの一つの課題かということが考えられます。

続きまして、高齢者のモビリティの確保がそういう中で大きな問題になるということでございます。高齢運転者の事故の発生を受けた免許返納、左上に免許返納件数の推移を掲げておりますけれども、こういうことがこれから加速化していくということ、それから、下にございますように、高齢者の単身世帯の増加がこれからもどんどん進んでいこう

という予測がございます。この中で、右側にありますように、現居住地に対する将来の不安というのが、公共交通がなくなることというような声も出てきております。こういうことに対する対応というのを考えていく必要があるということでございます。

続きまして、交通産業の状況でございます。交通事業では、労働時間が長い、それから所得が他の産業よりも低いという要因がございます。労働力不足が大きな問題となっております。5年前と比べると、第二種の大型免許を持っている人も徐々に減ってきている中で、この人手不足というのは全産業と比べてもかなり大きなものになっているという状況でございます。

それから、地域の交通についてのご説明に移りたいと思います。まず最初がバスであります。この地域のバスでございますが、地方部を中心に非常に減少が続いたままの状況になっているということでございます。路線バス全体で見ると、1960年代は年間100億人を運んでおりましたが、現在は40億人強という状況になっておりまして、6割減という状況でございます。この半世紀の間にそのようになってございます。ここは平成12年から29年ということで見えておりますけれども、ここでも25%減ということで、三大都市圏のほうは若干戻ってきてはいるのですけれども、そこが減少したままになっているという状況でございます。赤字の割合で言うと、路線バス事業の7割が赤字ということでございます。

鉄道に目を転じますと、鉄道もそういうことで非常に厳しい状況が進んでおります。右側にありますように、赤字の事業者は、これも同じように、7割がその地域鉄道の事業の赤字ということで、輸送量は若干戻ってきておりますけれども、他方で、左下にありますように、50年を超えるような施設が出てきているということで、老朽化の問題が差し迫ってきているという状況でございます。

その中で、地域でどういう取り組みをしているかというのがこちらでございます。平成26年に地域公共交通活性化再生法の改正をいたしまして、地域の交通計画をつくとともに、このまちづくりとの関係を強化していこうということで取り組みを進めてきたところでございます。この中で、その両方をつくるという自治体の数も徐々に増えてきている。今172という数字で、増えてきておりますが、それで、地域の中では、他方で路線バスがなくなる、公共交通がなくなるということで、コミュニティバスを導入したり、デマンド型の乗り合いタクシーを導入するという地域が増えております。それから、自家用有償も徐々にではあります。導入市町村数が増えてきております。右上にありますように、地域交通の確保のための特別交付税の交付額というのは年々増加するという状況になってきてい

るということでございます。

これからは国際のほうでございます。アジアを中心として、世界の貿易は非常に大きく拡大しているということでございます。我が国でも、その農産物の輸出など、急激に拡大しておりますけれども、他方で、右下にありますように、シーレーンの安全性確保というのが非常に大きな課題になってきているという状況でございます。

先ほど社会資本整備のほうでもコンテナのお話ございましたけれども、コンテナに着目してみると、この10年で1.6倍の伸びとなっております。船舶が大型化し、アライアンスの再編が進むという中で、国際間の港湾競争というのも激化しているという状況でございます。

国際の人の流れで言うと、先ほどもお話がありましたけれども、インバウンドが急激に増加しているということでございます。人数の増加というのも、左上にありますように、3,119万人という数字になりましたが、リピーター化、それから個人客が増加するという中で、右のほうにありますように、個人客がいろいろなところに全国各地に展開するという状況になってきております。ただ、その中で、多言語対応とか公共交通の不便さということに対する不満というのが、右下にあるように、増えてきているという状況でございます。

これは、2005年度を100とした場合の旅客と、それから貨物の動きでございます。ご参考までに、後でござらんいただければと思います。

これからが災害のほうであります。社会資本整備のほうでもご説明がありましたけれども、近年、台風、大雨、地震などが激甚化しているという状況でございます。この中で交通に関して言うと、被災地のライフラインの確保などの観点から、早急な復旧、それから代替交通手段の確保というのが非常に大切になってきているということでございます。近年の大災害だと、これまで以上にモード間で連携しながら早期復旧を図る、他モードでの代替輸送を官民が協力して行うというケースが増えてきております。ノウハウも蓄積されつつある状況でございます。

14ページは、持続可能性の確保の問題でございます。SDGsというのがこのような形で取り上げられて、その中で環境の問題も非常に大きな問題でございます。パリ協定の中でも、運輸部門でのCO₂削減というのを引き続き課題として取り組んでいく必要があるということでございます。

この次が、この5年間で急速に進んだ第4次産業革命の分野でございます。Society5.0、通信の分野では5G、ポスト5Gというのが見えてくる中で、交通分野でのIoT、AIの活用

