

第45回社会資本整備審議会計画部会及び
第43回交通政策審議会交通体系分科会計画部会

令和2年8月21日

【社会資本整備戦略推進官】 皆様、おはようございます。定刻となりましたので、ただいまから第45回社会資本整備審議会計画部会及び第43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宮沢でございます。

委員の皆様におかれましては、大変お忙しいところ、本会議に御参加いただきまして、誠にありがとうございます。本日は、全27名の委員のうち、22名の委員に御参加いただく予定となっております。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いたします。

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、あらかじめ御了承ください。

ここで、本日の計画部会の開会に当たりまして、国土交通省総合政策局長の石田から御挨拶を申し上げます。

【総合政策局長】 7月21日付で総合政策局長を拝命いたしました石田でございます。本日は、部会長をはじめとして委員の皆様にお忙しい中、御出席をいただきまして、ありがとうございます。昨年11月から社会資本整備重点計画、また、交通政策基本計画の見直しに向けた議論を開始させていただいておりますが、これまでにわたりましていろいろ御指導賜っていることを重ねて御礼を申し上げます。

また、その議論開始以降も、先般7月の豪雨をはじめ、災害の多発、また、このコロナの感染症の拡大などいろいろと経済社会上の変化が起きてございます。単純に我々の政策への影響のみならず、国民の生活行動、また、経済活動の在り方、そういったものに及ぶ大きな影響が生じてきているかと思っております。先般の骨太の方針、経済財政運営と改革の基本方針2020におきましても、今般の感染症拡大の局面で現れた新たな動きを社

会変革の契機と捉えて、「新たな日常」の構築や社会全体のデジタルトランスフォーメーション推進を進めていくということが示されているところでございます。

今回の両計画の見直しに当たりましても、こうした状況の変化などを踏まえて、国民の皆様へのニーズ、また、我が国の経済活動の役に立つしっかりした内容に向けて検討を進めていきたいと思っております。どうか先生方におかれましては、引き続き忌憚のない御意見を賜りますとともに、御指導賜りますよう、どうかよろしくお願い申し上げます。

以上をもちまして、私の挨拶とさせていただきます。ありがとうございます。

【社会資本整備戦略推進官】 続きまして、公共交通・物流政策審議官の久保田から御挨拶を申し上げます。

【公共交通・物流政策審議官】 皆さん、先生方、おはようございます。夏の異動で公共交通、そして物流を担当することになりました久保田と申します。先生方におかれましては、この両分野、引き続き御指導、御鞭撻を賜りたくよろしくお願い申し上げます。本日、事務局からの説明の中にもございますが、私が担当する公共交通、そして物流、このコロナの感染拡大の中、エッセンシャルサービスということでサービス継続が求められる分野でございます。現場における感染リスクを抱えながら、そして経営のリスクを抱えているという状態でございます。

特に公共交通の分野は自粛の関係もあり、人の移動がかなり落ちている。そんな状況の中、厳しい状況でございます。データも後ほど御覧いただきたいと思います。私、公共交通基本計画の改定ということで、それを担当することとなりましたが、従前からの課題に加え、このコロナをめぐって社会経済状態がどうなっていくのか、それに交通分野はどう対応するべきなのか、従前からの人口減少、それが前倒しになってくるような、そのような状況の中でこういった課題に適切に対応していく、そういった計画の内容にしていきたいと考えてございます。ぜひ先生方の御指導を賜りたく思うわけでございます。

本日は、その意味でコロナの状態における社会資本整備、交通政策への影響につきまして大所高所から御議論を賜りたいと考えておりますので、何とぞよろしくお願いいたします。私からの御挨拶とさせていただきます。ありがとうございました。

【社会資本整備戦略推進官】 続きまして、今回の計画部会から新たに御参画いただく先生を御紹介いたします。

京都大学教授の藤田正治委員でございます。

【藤田委員】 京都大学の防災研究所の藤田と申します。よろしくお願い致します。専門

は、土砂災害の研究を行っております。よろしくお願いいたします。

【社会資本整備戦略推進官】 藤田委員、ありがとうございました。

続きまして、資料の説明及び質疑応答に関して御案内いたします。事務局より説明する際には、資料を画面に配信させていただきます。委員の皆様には事前に電子メールで資料を送付させていただいておりますので、画面共有に不具合がございましたら、そちらも御参照ください。御発言いただく際には、ゆっくりと話していただけますと幸いです。また、進行途中で御不明点等ございましたら、画面左下の「吹き出し」のメッセージ機能でお知らせいただくか、事務局の緊急連絡先まで御連絡ください。

これ以降の進行につきましては、金本部長にお伝えしたいと存じます。どうぞよろしくお願いいたします。

【金本部長】 おはようございます。よろしくお願いいたします。オンライン形式による計画部会の開催は、前回に引き続きまして2回目ですけれども、この形式で初めて御出席の委員もいらっしゃいますので、不具合や問題があれば遠慮なくお申し出ください。

それぞれの議事について事務局説明の後、意見交換を行います。その際、御意見、御質問がある方は画面左下、吹き出しのメッセージ機能で氏名、発言を希望する旨を御入力ください。そのメッセージ機能を見て私から御発言者を指名させていただきます。発言希望多数の場合には、事務局にもフォローいただいて、事務局からも指名をいただくかもしれませんが、オンライン会議形式で円滑な審議を進めるためですので、御協力をお願いいたします。

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、新型コロナウイルス感染症による社会資本整備・交通政策への影響等についてと社会資本整備重点計画の見直しの方向性についてとなっております。初めに資料1に基づいて、新型コロナウイルス感染症による社会資本整備・交通政策への影響等について説明をいただいた後に意見交換を行います。続きまして、資料2と3に基づきまして、社会資本整備重点計画の見直しの方向性について説明をいただいた後、意見交換を行います。