というのが本格化してきているということで、この分野にどのように対応していくのかというのが一つの課題だということでございます。

その中で一つ大きいのがMaaSでございます。具体的な事項としてちょっとご説明したいと思います。一人一人のトリップ、それからその移動目的を踏まえて、検索・予約・決済等を一括で行うことができるサービスで、現在、地域内のモデル構築に向けて、国交省でも全国19カ所で実証実験を支援するというので、地域の取り組みを進めて、それを連携させるように、全国レベルでのガイドラインの作成にも今取り組んでいるところでございます。これをどのように今後発展させるかというのは一つの課題だということでございます。

続きまして、もう一つ、自動運転の取り組みでございます。限定地域での無人自動運転とか、それから高速道路での後続車無人隊列走行について、それぞれ2025年に向けて、そのサービスの実装に向けて、このような形で目標を掲げて、いろいろな実証実験等の取り組みを進めているところでございます。

続きまして、この5年間で大きな変化を見せたのが、先ほども話がございましたけれども、ライフスタイルやワークスタイルの変化の多様化の部分ではないかと考えております。さまざまな分野でシェアリングエコノミーの浸透が見られるということでございます。サブスクリプション、左下に書いてございますが、交通の分野でも、もともと定期券があつて、これがサブスクリプションでございますけれども、それ以外の分野でも出てきたことによって交通分野でのサブスクリプションのあり方というもの、もう一回考える必要が出てきているのではないかと考えてございます。また、ライフスタイルの分野では、定住と交流の間となるような関係人口という概念が出てきて、こういうものにどう対応していくのか、それからテレワークみたいなものにどう対応していくのかということを考えていく必要があると考えております。

それから、前回の計画の中でも取り上げられていたバリアフリー化の問題については、施設、それから車両ともに着実に進展してきているということでございます。右のほうにありますように、このような形で進んできているということでございます。平成30年にバリアフリー法が改正されまして、市町村が計画策定を行って面的にバリアフリーを進めていく制度というものもスタートしておりまして、今後それをどう展開していくのかというのは一つ、これからの課題でございます。

以上がこの5年間についての簡単な振り返りでございます。次期計画におきましては、

これらの今起きている変化、それがどのように変わっていくのかということを中心に整理いたしまして、適切な対応によってその困難を乗り越えていくべきものと、それから積極的にこのような変化を活用してさらに新たな流れに乗せていくというものの両面から整理した上で、交通政策の新たな政策を打ち立てていくことが重要だと考えているところでございます。

そのために我々のほうでたたき台となる論点を整理したのがこちらでございます。①が持続可能性、②が技術革新やライフスタイルの多様化、③が幹線や国際間の移動の問題でございます。

①については、ビジネスが成り立たない地域における地方自治体の役割とか、自助・共助、それからシェアリングエコノミーの活用、労働力不足対策、災害対策、環境対策、交通産業としての産業育成策、競争力強化、このようところが主な論点になるのではないかと考えております。

②でございますが、技術革新の分野は、Society5.0の中でどのような交通を実現していくのか。それから、データの問題をどのように扱っていくのか。それから、モビリティを抜本的に改善する技術革新の導入をどのようにしていくのかということ。それから、そのための規制や基準はどうあるべきか。それから、ライフスタイルの変化に伴ったバリアフリー化とか、交通のあり方をどのように進めていくのか。QOLを向上させていくにはどのような交通が必要かといったことを検討していくべきであると考えております。

③でございますが、経済活動、人の流れがますますボーダーレスになっていくことに対する対応、それから我が国の交通インフラとかサービスの海外展開、このようなことについて検討していくということでございます。

これ以外にも検討しなければならない項目、それから視点がございましたら、ぜひご意見をいただければと思います。

最後に、こちらが、中村先生に部会長になっていただいて、地域公共交通部会ということで、この地域交通の問題について、地域公共交通活性化再生法、道路運送法などの見直しを今別途検討しているところでございます。このような論点に基づいて、次期通常国会に向けて、法律の見直し、法制度の見直しを行っていくこととしております。

今後の議論の進め方についてご説明をさせていただきたいと思っております。今回の計画部会では、委員の皆様からいただいたご意見も踏まえながら、今後この部会の下に小委員会を設置して集中的な議論を行った上で、またそこで計画の素案をつくりまして、この計画部

会でのご議論につなげていきたいと思っております。家田委員にこの小委員会の委員長になっていただきまして、こちらにございます各委員の方々に小委員会のメンバーとなっていただきまして、議論を重ねて、来年の春以降、中間とりまとめ、最終とりまとめに向けた議論につなげていきたいと考えてございます。

交通政策基本計画について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。

それでは、意見交換に入ることにいたしたいと思えます。交通政策基本計画につきましては、先ほどご説明がありましたように、作成以降の初めての見直しでございますので、委員の皆様方には、さまざまな視点から自由・率直にご意見をいただければと思えます。

あと、交通政策基本計画へのご意見のほか、社会資本整備と両方の計画にまたがるご意見や、先ほどの社会資本整備にかかわる資料についてのご意見についても、ご発言いただいて結構でございます。改めて、ご意見がある方は名札を立てていただくようお願いいたします。

まず、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。新たに2021年から計画を立てられるということでございますので、しっかりとどういう形で進めていくのかということは大事だろうと思えますので、3点について発言をして、あと1点、質問をしていきたいと思えます。

まず1点目につきましては、公共交通とか物流というのは、社会的なインフラ、ライフラインということをもう一度しっかりと植えつけていくということがまず大前提だろうと思っております。なぜなら、現在は維持活性化、バリアフリー等々の支援制度というのは一定程度あるわけでありまして、基本的には、事業者の経営努力によって維持されてきているというのが現状であります。先ほどの資料にもありましたように、とりわけ地方の公共交通については、もう7割が赤字で衰退状況であるということを今後こういった形で持続可能な交通にしていくかというのが一つの計画のポイントではないかと思っております。これから、特に人口構造、先ほどあった就業構造、さらには社会的な変化、ライフスタイルが大変多様化する中で、これら公共交通や物流を持続可能なものにするためには、公助・共助・自助の考え方をしっかりと認識することが第一に必要なことではないかと思っております。

また、誰もが自由に移動できるようになれば、経済や文化だけではなく、医療、福祉、環境、観光、教育などの分野にも寄与すると思われまして、いわゆるクロスセクター効果

として考えられるのではないかなと思っております。したがって、持続可能な公共交通物流網の維持活性化を今後図っていくためには、従来の支援制度では到底無理が生じてくるのではないかなと思っております。新たな財源の確保の議論も必要になってくるのではないかなと思っております。とりわけ、行政の予算の見直しや、新たな財源としての税のあり方も含めて、いわゆる総合生活交通税——これは名前はどうでもいいわけでありませうけれども、みんながそういったものを支えていくという視点も考えていく必要があるのではないかなと思っております。それが1点です。

2点目は、ここにありますように、シェアリングエコノミー、シェアリングサービスというものを否定することはありませんし、こうやってシェアしていくということは、これから大きくライフスタイルが変わってくるわけでありませうが、交通分野のシェアリングエコノミー、いわゆる私たち働く者が常に言うておりますライドシェアの拡大ということについては、ここには書いておりませうけれども、非常に危惧しております。やはり、大事な人を移動するということになれば、安全で安心で、そして安定的な移動をどう確保していくかと、このことが大事でありますから、基本的には、今ある事業者がしっかりとそこへ関わっていくといった形で新たな計画を作っていくことが最善だと思いますし、ダブルスタンダードのような曖昧さというのは私は必要はないのではないかなと思っております。

3つ目が、自然災害に関する関係であります。自然災害が非常に頻発しております。政府は昨年、「防災・減災、国土強靱化のための3か年緊急対策」を取りまとめていただきました。これを着実に進めていくということは大前提でありますけれども、その上で、私はこの間、鉄道事業者におきましては、耐震補強や落石防止などの防災・減災対策を講じてきたところでありますけれども、今回の緊急対策もその延長線になるものと思っております。ただし、こうした工事は、事業者の経営体力や施工能力により、一定期間にできる工事には限界量があると思っております。そのため、3か年の緊急対策はできる限り推進していただいた上で、それ以降も継続して進めていかなければならないと思っております。したがって3か年が経過した以降も、引き続き同様の予算措置を継続するべきではないかなと思っております。

また、資料2の13ページにもありますように、平成30年7月豪雨により、JR山陽線が被災し、旅客輸送が寸断されました。JR山陽線につきましては、鉄道貨物の大動脈でありますし、発災直後からトラックまたは船舶による代替輸送が実施されました。山陰線を経由

する迂回列車も運行されたわけでありまして、代替された輸送は通常時の約4分の1にとどまったと聞いております。モーダルシフトの推進役として、今後、鉄道貨物の果たす役割というのは大きくなるとも思っておりますし、リダンダンシーの確保を図っていかねばならないとも思っております。また、トラックドライバー不足の現状を考えていく上で、鉄道貨物のターミナルと港湾との結節を強化するなど、総合的な物流ネットワークを国の主導で構築していくことが必要ではないかと思っておりますので、新たな計画についても、また港湾設備との結節についても、具体的なものを出していくべきではないかなと思っておりますので、よろしくお願ひしたいと思ひます。

最後に1点だけ、資料でご質問をさせていただきたいのですが、参考資料3の5ページにある指標番号の53番でありますけれども、鉄道による貨物輸送トンキロでございますが、これでは2012年度は187億トンキロだったものが、2018年度には177億トンキロに減少しております。この要因は何なのかを教えてくださいたいと思ひますし、私どもとしては、貨物モーダルシフトは順調に推移しているものと認識していたわけでありましたけれども、なぜ減ったのかという点についてお答えをいただければ非常にありがたいと思ひます。

以上でございます。ありがとうございます。

【金本部会長】 今、手持ちの回答があれば、お願ひします。

【交通政策課長】 最後のご質問に対する回答でございますが、これが減ったのは災害によるものでございます。なので、一時的なものなので、もうちょっと長期ですと、トレンドをちゃんと見ていく必要があるのではないかと思ひます。委員ご指摘のとおり、全体的には今非常にモーダルシフトが進んで伸びてきているのもあるのですけれども、たまたまこの現状値だけで見ると、そのようになるということでございます。