それでは、事務局の説明をお願いいたします。

【交通政策課長】 総合政策局交通政策課長の中村でございます。私も7月21日で後を引き継ぎまして課長を務めております。どうかよろしくお願いいたします。

それでは、資料1につきまして御説明させていただきます。通し番号の35分の4ページから始まる資料でございます。まず、おめくりいただきまして、前回、4月30日にお

ける感染症関係で先生方からいただいた御意見をまずまとめております。大きく分けまして3つ、人流・物流の変化が生じているという点、それから、ライフスタイルの変化が生じている。それがまた都市やインフラ、公共交通の在り方について様々な影響が出ている。こういったような意見をいただいたところでございます。

続きまして6ページで、これらの御意見も踏まえまして今回の新型コロナウイルス感染症に係るインフラですとか、交通分野における影響や論点を当方でまとめております。3密の回避など日常生活に関わるもの、また、公共交通の利用における混雑回避ですとか、働き方、テレワークの普及ですとか、買い物でも電子決済や通販など非接触などといったような様々な新しい生活様式と言われていたものが実践されてきておりまして、これに伴いまして人々の行動様式の変化も生じて、これが具体的には、さらには人流や物流の変化につながってきているという、こういう状況が生まれているところでございます。

これを踏まえまして、論点としまして大きく3つに整理しておりまして、人流や物流の変化への対応としましては、公共交通の需要が減少する中で基礎的なソフトインフラとしての公共交通サービスの持続可能性をどのように高めていくべきかという点がございます。また、物流に関しましては、レジリエンスの確保のためにサプライチェーン全体の強化ですとか、見える化をどのように進めるかといった点、それから、小口配送の需要が今回大きく増加しているわけですが、その中で人手不足という課題はございますので、物流の効率化や省人化をどのように進めるべきかといった点が挙げられるかと思えます。

続きまして、ライフスタイルの変化への対応でございますが、インフラや交通分野におきまして接触機会の削減や感染症対策にそれぞれどのように取り組むべきかという大きな課題がございます。また、その接触機会の削減によりまして、デジタルトランスフォーメーションですとか、省力化、自動化といったことがさらに求められるわけですが、それにどのように取り組むかという点がございます。また、後にも出てまいります、今回、地方移住への関心も高まっている状況がございまして、反対に地方への人の流れも活性化していくという可能性がございます。その中でインフラや公共交通はどのように対応すべきかという点があるかと思えます。

最後に3つ目の都市やインフラ、公共交通の在り方についてでございますが、まずインフラ関連では、3密回避など、先ほどの新しい生活様式に対応するために公園や道路などの既存のインフラをさらにどのように利活用していくかといった点があるかと思えます。また、同様にインフラにつきましては、感染症に強いまちづくりやインフラ空間の整備と

いったものを具体的にどう進めるべきかという点がございませう。また、公共交通に關しましては、感染防止の観点から混雑回避ですとか、さらには災害等の発災時に避難など安全・安心を確保しながらどう進めるかといったような点があるかと思ひます。このように論点を整理しておりますが、今回、これに限らず幅広く先生方から御意見を賜ればと考へております。

次の7ページ以降は、今申し上げました論点に關わる様々な事実関係を資料にまとめてございませう。まず7ページにつきましては、新しい生活様式としてこのように掲げられているような、いろいろなものが今行われているという状況でございませう。

続きまして、ソーシャル・ディスタンス、密を避ける傾向ということで、今回、3密を避けるということが奨励されまして、新しいニューノーマルという概念になっていく可能性がございませう。また、ピーク時間帯の駅利用状況というのが右側のグラフにございませうが、回復しても、いまだ関西圏で8割、首都圏で7割程度までということで、これがかつてのような100%まで回復しない可能性もあるというような状況も想定されませう。

続きまして、テレワークによる意識の変化でございまして、テレワークを経験された方というのは、これまでと変わりがまして地方居住ですとか働き方ですとか、そういったものに関する意識がより柔軟に変わってきているというようなこともデータから読み取れるかと思ひます。

続きまして、ウェブ会議や遠隔授業の急速な普及でございまして、コロナ以降、今回のようなこういったウェブ会議の利用が非常に増えておりまして、今後もこれは利用意向自体、高い傾向にございまして、定着していく可能性が高い。また、大学や高等専門学校では、8割超の学校で面接の併用も含めてでございませうが、7月時点、回復した後の7月時点においても8割を超える学校で実施されておりまして、こういったものも定着していくことが見込まれるところでございませう。

続きまして、地方移住への関心でございませうが、三大都市圏の居住者の中でも特に若い世代の方、特に都心部、23区に住む方の中で地方移住への関心が高まっているというデータも見られるところでございませう。

それから、次の2枚は交通事業者等への実際の影響でございませうが、これは国土交通省におきまして事業者への聞き取り調査などを行っているものでございまして、最新のものは7月31日現在、7月までの結果を踏まえて8月、9月は見込みとされているものでございませう。鉄道、乗合バス、タクシーのいずれも3月頃から非常に需要が減少しておりま

して、6月以降、一定の回復が見られるところがございますが、なお厳しい状況は引き続き続いているという状況でございます。

次の貸切バスや新幹線、航空、宿泊、旅行、特に旅行に関わるこういった事業におきましては、1枚前の路線バスなど通勤に関わるものに比べると、より厳しい状況がございまして、今なお著しく減少している状況がございまして、また、最近ではGo To トラベルも行われてはいるものの、現在の二次と言われている感染拡大に伴って、また非常に厳しい状況が続いている、こういった状況が読み取れるかと思えます。

続きまして、今回のコロナ禍による供給体制の変化ということで、まずグローバル・サプライチェーンが、非常にリスクが顕在化しまして、当初のマスクや医薬品などの途絶ですとか、自動車部品など、そういったようなグローバルなサプライチェーンが非常にリスクがあるということが顕在化したところがございます。