【金本部会長】 それでは、次に家田委員、お願ひいたします。

【家田委員】 ありがとうございます。小委員会の取りまとめというか、司会をやれということなので、皆さん、どうぞよろしくお願ひいたします。ここの委員に出ていない人にもぜひいろいろ手伝ってもらいたいと思ひます。

それで、ちょっとだけ感想を言うと、今日の論点あるいは前回の基本計画の中のベースは、いろいろ困っていると。それでそのサービスをどう提供するかというところに尽きているのです。それはそのとおりなんだけれども、そのとおり大事なことはあるのだけれども、もう一步踏み込む余地があるなということで、つけ足しの話をしたいと思ひます。

一つは、この間、数カ月前だと思ひますけれども、国交省で次の時代の交通のことを勉

強するみたいな勉強会があって、そこでハードルの選手の為末さんが講演して下さったんです。ものすごくおもしろかった。ここぞモビリティという感じでしたね。つまり、人間というのは、動くことに、しかも自分の足とか自分の体を使って動くということに実は原点があるわけであって、そこに喜びや楽しみがあるということを忘れてはいけないというポイントなんですけれども、僕も山へ行ったり自転車に乗ったりするのが好きな都合があって、全く共感してしまったんですけども、我々が交通を考えると時の原点は、困っているサービスを何とかするというはもちろんやるのですよ。やるのだけれども、それとは別に、人間の原点、健康とか、喜びとか、そういうところにあるのだということは忘れてはいけないと思います。だから、その原点はどこにあるかという、歩行とか、あるいはもう一息自転車とか、要するに体を使うということですよ。ということは、何かこのサービスのところだけではなくて、歩行環境と言えば道路のことになるし、あるいは歩行環境と言っても、何も道路の上だけではなくて、公園を歩いたっていいんだし、何かもうちょっとそこら辺のことをやったらいいし、厚生労働省的だけれども、健康との関係とか、そこにも着目するべきではないかと思っています。

それからもう一つは、サービスの提供ということではあるのだけれども、サービスを提供するバックグラウンドには、先ほどお話があったように、産業というのがあるわけで、特に国際競争とか、インフラの海外展開の中では、交通分野における産業力というものの重要性は僕はすごくあると思うんですよ。その産業力を、今はなくなってしまったわけではないのだけれども、復活するというか、そういう感覚があったほうが良いのではないかと思っています。もちろん自動車産業というのはその一環ですけれども、それ以外にも、例えば高速鉄道もあり、あるいは都市鉄道とか、都市開発の関係での海外展開もあり、それが、ある部分、日本も頑張っているところはあるけれども、1970年代ぐらいまでは、新交通システムとか、いろいろなものを日本が率先してつくってきた時代に比べると、非常に低迷しているのは事実で、しかも、MaaSを否定するわけではないですよ、だけれども、出てくる言葉がみんな余所からの輸入品では、これでは日本の産業力はどうになってしまうのかなどということになるので、産業力としての交通分野の復活、逆襲というか、そのようなものを標榜するべきだし、そこで次の時代の日本の経済成長にもつながるのではないか。そこもぜひ入れていただきたいなと思います。

以上です。

【金本部会長】 どうもありがとうございます。

次は、小池委員、お願いいたします。

【小池委員】 2点でして、一つ目は、河川の立場から交通との関係について、もう一つは、先ほど会長からもご指摘のあったことですが、全体の俯瞰の話をさせていただきたいと思います。

1点目につきましては、河川災害では孤立化という問題が非常に深刻になります。台風19号のように広域に同時に非常に多くの場所が被災いたしますと、孤立化するところがすぐ多くなるわけです。しかも温暖化によって豪雨が増えるということは、基本的に狭いところに集中して雨が降りやすくなりますので、中山間地の被害が多くなるんです。そういうことを考えたときに、交通の面から災害による孤立化の対策を河川と協力してぜひお考えいただきたい。また、今回の災害では多くの橋梁が被災しました。この対策には、河川と道路、鉄道が協力して、技術的な課題、管理の課題を解決していくことが不可欠です。その協力体制をどのように構築して進めるか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点目は少し包括的な概念についてで、レジリエンス、持続可能、包摂的という3つの組み合わせについてです。その第一は、災害に対してレジリエント、強靱であるという点です。レジリエンスというのは、事前に対策しておく、避難も含めてですけれども、強いハザードに対して、そのショックを吸収できる、そして被害を一時的に減らせる。それから、素早く復旧し、もともと持っているいろいろな問題をあわせて考えて、よりよく復興するという一連のシステムによって、時間掛ける被害の積分値を減らすということです。こういう概念をぜひ交通政策において、防災のいろいろな部局と連携しながらとっていただきたい。これはレジリエンスということです。

第二は先ほど社会資本整備のところではよく出ていたメンテナンスという点です。国際的には持続可能であるという言葉がよく使われておりますが、持続可能とメンテナンスは、おそらく日本の場合、かなり繋がるのだと思います。つまり、持続可能な交通システム、新たに何かつくるというだけではなくて、使いながら良くしていくという概念が必要です。

第三は、包摂的です。先ほども地方の担い手がいないというお話がありました。地方と中央、国と都道府県と市町村、道路と河川というように、社会資本整備を包摂的な枠組みで議論し、形成していくことが鍵だと思います。英語ではinclusiveという言葉が当てられますが、これは国際的にはジェンダーとかマイノリティとかという話になりがちなので、我が国ではparticipatoryというのが包摂性の英語としては適当だと思っています。今回

の台風第19号で破堤した140カ所のうち、128カ所が都道府県管理区間です。特に目につくのが、直轄と都道府県管理の接合点の都道府県管理側での破堤です。これはやはり先ほどの包摂性に私自身はまだ問題があると思っています。そういうことを考える必要がある。

振り返ってみますと、このレジリエンス、持続可能性、包摂性の3つは、実は2015年に改定された日本の開発協力大綱に謳われ、それを統合して「質の高い成長(Quality Growth)」という概念を、世界に発信したんです。これは日本発の国際的な提案で、総理はよく、「質の高いインフラ輸出」を強調されますが、これを支える基本の概念として、「質の高い成長」というのを2015年の開発協力大綱の中で謳われました。

振り返ってみると、我が国自身も高度成長を支えた量の整備を経て質の高い成長の方向に転換する時期にあるのではないかと思います。そのための科学技術が、まさにSociety5.0であると思います。このようにモードを変えるということをお考えいただきたいというのが2点目です。

以上です。

【金本部長】 どうもありがとうございました。

大分時間が少なくなってきました、これから10人ほどいらっしゃいますので、1人2分ぐらいでお願いできればと思います。次、辻本委員、お願いします。

【辻本委員】 それでは一つだけ、何を感じたかということなんですけれども、交通のところは、いわゆる道路とか鉄道の上に、サービスとして交通、まさにサービスなんですけれども、モビリティはサービスだということと一緒に、先ほど社会資本整備のほうでは、いわゆる防災の話が出ました。治水と水防災、これがまさに、治水というインフラと、それから水防災というサービスという観点の関係にあるということです。ということで、社会資本整備の話と交通の話というのは、ほかの分野のいろいろなところで、社会資本整備でソフトなものを入れてくるときの良い手本になりつつあるという気がしました。

その中で、交通サービス、交通インフラの持続可能性、これは本当を言えば、このサービスとかインフラが持続可能であればいいというのではなくて、それが何の持続性を支えているのかということをしっかり言わないと本当はいけないと思うのですが、私は非常に大事な話なんだなと思いました。いわゆるサービスの持続可能性。これは、実は水防災のときに、例えば地域の水防団とか、そういうソーシャルキャピタルみたいなものがどうしても萎えてしまっているという現実があります。こういうところに、ここの目的の1番に書いてあるサービスとか、それを支えているインフラをどう持続可能にするのかという議

論を持ってこられたというのは、まさに日本の防災が施設で守る部分とソフトで守る部分のところにも当てはまります。他のこともきっと同じように、社会資本整備の中で、インフラでしっかりやっていくのだけれども、インフラだけでは実は機能を発揮しないわけで、それをソーシャルキャピタルみたいなものでうまく支えていくところにこれからの社会資本整備というのがあるということです。その中で、道路交通については、こういうものが先行しているといった視点で見させていただきました。今後もそういう視点でお互いにフィードバックできればと思います。

以上です。

【金本部会長】 どうもありがとうございました。

次、中村委員、お願いします。

【中村委員】 手短にいきます。1つ目が、途中にあったAIデマンドバスに例示されるのですけれども、AIが入ればうまくいくというところを単純にやられることはあまりよくなく、本当に必要なところに使うという意味でのある種のメリハリなんです。そのところ、何か新しいものだったら全て良いみたいな感じがないほうが良いと思ったのが1つ目。

2つ目はシェアリングですけれども、シェアリングの自転車にしても車にしてもなんですけれども、いろいろなところで外部不経済が起きる、あるいはコストがかかるという部分があり、ただしそれはシェアリングが悪いということではないというあたりの議論を慎重にしなければいけない。一方で新しいものが入るということに関しては、この間授業で久しぶりに赤旗条例の話をしたのですけれども、100年ぐらい前に蒸気自動車が入るときに、ロンドンで馬車の人たちがどういうことをしたかというものですけれども、そういうのにちょっと似ているなど思ったときもあるので、そういうことがないというか、新しいものをどう受け入れるかという枠組みの議論というのは常に要るんだと思います。うちの大学では今、電動キックボードの実験を内閣府のサンドボックスの中でやっていますけれども、なかなか一遍にいろいろな課題が出てきて、おもしろいところでした。

それから、バリアフリーのところだけ、あと1点申し上げますけれども、進んでいるというご説明ではありましたが、例えば自分がよくやっているバスに関して言っても、車両はよくなっている。だけれども、全然バス停その他の周りは全くできず、車椅子の方が路線バスに乗るということはもう大騒ぎです。場所によっては、予約をしなければ乗れない。乗っても、なかなかすごく手間がかかる。それではなかなか進まないという意味で

は、まだまだ総合的にやっていくという視点では、日本は、少なくともアメリカ西海岸の交通で有名な都市と比べても遅れているという点からすれば、課題は多いと思っています。