また、その他物流への影響でございますが、宅配便につきましては在宅の方が増えたということもありまして、取扱量が増加したところがございますけれども、企業間の物流については、やはり生産の停滞ですとか、海外からの輸入の減少などによりまして低調な動きとなったところがございます。国際物流につきましても同様に貿易が減少したところがございますが、一方で、航空便につきましては、旅客便による輸送ができなくなったことによりまして、貨物車、タービンの設定など運賃の上昇も含めた様々な対応が出たところでございます。

こういった状況の中におきまして、社会資本整備に関する国際的な議論につきましては、感染症の拡大による世界経済の大規模な落ち込みなどに対しまして、公共投資に対する期待が拡大しているというような、そういった論調も見られるところがございます。特にマクロ経済の回復ですとか、強靱な経済構造を実現するということで、デジタルトランスフォーメーションですとか、グリーン技術への投資、より質の高い社会資本整備が必要、こういったような議論も見られるところがございます。

最後に、こういったような状況を踏まえまして社会資本整備、それから、経済活動に関する今回のコロナウイルスとの関係でございますが、社会資本整備というのは、国民の命や暮らしを守る、さらには経済を支えるということで、そのコロナの影響ももちろんございますが、それに関わらず支えていくといった点がより大きい面もあるのかなと思われま。一方で、人流や物流といった、その経済活動ですとか、人々の日常生活に関わるものというのは、より今回の新型コロナの影響を受けているというようなことが見て取れると

いうふうに整理させていただいております。

資料1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。

ここで意見交換に入ります。繰り返しになりますけれども、御意見、御質問がある方は画面左下、吹き出しのメッセージ機能で氏名と発言希望の旨を御入力ください。そのメッセージ機能を見て御発言者を指名させていただきます。あと、指名された委員は、発言趣旨が分かるように該当ページや該当箇所を述べた上で御発言をお願いできればと思います。ということで、どなたかございますでしょうか。

早速、小池先生、発言希望がございます。よろしく申し上げます。

【小池（淳）委員】 これ、私のスライドとか映すことはできますか。できないですかね。できないですね。すみません。神戸大学の小池です。ありがとうございます。コロナに対していろいろと国交省でも対策されていること、非常に理解できているところなのですが、これ、アフターコロナというか、コロナというのは非常に大きな現象で、今後いろいろな世界で政策が少しずつ変化していると思います。特に各国は自国第一主義というか、以前よりもグローバル・サプライチェーンからドメスティックへ、あるいは農業保護、あるいは過密の解消という方向にどんどん今動きつつあります。

これを見越して国土交通省としては、例えば公共交通に対する補助金の充実、あるいは国内の地方への投資の推進、公益を進める、こういったことが今後、以前よりはますます重要になってきます。つまり、コロナを受けたから、今のコロナの対策よりも先のことを少し考えておいたほうがいいかと思います。そこで重要になってくるのは、こういった地方への投資、あるいは公共交通への補助金の充実などを踏まえた長期的な国土のビジョン、あるいはそれを実行に移すための手続や評価制度の在り方というのをもう一度ここで検討していただければと思います。ここで、このコロナを受けて、より充実したものを少し考え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。

たくさん手が挙がっていますので、次、もう一人の小池先生、小池俊雄先生、お願いいたします。

【小池（俊）委員】 土木研究所の小池でございます。冒頭、局長から御紹介がありましたが、骨太2020にありますように、日本の未来を左右するような選択が、今求めら

れていると思います。我が国のこれまでの国土計画を振り返りますと、三全総の定住権だとか、四全総の多極分散型とか、それから、国土形成計画のコンパクト・プラス・ネットワークとか、1960年代より東京・大阪・名古屋3極集中、東京1極集中を回避する社会基盤づくりをずっと進めてきておりますので、このストックを最大限に活用しながら、今、新しい社会のデザインを大体で描く必要があると思います。

私ども河川の分野では、7月に流域治水という考え方と、気候変動の出力を河川計画に使うという考え方を入れまして答申を出させていただきました。この流域治水という考え方の中には、あらゆるステークホルダーが協力して進めるということを出ししております。さらに、持続可能な開発という概念も入れております。ということで、先ほど御紹介のあった最後のスライドに概念がよくまとめられていると思いますが、これを実現するためには、国土交通行政の各局の皆さん、それから、それ以外の省庁の皆さん、あるいは市町村とも連携していく必要があります。この多面的な協力を、この計画部会で議論していきたいと思います。ついては、この2番目の議事の中で、その具体化が図られますので、そこで具体的な議論をしたいと思います。

以上です。

【金本部長】 どうもありがとうございました。

次、齊藤委員、お願いいたします。

【齊藤委員】 ありがとうございます。齊藤でございます。先ほど地方移住への関心が高まっているという御報告がございました。私、住まいを研究している者から見ますと、実は地方移住だけではなく、郊外居住への関心も非常に高まっているということがございます。一方では、都心への居住の関心も高まっている。どっちなのだということか、実はどちらも真実でございまして、かなり職種によって居住、ライフスタイル、働き方の変化に対する考え方が異なってきているということかと思っております。

ですから、在宅勤務ができる方、こういうときにイギリスで言うキーワーカー、我が国ではエッセンシャルワーカーと呼ばれている方々、在宅勤務ができないような方々ということ踏まえて、ぜひ住まいの考え方と交通の問題を連携して今後考えていく必要があるのではないかということで、横断的な思考を持ってぜひ考えていっていただきたいということでございます。

以上が発言の趣旨でございます。

【金本部長】 ありがとうございます。

次、どんどん行きます。石田先生、お願いいたします。

【石田委員】 石田でございます。よろしくお願いいたします。たくさんおられますので簡潔に3点だけ意見を申し上げたいと思います。久保田審議官から、公共交通、物流の皆さん方が非常に厳しい目に遭っている、苦しい経営状態にあるというお話を伺いました。ところが、ユーザーからすると、特に典型的に東京都心の鉄道は快適なサービスを提供してくれていたわけです。車内は混んでいないし、駅も混んでいないし、何より定時制が確保されました。こういうサービス、良いサービスを提供できる状況が経営難というのは、どう考えてもおかしいのではないのという気がいたします。

それは物流も同じだと思いますし、あるいは交通からは離れますけれども、テレワークでオフィス床が要らないから返しますと。不動産業界がこれからどうなるかということは大きな課題ではありますけれども、何か日本人というのは、どうもサービスと負担の関係をどう考えているのだろうか、そういうことを考え直す非常に良い機会だと思いますので、ぜひそういう方向で安全で安心な快適なサービスのためには、それなりの負担が要するという、そういう認識を示せばいいのだろうと思うんですね。

ところが、負担だけお願いしますということだけでは駄目で、やっぱりコスト削減も懸命の努力をしていますということで、例えばこれも久保田さんの発言の中にありました物流ですけれども、物流は最近非常に大きな動きがありまして、ニーズとサービスをマッチングするプラットフォーマーのような方もおられますし、トラックの走行履歴をきちんとデータとして獲得できるというようなサービスもありますし、あるいは隊列走行から宅配ロボットまでいろいろなところで省力化のための何かカードがそろいつつあると思いますけれども、それを統合することが全然できていなくて、具体的にはデータのガバナンスをどう効かせるかという、そういう問題とか、規制の問題などがあって、何かいっぱい材料はあるのだけれども、それがインテグレートできていないという悲しい状況にありますので、そういうことも必要かなと思いました。

3つ目ですけれども、最後のスライドでコロナのことをこういうふうに位置づけていただけたのはありがたいのですけれども、強靱化対策基本法で大規模自然災害等と書いてあるんですね。「等」の中には、多分、コロナなども含まれるだろうと。そういうことで、強靱化の外力想定を少し幅広に考えると、あるいはそれに伴って施策とか政策の体系を少し高い視点から見直してみるというふうなことも大切なのではないかなと思いました。

以上です。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す。

次は家田委員、お願いいたします。

【家田委員】 ありがとうございます。家田でございます。基本認識のところでは少し弱いなという感じがするので、そういうところをお話しします。今回のこのパンデミックは、これまでの通常の、大きいとは言いながらも東日本大震災というのは世界で見れば、ある局所で起こっていることなんですよね。だけど、今回のパンデミックというのは、世界中でほぼ同じようなひどい目に遭っていて、そして、それに伴ってそれぞれの国の社会基盤なり、あるいは感染症に対する取組というのはかなり違うということがテレビ等通じて国民の目にも明らかになった。つまり、世界中で同じ実験をやったようなものなんですよね。そういう中で、まず第一に申し上げたいのは、例えば情報基盤などが1つの典型ですし、あるいは行政のシステムであるとか、民間企業の中での働き方の方式であるとか、テレワークなんて昔から言っているのだけれども、ちっとも進まない事態であるとか、我が国の根本のところは相当遅れているというのが国民の目にも明らかになった。これが第1のポイントではないかと思えます。その辺があまり書いていない。

2つ目は、そういったところの遅れというものを引き金にして我々は変わっていかねればいけないと思っているのですが、ここに書いてある災害などについては、いずれもリアクティブ、つまり、問題があって、それに対応しようというスタンスでしか書いていない。それは甚だ不十分であって、遅れているからこそ、その遅れというところを抜本的に改革、これがDXです。することによって日本の社会基盤や、あるいは日本の社会の仕組み自身を大改革して、そして次の時代の成長なり発展なりに向かって飛躍していくぞという感覚が必要だと思っております。

一例で言うにすぎないのですが、細かい話で申し訳ないのですが、例えばETCなども、あれを義務化することによってやれることはガバッと変わるわけですね。あるいは自動運転なんていうのもいろいろぼそぼそやっていますけれども、例えばあと何年で、どこそこでは自動運転でかくかくしかじかまでやる。これは全部、情報基盤を根本にするわけです。そういったようなインフラ整備についても垂直展開を図る。起死回生の大躍進をするという感覚が余りにも不足しているのではないかと思います。それが2点、重要なポイントです。

最後に余談だけ1個言うのですけれども、エッセンシャルワークというのは医療であるとか、あるいは看護というような、このパンデミックに直結するような直接的な労働者に

ついでにだけ言っている嫌いが社会ではありますけれども、実はそれを支えている流通であるとか、交通、運輸の現業というのは、これはエッセンシャルワークそのものであるし、また、日々インフラのメンテナンスをしていかなければ、これは駄目になっていってしまいますので、建設業もやっぱりエッセンシャルワークなんですね。こういったところの認識がこの部会の中でもっと明瞭に出すということが必要ではないかと思います。

以上、3点申し上げました。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。

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。資料2で手段、主体、時間軸を総力を挙げて一体化するというふうに掲げていただいたのは大変心強いなと思っています。ぜひこれを実態として進めていただきたいというのが思いであります。ちょうどコロナ禍ですから、やはりデジタル化、スマート化というものを前面に出して進めていくいいタイミングでありますし、そうしたことについて国土交通データプラットフォームとか、あるいはスマートシティの話は書かれているものの、これ、実態として進めようとするとな非常に地味な話がたくさんあるのだと思います。データの標準化とか、あるいは異なる主体間でどうやってデータの受け渡しをするかとか、そういうところが今後進捗を図る上でのKPIになっていくのかなど。つまり、標準化をどうやって、どの程度進めていくのかということに実態的には着目して進めていただければなと思います。