以上です。

【金本部長】 どうもありがとうございました。

次、小林委員、お願いいたします。

【小林委員】 短く言います。3点あるのですけれども、一つは、先ほど中村委員がちょっと言われたのですが、日本型のシェアリングシステムといいますか、プラットフォームは日本は非常におくれているので、どのようにあるべきかという議論を成熟させていく必要があるかと思います。

2番目、物流に関してですが、マニファクチャリングからリテラー、家庭までの一貫したトレーサビリティをどう確保していくか。とりわけ日本は、例えばコールドチェーン技術等、素晴らしい技術をもっており、中国や韓国の追随を許していない。温度管理という物流の付加価値。これを一気に通貫でマネジメントするためには、トレーサビリティが必要になってくる。その例えば認証システムを含めて、戦略的に考えていく必要があるのではないかと思います。

3番目は、先ほど申し上げたことと重複しますが、高齢化社会への対応。健康スマートシティというのか、テクノロジーによりソーシャルキャピタルを支えられる部分が多々あると思います。例えば、高齢者を見守るモニタリングシステムだって必要だと思います。以上で申し上げた課題を達成するために、ブロックチェーンの果たす役割は非常に大きい。これとても日本発祥の技術ですが、その実装化がなかなか進展していない。こういうところも戦略的に攻めていける部分ではないかと思っています。

【金本部長】 どうもありがとうございました。

次、田中委員、お願いいたします。

【田中委員】 ありがとうございます。移動で、人や物の動きの中にAIとかIoTが入ってきますと、ここで取り扱いも精査した上で、ビッグデータとか経済データとかというのが結構出てきて、今日お示しいただいた資料の中にSDGsのこともあったのですけれども、ここではCO₂問題が中心に書かれていて、SDGsは、例えばいろいろな予見とか予測をして事故を減らしたりとか、渋滞を減らしたりとか、そういうことが社会のリスクや損失の軽減になるというところへの貢献というのも項目としてあるかと思いますが、ここもセットでこの交通政策の中で考えていくと良いのかなと思います。

その中でも、例えばインバウンドでも、地域公共交通の維持が難しいという反面、訪日外国人からは、公共交通の利用に困りましたという資料がありましたので、地域の観光コース等は限定的なこともありますけれども、いろいろな新たなニーズの掘り起こしということもこういうデータから読めるところというのはあるかなと思っています。

これからの暮らし方とか、働き方とか、それに紐付く移動の仕方が変わってくる中では、今本当に国交省でいろいろな実証実験が意欲的になされて、産業界も注目しているかなと思いますけれども、何ができるかというだけではなくて、各地の課題をどのように解決していくかといった視点から、関係人口とか活動人口とかも含んで、交通政策の需要と供給者が別々ということではなくて、その政策自体に参加する人を増やすという感覚でこの積極的な活用で、新たな活用をつなげるべき変化という中にシナリオを盛り込んでいければと思うところです。

あと、今日資料で送っていただいた中に重点計画の指標というので、本当に前からKPIに緻密に真面目に取り組んでもらっているところがあるかなと思うんですけれども、このように今回の社整審と交通政策といろいろまとまってくると、多分個々で計るのみならず、それらの相関関係も出していかなければいけないときに来ていて、総合的に鑑みると、大きな成果が出せたりとか、そこからまた新たな課題が見えてきたりというところがあるかなと思っていますので、そこもちょっと先のところですけども、今回の議論の中で組み込んで少し考えていくことができたかなと思います。

以上です。

【金本部長】 どうもありがとうございます。

次、二村委員、お願いいたします。

【二村委員】 手短にまいります。主に物流の側面ということになるかと思います。このエリアにおいて、ボトルネック、二大ボトルネックかなと感じますのは、やはり人口問題と環境問題。人口というのは、少子高齢化から来る労働力不足というものでありますけれども、この2つの課題に対する対応というのは、比較的効率化という側面で共通する点があるかと思いますので、別々に考えず、共通する点がありますよということを強調しておきたいなと思いました。

それから、これらの問題を解決というよりも、対応していくためには、今の段階ではやはり知恵を働かせるしかないのかなと考えております。そして、何か新たな知恵を働かせていくときに直面する課題というのが、既存の制度とか枠組み、規制なのかなと感じてお

ります。例えば貨客混載なりとか、ドローンの活用というようなものにおいて、各規制と
いうのが使いにくさというものを生んでいるのだと思います。もちろん、その規制の存在
というのは、存在理由があるわけでありませけれども、十分な精査の上、安全規制も含め、
もう一度見直しというのが必要な時期ではないかなと感じております。

以上です。

【金本部長】 どうもありがとうございました。

次、大橋委員、お願いいたします。

【大橋委員】 ありがとうございます。1点だけですが、MaaSのお話です。先ほど家田
先生がおっしゃったのに私も大賛成なんですけれども、成長戦略というか、あるいはこれ
を産業としてどう見るのかといったときに、このMaaSの話というのはあまりにも地域交通
に寄り過ぎているのではないかという感じがしてしよがありません。これも地域創生だ
ということで、経済成長だと論は張れるのかもしれませんが、他方で、複数モード
で定期券なのかというところがちょっと技術的に本当に世界に並んでいるのですかという
ところが皆さんの疑問なのかなと。

他方で訪日観光客のお話もされているわけですが、ここでは何をやっているかという
と、入管のときに顔認証をとっているわけですね。随分多分観光税を入れていると思いま
すけれども、こうしたものは実は定期券よりももう一步先を行っていて、これの顔認証とど
うつなげていくのかというのが、多分、今世に言われているシェアリングの話であり、MaaS
の話ではないかと思えます。そういう意味で言うと、もちろん地域交通のMaaSもやってい
ただいていいと思えますが、全然別モードにはなりますが、こうしたところの話もちょっ
と拾っていくと、成長ネタになる可能性は非常にあるし、あるいは非常に生活も豊かにな
ることにもなるのではないかと思いました。

以上です。

【金本部長】 どうもありがとうございました。

次は、大久保委員、お願いいたします。

【大久保委員】 ありがとうございます。主な論点を3つにまとめていただいているの
ですけれども、先ほど家田委員からお話がありましたように、交通政策基本法のコアの
一つは、歩くも含めて、自分たちが好きなモードで移動できる、そういう社会を実現してい
けるということにあったと思えます。その観点から見ると、この3つの中で2に関係して
いるのだと思うんですけれども、2が、技術革新やライフスタイル多様化が進む中で、ど

のようなモビリティを目指すかと、一緒に技術革新とライフスタイルの多様化がされているのですが、これはやはり、技術革新は、1の論点、3の論点、いずれにもかかわることなので、独立した4つ目の論点にして、ライフスタイルの多様化が進む中で、どういうモビリティを目指すではなくて、目指すべきモビリティのあり方というのは、自分の好きなモードで動けるようにするという明確な方向性はあるはずなので、そこをもう少し打ち出した形にしていきたいと思います。

具体的には、インフラとの連携へのメッセージをもっと明確に出したほうがいいのではないか。先ほど言ったこととかかわりますけれども、既存のインフラ空間をどのように再配分して使い直すか、あるいは新たなインフラを整備するのであれば、高速道路の車線を増やすことなのか、それとも同じリソースをもっと別のもの、高齢者が移動するということの中でも、車椅子だけではなくて、新しいさまざまなモードが出てきていて、それを速いものと遅いもの、低速交通を分けていく、そういう空間を整備するほうに限られたリソースを使うほうが有効なのではないかということは、交通政策のあり方からインフラにメッセージを出していかなければいけない部分だと思いますので、そうしたグリーンインフラも含めまして、どのようにしたら移動したい手段で歩くことも含めて移動できるようになるのかというメッセージ性のあるものにし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、相澤委員、お願いいたします。

【相澤委員】 では一言だけ。前はデータ自身も維持が必要ということを上申したのでありますが、もう一つ、やはり最近「つなぐ」が重要だと痛感します。Society5.0の中で必要となる情報インフラとして、フィジカルな世界からサイバーな世界にデータを吸い上げていく仕組みを課題ごとに横並びに検討した上で、各課題が連携する、あるいは各課題間がサイバー世界でつながっていく、それをサポートする技術という形で情報技術を捉えていくことが大切だと思います。データをつなぐというのはものすごく難しく、非常に労力を必要としますので、想像以上に大変なことであるという点に留意して中長期構想に盛り込んで行く必要があると思います。

以上です。

【金本部長】 どうもありがとうございました。

次、飯尾委員、お願いいたします。

【飯尾委員】 それでは、また例によって、ほかの方もごもっともなので、それを実現するためにはということでお話をしたいんですが、この交通政策基本計画は今度が初めての回で、これは若いので、まだ成熟していないから変える余地は大きい。そういう点では小委員会を使ってちゃんと議論しようと言うことは、つまり根本的なところが議論されるということが大変良いと思います。それをつくづく感じるのは、この計画をつくってから、もう随分状況が変わっている。どんどん動くものに対してこれが取り組んでいるということです。そういうことを考えるときにちょっと気になった点を、時間の関係もあるので、2つだけお話しいたします。

一つは、この最初の計画をつくるときにいろいろ議論したときに、指標のとり方ですけども、数値目標ができるものはもう入れてあって、実は先ほど見ると、それについては結構できたものが多い。ただ、もう一つ、数値目標はどうなるかわからないから、項目を挙げようというもの。実はこちらのチェックのほうが大切です。実はもう進んできたら、途中で数値を入れられたかもしれないけれども、まだ入っていないだけかもしれない。あるいは、こういうものが大切だと思ったけれども、全く的外れであったということもあり得て、そのチェックはかなり熱心にやったほうが良いと思います。何か数値目標ができたから良いということではなくて、それはできそうだから入っているわけで、むしろ項目だけ入っているものが本当に適切だったか、あるいはもう今で考えると数値目標にできるのだということも含めてチェックするということは、ちょっと今回重要な課題かなと思います。