建設業に関してですけれども、特出ししていただいてありがとうございます。ある意味、そのくらい大変な状況だということだと思うのですが、論点は、大手ゼネコンさんの話も重要だと思うのですが、多分、喫緊の課題は地域の守り手である地域建設業をどうするのかというのがやっぱり重要だと思っていて、そこの辺りの視点があまりないのではないかという気はしています。多分、そこは少し地味な話かもしれませんが、ぜひ施策として進めていただければという思いがします。

以上です。

【金本部長】 どうもありがとうございます。

次は住野委員、お願いいたします。

【住野委員】 ありがとうございます。私からは交通、運輸、また、観光産業に従事する視点で3点ほど御意見を申し上げたいと思います。まず1点目は、人流と物流の変化への対応ということで2点あるわけでありまして、1つは公共交通の需要というのは

年々人口減少等によって輸送人員については減少傾向と捉えておりますけれども、一方でインバウンド、また、観光需要の高まり、現在はコロナで若干止まっておりますけれども、こういった機運、さらには高齢化の増加、そして最近では高齢者の事故が頻発するということで、免許返納制というようなこともあって、公共交通の役割というのは今以上に増して今後高まってくるのではないかなと私どもは思っております。

加えまして、公共交通にはクロスセクター効果も十分期待できると思っております、今後、社会的インフラ、ライフラインとしての役割をもう少しこの会議も含めて高めていただければ非常にありがたいと思っております。そのためには、先ほど委員のほうからも出ましたけれども、安定した財源の議論がやっぱり必要になってくるのではないかと思っております、実は従来の補助金ということだけではなくて、幅広く利用者、国民の皆さんから、この地域の交通インフラをどうやって支えていくのだというような、税金なのか、これは少し議論が必要でしょうけれども、そういった財源の議論をしっかりとやっていくことが必要ではないかと思っております。

2つ目は、人流、物流とも、我々働く側というのは就業人口の減少によりまして、今後ますます厳しい状況が来ると思っております。とはいえ、ですから、やっぱり人流、物流とも今後連携、協働したネットワークのシステムが重要になってくると私どもは思っております、例えば今、地方の道の駅などの拠点というのがどんどん増えてきておりますけれども、そういったところにさらなるデジタル化等を推進しながら、人流、物流の共同運行、共同配送や災害時の対応など新しい拠点づくりとしての考え方が必要になってくるのではないかなと思っております。

最後にポストコロナに来るライフスタイルの対応ということで、一言御要望を申し上げたいと思いますけれども、現在、交通、運輸、観光もそうでありますけれども、3密対策ということで積極に取り組んでおりますけれども、公共交通も含めて混雑対策には限界が来るといふに実は思っております。現在、時差通勤とか通学によるピークオフや運行時間の在り方、さらにはこれから休日とか修学旅行、レジャーの分散化といった平準化を図っていく、こういった施策も必要なのではないかと思っておりますし、さらには、運賃の柔軟化といいますか、ダイナミックプライシングのような施策も今後議論の必要性が高まってくるのではないかと思っておりますので、そういった趣旨についても議論の素材に挙げていただければ非常にありがたいと思っております。

以上でございます。ありがとうございます。

【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】 田中でございます。資料提供およびご説明をありがとうございます。まず、資料の2ページでまとめていただいたように、今回のコロナ禍でインフラ、特に交通分野における影響が多岐にあり、日常に人がいる場所や移動の仕方や傾向が大きく変わっています。地域に人が動く傾向が見えてきたとのお話もありましたけれども、例えば会社であれば、マネジメント層は都心の会社に出社をしまして、若手の社員の人たちがテレワーク、リモートワークに入りそういう人たちが郊外や地域への関心を高めているという実情があります。このような変化の、正確な把握と実態の理解と分析が非常に重要です。

4ページ目には交通機関の協力を得たデータを示していただきましたけれども、今こそ交通事業者、事業会社、通信会社、IT企業の空間統計なども組み合わせ、リアルタイムに把握をして、連動した防災対策等もセットで考えていくことをしなければいけないのかと思っております。

2つ目は、交通事業者も、建設現場も大変な中で、例えば、貸切バスの事業会社や、タクシー事業者、鉄道会社などもウィズコロナで乗り越えていくため、新事業などに着手しようという流れも出てくると想像します。そのようなアイデアが出された際に、必要に応じて実現に向けた規制緩和ですとか、迅速なサポート体制の在り方ということについて考えていく必要があると思います。

あともう一つ、社会資本を担うあらゆる現場は、苦勞しながらウィズコロナを過ごさなければならぬ方々であり、人流とか物流とか居住とか、都市インフラの新しい姿に対応して新たな様式を形成していくためにも、社会資本整備事業のデジタル化というのが強調されたいと思いますし、どの分野よりもスピード感を持って取り組み、実績を出していく、事例を出していくことが問われています。公民連携も含めてどういう姿にしていくかの方針と行動計画をいち早く打ち出すことで、世の中の安心感も得られると思いますし、力も発揮されるかと期待します。

【金本部長】 どうもありがとうございます。

次は中村委員、お願いいたします。

【中村委員】 横浜国大の中村でございます。手短かに申し上げますが、今回のコロナ禍の中でいろいろなことが変わったものの、理解の仕方としていろいろな選択肢が、例えば遠隔も、このオンライン会議もそうですけれども、そういう選択肢があるということによ

うやく気づいて使えるようになったということで、それは少し言い換えると多様性であり、いろいろなものを分散させるという選択肢もあり得るところの多様性という言葉をもう少し前向きに使いたいなと思っている点が1つです。

その中で都市交通に関していきますと、最初のほうのスライドでは徒歩や自転車ということは書かれてはあったのですが、後のほうのところになってくると、あまり道路空間の中で徒歩や自転車、あるいは人々の行動、生活の中での徒歩、自転車も含めた話があまり出ておらず、そこ、私が見過ごしたらあれですけども、強調したほうがよく、いろいろな先生がおっしゃっている公共交通の話も駅なりバス停まで行けてこそそのものですから、常に僕は、それはセットだと思うので、特に徒歩という部分に関しては、もう少し強調したい。そうやっていくと、道路の単に使い方とか、沿道との関係も含めてくると、仕組みの上で今までやりにくかったことも、もうそんなことを言っている場合ではないということで仕組みを変えていくような機会だということも打ち出せるといいと思いました。

以上です。

【金本部長】 どうもありがとうございます。

次は、大日方委員、お願いいたします。

【大日方委員】 よろしくお願ひします。ウィズコロナの時代、新しい考え方とか価値観といったようなものを皆さんがそれぞれやろうと取組を始めているところだと思いますので、国としてもどうウィズコロナ時代の新しい価値観を作っていくのかということ、少しでも積極的な政策、こっち方向に行きますよということを我々は打ち出していかないといけないのではないかなと考えます。特に今求められているもの、例えば公共交通機関はウィズコロナ時代で元のような事業採算性の考え方を根本的に変えなければいけないだろうと考えています。今まではコストがかかるからというような理由でなかなか取り組んでいなかったところにも、これも必須のコストとして考えなければならなくなるだろうとも考えます。

一方で、私たちが考えなければいけないのは、経済的な格差の広がりについて、いわゆる弱者、社会的弱者と呼ばれている人たちがどんどん社会の枠の外に落ちていってしまう危険性についても、ここをまた拾い社会に参画し続ける手段を確保するという役割もあるということをしっかり認識しなければいけないだろう。経済的な格差が広まると、例えば治安が悪化するとか、衛生状態が悪化を防ぐというような点についても公共交通機関に関する政策では先を読んで考えていかなければいけないだろうと思っています。

目先のこととして感染が終息しない状況の中で、旅行等に行けない、あるいは公共交通機関を利用したくないのかということを見ると、公共交通機関では具体的にどういう感染予防をしているのか、もし感染した場合、どういう情報発信がされるのかといったことが今まだ整理されていない。またはある意味、信頼が得られていないのではないかと。こういう取組をすれば安全というようなことについても、もう少し具体的な形で予防策を公共交通事業者と国と一緒に作っていく必要もあるのではないかなと、そのように考えます。よろしくをお願いします。

【金本部長】 どうもありがとうございます。

次、藤田委員、お願いいたします。

【藤田委員】 藤田です。よろしくをお願いいたします。私、防災の点からの発言なのですが、資料の17ページの最後のイメージ図を見ているのですけれども、今年の水害で明らかになったように、感染症の影響下での避難というものが問題になったと思います。ということを見ると、直接、こういう防災にも物すごく影響してきていることなのだなと思います。

それで、今年の水害の場合、そういう問題、密な避難を避けるために避難場所を増やすとか、鉛直避難を推奨するとか何か、そういうようなことで対応されていたわけで、先ほど多様性という言葉がありましたけれども、こういう災害時の避難ももう少し多様性を考えていくということもいいのかと。それで、この感染症に対して現在の避難システムをこのように対応するというのではなくて、少し感染症に強い避難の在り方はどうあるべきかということを考えてみると、より高度な避難システムが構築できるのかなということも少し考えております。

以上でございます。ありがとうございます。

【金本部長】 どうもありがとうございます。

次は辻本委員、お願いいたします。

【辻本委員】 辻本です。ありがとうございます。3点ばかり意見申し上げたいと思います。まず、コロナに対して取られた様々のやり方の中に、やはり今後も続けていくべき継続的なもの、あるいは今が大変だからといって臨時的にとっている措置、これを明確に区分していかないといけないという気がします。家田委員が言われましたように、やはり我々は進むべき方向であったにもかかわらず、例えばウェブ会議などで時間、あるいは移動の節約をするというふうなことは、本来やっていなければいけなかったことが遅れてい

たというふうなことも含めて、継続的にやっていなければいけないものは臨時的にやっているのだということを明確に区別する必要がある。そうでないと、せっかくだうまくいっているものまでまたコロナ騒ぎが終われば、元の木阿弥になってしまう。また元の木阿弥になってしまったものが、次の波が来るのを助長しかねないというようなことに注意すべきです。何が継続的にやらなければいけないことか、何が臨時的にやらなければいけないことかを明確にしていくべきだ、こんなふうな気がします。

そうすると、こういう大きな災害、危機、先ほど言われたパンデミックは、石田委員が言われたように、国土強靱化の中にこういったものを取り入れるべきだというふうに思います。、危機というふうなものをどう捉えるかということに関わっている話です。その中で今回、豪雨災害とか、地震災害とか、あるいはこの感染症とか、じたばたするだけの対応になっているところが気がかりな点です。なぜじたばたせざるを得なくなったのかということをしっかり見極める。、その中で何を臨時的にやって、何を継続的にやるかということをしっかり見極める必要があるということが、まさに大きな災害、あるいは危機を経験してできたことだと思います。

国土強靱化も例えば豪雨災害があれば一気に河道の樹木を切ってしまうとか、あっちこっち掘削してしまうとか、本来、もう少し維持管理をしっかりやっていくべきとか、継続的にやっていくべきことがやれていないがためのもの、あるいは工事進捗がうまくいっていない、整備計画がうまくできていない。継続的にやるべきことのツケが回っているのを臨時的なものだけでじたばたやってしまって、結局、継続的なものが何かが見えないということは非常に心配なことだと。今回もやはり重点政策等の議論の中では、そういった視点がやはり重要かと思います。