2点目は、実はこれはちょっと根本的な話をして、先ほど大久保委員のおっしゃったことともちょっと関係するのですけれども、これは3つ挙げてあって、持続可能性と、どのようなモビリティと、効率的な移動と考えてある。ただ、せっかく今回大きく考えるとすると、ちょっとこんなことも考えたかどうかと。そもそもこの交通計画の交通の目標は何かというと、ここに書いてあるように、モビリティなんですよ。モビリティというのは、別に速いもの、遅いもの、いろいろありますよという話はした。それを実現するのは交通サービスで、サービスとして供給する。その交通サービスを供給するためには交通インフラが必要だという目的と手段の関係があると、それをちょっと別に、何か技術革新が出たからモビリティと、新しいところだけモビリティを考えていても、ちょっと古いものとの総合的に見ればどうなるだろうかということも考えないといけませんし、効率的な移動、スムーズで効率的な移動ですから、インフラがあるから、もう投資してしまったからこれ

でやるのだというのもあるのですけれども、しかし将来的に持続可能であるかどうかを考えると、昔からやってきたけれども、これではない別の移動手段のほうが良いというように、これは急にはできることではないけれども、ちょっと議論をしたほうが良い。インフラを維持するのと新しいものに移行するということの比較みたいなこともちょっと、あまりやると、これはなかなか徹底的な抵抗を生んだりしますから、それはすぐにこれをやれと言っているわけではないんですけれども、それは頭の中でちょっと考えてみないと、どちらに誘導するのかというのは違うことが出てくる。そのように、目的・手段というか、機能ということで交通を見直すということも今回、せっかく計画をやったおかげでデータも出ているし、実績もあるので、それを見ながら考えてみられるというのも良いのではないかと考えております。

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。飯尾委員にはまとめていただきました。飯尾委員のお話と大久保委員のお話を聞いていて、このまとめのところを見ると、やはり全体に供給者目線で、日本はお客様第一で、お客様目線というのが過剰な面があるのですが、ここは何か供給者側からの「上から目線」的な感じが若干して、もう少し逆転して見直していくと、おもしろいというか、違った視点で違う発想が出てくるのかなと思いました。あまり大した話ではなくて、すみませんが。ということで、私以外のご意見は、大変含蓄に富んだ意見も多くて、これから活かしていただくと、計画が良い方向に行くのではないかと思います。

あと、事務局のほうから最後にご発言とかはございますでしょうか。

【公共交通・物流政策審議官】 公共交通・物流政策審議官の瓦林でございます。本日は長時間にわたりまして、大変ご熱心で、かつ貴重なご意見を賜りまして、誠にありがとうございました。感謝申し上げます。

私はこの交通のほうを担当させていただきます。今日は社会資本と交通それぞれご議論いただきまして、いずれも今後の議論にしっかり反映させていこうと思います。特に老朽化については、急速に来ているというのではなくて、着実に来ているというお話がありましたが、全くそのとおりです。これは、人口減少の本格化、あるいはもう高齢化というよりも超高齢社会の到来、あるいは5.0の時代、それから国際競争の激化、あるいはこれからの例えば温暖化対策とか、あるいは災害の激甚化、こういう課題が束になってきているということが現実だと思います。この課題が束になっているのに、私どもは先生方に、これ

から効率よく、かつ実のある議論をしていただくために、事務局一同、知恵とアイデアを出し切ってやってまいりますので、今後どうぞよろしくお願い申し上げます。本日は誠にありがとうございました。

【社会資本整備政策課長】 誠に申しわけございません、インフラのほうでちょっと。今般の災害を踏まえて、いわゆる防災の話、それからメンテナンスの話、それから技術力あるいは担い手の話、それから情報データ、あるいはSociety5.0、もしくはバリアフリーも含むインフラ空間とか、本当にいろいろなご意見をいただきました。今日いただいたいろいろな課題についてはちょっと改めて整理させていただいて、ちょっとお時間を頂戴いたしまして、また中長期的なインフラの役割とか、あるいは重点的に取り組む施策みたいなものを次の時間に、ちょっとお時間をいただくのですけれども、計画の骨子みたいな形で出させていただければなと思っています。

また、飯尾先生あるいは大橋先生から、指標のお話あるいは現計画の振り返りのご指摘もいただきましたので、次の部会に向けて、どのような形でお答えできるかということも含めまして、ちょっと検討させていただければと思います。

今日はどうも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。

それでは、これで終わりにしてよろしゅうございますか。

それでは、以上で今日の議事は終わりになります。進行を事務局のほうに戻しますので、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、ありがとうございました。委員の皆様には、これからも引き続きご指導いただくこととなりますが、よろしくお願い申し上げます。

最後に、事務局から連絡事項を申し上げます。1点目ですが、本日の計画部会の議事録につきましては、後日、委員の皆様にご了解いただいた上で、国土交通省のホームページにて公開する予定でございます。

2点目ですが、次回の計画部会につきましては、春頃を予定してございます。早目に日程を確定するため、後日、委員の皆様にご連絡を差し上げます。ご協力を賜りますようよろしくお願い申し上げます。

以上をもちまして本計画部会を閉会いたします。本日は、熱心なご議論をいただき、誠にありがとうございました。

— 了 —