例えば見直すという視点で大事なことは、今度のパンデミックはやはり経済的に物すごいダメージで、我々はやはり縮小経済も意識、あるいは覚悟しなければならないということ。それは何もいつまでもそうだというわけではなくて、一体どれだけの時間差をもって我々は縮小時代というものを意識しなければならないということも含めてということです。一旦、社会資本重点整備を考えたら、これは不変のものだから、それを推し進めていくというだけではなくて、どれぐらいのダメージがあつて、それをどれぐらいの我慢すべき期間を経て継続していくかというような時間スケールも考えた計画に考え直していかなければいけないということです。

以上3点、指摘させていただきました。ありがとうございます。

【金本部部长】 どうもありがとうございます。

次は小林委員、お願いいたします。

【小林委員】 簡潔に2点ほど述べたいと思いますが、1つは今までの委員の方々が述べられたように、これから新しい様式に恒久的に変わる部分というのをはっきりさせていく必要がある。そのためにやはり投資が要るんですよね。新しい様式のためのインフラ整備のために投資をしないと、また元へ戻るだけの話に終わってしまう可能性がある。新しい様式を支援するために、どういう投資が必要なのかを議論していかないと駄目だろうと思います。例えば新型コロナ感染により、テレワークやオンライン会議が一気に浸透しましたが、ほとんどインハウスで対応しているのが現状です。新しい様式への対応を組織の中で抱え込んでしまっている。これが例えば1つの社会の新しいビジネスとか、業態とか、そういうものに成長するということまで至っていない。そこが1つ大きな問題点だろうと思います。

とりわけ、2番目の論点なのですが、地方分散化という声がいろいろ聞こえていますけれども、プッシュ側の要因の議論をしているだけなのです。実は地方でのプルの実態というのは何ら変わっておらず旧態依然のままです。オンライン技術への対応であるとか、新しい様式への変化に地方が対応できていないというのが現実です。それはIT機器を置けばいいという問題ではない。それを操作できる人材が必要です。先ほどプラットフォームの議論が出ていましたけれども、地方部でこの新しい時代に対応できるような事業者、プラットフォームを作る人材を育てていく、そういう政策が必要だろうと思います。

以上です。

【金本部部长】 どうもありがとうございます。

次は谷口委員、お願いいたします。

【谷口委員】 谷口綾子です。まず、COVID-19の状況を受けて、これからの旅客移動とその物流のことについて2点お話をしたいと思います。旅客については、必要不可欠な移動とオンラインの情報交換の2つを中心に考えていくことが必要だと思っていて、必要不可欠な移動については、すいていて快適な公共交通と、節度ある自動車利用、それと徒歩、自転車利用の促進を目指すべきで、オンラインの情報のためには強靱な情報インフラを作るべきということを考えております。

今、ソーシャル・ディスタンスを保てる自家用車の魅力が必要以上にクローズアップされてしまうと、人が集まって住むことが前提の都市では、今、私は都市の中心部の話をし

ているのですけれども、交通渋滞などで効率が低下してしまうので、そうならないためにも特に都市部や中心市街地における道路インフラの再配分が必要だと思っています。先ほど小林先生もどこに投資するかを考えることが重要とおっしゃっていましたが、既に歩いて楽しいまちづくりの施策は推進されているのですけれども、この災禍を都市部とか中心市街地の歩道や自転車道の拡大整備を思い切って行う好機と捉えることもできるのではないかと思います。さらに公共交通を公共が支えるための仕組み、例えば公営化、補助の拡大の仕組みなども必要ではないかと思っています。

それともう一つ、物流についてなのですが、特に今、宅配便の需要が増えているというデータがありましたが、強靱な物流システム構築のためにも、物流コストを物流業者に負わせるような流れは何とか止める必要があると思います。もし人材不足であれば、人件費を高くして運送業の魅力を高めるということが必要で、そうするためには適正なコストを買った人、あるいは売る人がきちんと担うべきだと。今ほとんどただで、送料無料みたいなことに皆さん飛びつくのですけれども、そういう流れはおかしいということをちゃんとやっていかなければいけないと思います。

例えば自家用車を使った個別配送サービスなどは、この流れと逆行しているので、労働の対価に見合わないような薄利多売的な運送を強いるということは、もう許されないということをきちんとアピールすべきではないかと思っています。インフラとしては、物流のインフラとしては特に都市部では荷捌きスペースですとか、物流車両の優先されるものが必要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す。

次は、二村委員、お願いいたします。

【二村委員】 二村でございます。よろしくお申し上げます。物流の観点から2点、物流の産業、これまでも言われてきたことですが、生産労働人口の減少による労働力不足の大変な時代を迎えるのだとこれまでも言われてきたところです。そのために効率化が必要であると言われていたところですが、やはり現場ベースになりますとローテクからどうしても脱却できないというのが現状でございました。ただ、コロナは非接触が望ましいとのことですので、コロナを良い機会として何とかローテクからの脱却を目指すべきなのではないかと思っております。

例えば紙でまだやりとりが行われていた取引を何とか情報化をする。せめてメール、ネ

ット、そういうようなもので行うという、レベルのあまり高くない話かもしれないですけども、思い切ってこれまでのやり方というのを変える良い機会として前向きに捉えてもいいのかなと思います。その際に必要となりますのがやはりそれぞれの事業者さんがばらばらの方法でやっているのではなくて、定式化、形式化、標準化を進めることによって効率的なプラットフォームの構築、それが必要なのではないかと思います。また、それを実現するための情報インフラも必要になるかと存じます。

それから、物流関連のこれからの課題というか、これからの変化ということを押えますと、各企業、やはりサプライチェーンの分断から来るリスクを回避するために、一部国内回帰の動きが捉えられております。もしかすると産業構造の変化などというのも捉えられるのかもしれませんが。そうなりますと、必要なインフラも変更されてくるというふうに思われますし、容量や必要となる場所に変化が生じるかもしれません。こちらはインフラを提供しなければいけない立場ということをお考えすると、様々な情報を用いた事前の分析というものが非常に重要になってくるのではないかと思います次第です。

以上です。

【金本部長】 どうもありがとうございました。

これで大体ひと当たり御発言の方はカバーしたのかと思いますが、時間的にもちょうどいい感じで、ありがとうございました。いろいろな有益な御意見をいただきまして、大変ありがとうございました。これからはもうしばらく時間をかけて、こういったことの検討を、各分野で行っていただくということになりますので、いろいろなところに反映をしていただくということになるかと思います。

私、整理をできる段階ではないのですが、いろいろ御意見をお聞きしまして、幾つかのポイントというか、側面を重視していただきたいなと思います。1つは、事務局のまとめはコロナによる変化に対する対応といったふうなものが多いのですが、1つはこれまで家田委員からも御指摘がありましたけれども、本来やるべき、特にデジタルトランスフォーメーション関係のことについては、何かほかの国と比べてもあまりうまくできていなかったということが明らかになったということがございますので、こういったことをどうやっていくのかということと、あとコロナによる変化を押えて、どういう新しい動きにしていくか、地方移住を推進していく方向に行くのかどうかとか、そういったことも含めてお考えいただきたいということがあります。

もう一つ、私が重要だと考えているのは、この部会、これからの計画に関することでご

ざいます。コロナの関係というのは、その計画を立てる上で非常に悩ましいことを提起しているというわけで、これから人々のリモートワークがどうなっていくかとか、よく分からないことがいっぱいあるということになってしまった。こういう不確実性が大きくなったときにどういうふうな形で計画を考えていくかということは、新しいチャレンジだろうと思います。こういったことについても、これから検討をお願いしたいと思います。少し余計なことを申しましたけれども、以上でコロナ対応のお話については区切らせていただきたいと思います。

それでは、次に資料2と3、社会資本整備重点計画の見直しの方向性について、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】 総合政策局の社会資本整備政策課長を先月の7月21日に拝命した須藤でございます。以後よろしくをお願いいたします。

それでは、私から次期社会資本整備重点計画の目指すべき姿、方向性について御説明いたしますので、御議論いただければと思います。前回の部会で6つの重点目標について御議論をいただきました。今回は、それを踏まえて資料2、資料3を用意しております。これから御説明申し上げます資料には、先ほど様々な観点から御意見をいただきました新型コロナウイルス感染症の影響は盛り込まれておりませんので、先ほどの御意見につきましては、また私どものほうで検討させていただいて、今後、計画の本文ですとか、あるいは部会の資料等へ反映をさせていきたいというように考えております。

それでは、ここから社会資本整備について大きく分けて2つの観点から御説明をいたします。まず、資料2に基づいて新たな計画の6つの柱について、現行計画との比較などによりまして少し俯瞰的に御説明をいたします。そして、資料3では、その6つの柱について、それぞれの施策を説明したいと思います。

それでは、資料2の1ページを御覧になっていただきたいと思います。このページでは、前回の部会において、私ども事務局から論点、課題、重点目標の6つの関係性をまとめた概念図として提示させていただいたものです。本日は、これら6つの重点目標に関して現行計画と比べ、どの点が変更になっているのか、あるいはまた6つの重点目標がどのように関わってインフラのストック効果最大化を達成していくのか、そういったことについて御説明をしたいと思います。

その次のページを御覧ください。現行の第4次の計画と次期の第5次の計画とを上下で比較しております。社会資本の整備の在り方と整備後の在り方に分けた上で、それぞれの

段階における施策の方向性を整理しています。現行計画では、整備の在り方として安心・安全、生活、成長、この3本の柱を位置づけて、整備後の在り方としては戦略的メンテナンスを掲げておりました。他方、図の真ん中の辺りに記してあるとおり、この5年間で様々な社会情勢の変化が起きています。こうした情勢の変化を踏まえて、下段の次期第5次の計画では、赤字の部分を新たに打ち出してはどうかと考えております。まず、左側の社会資本の整備の在り方について、これらは次期計画でも必要な観点というように考えておまして、取組の方向性は変えずに、例えば流域治水など近年の情勢変化を踏まえた取組を推進していきたいというように考えております。

次に右側の社会資本の整備後の在り方として、災害の激甚化、頻発化、あるいは社会資本の老朽化、また、新技術の発展、そういった様々な情勢の変化を踏まえて、社会資本の管理の取組を今まで以上に深堀、あるいは深化するとともに、利活用に本格的に取り組む必要があるというように考えております。これらの取組については、主体、手段、時間軸、それぞれの総力を挙げて実施していくことが重要というように考えております。例えば河川とまちづくりなど事業分野に、言ってみれば横串を刺して国、自治体、民間の各主体が連携するという、そういう意味での主体の総力、それから、ハード・ソフト一体となった取組を実施していくという意味での手段の総力、それから、インフラの整備段階のみならず、管理・利活用も含めた時間軸で見て、それぞれのトータルで対応していくという意味での時間軸の総力、こういった3つの総力を挙げて実施していく必要があるというように考えております。

次のページでは、それぞれ管理の取組の深化と利活用の取組について具体の説明をしたいと思っております。次のページを御覧ください。インフラの老朽化が加速度的に進む中で、インフラの機能に支障が生じる前に修繕等の対策を行う予防保全、この取組に本格的に転換することが不可欠だと考えております。その際、新技術を活用したインフラの維持管理の高度化・効率化、それから、集約・再編等によるインフラストックの適正化、こういったことに取り組むことで、将来の社会資本への投資余力を確保する、この必要があるというように考えております。新技術を活用したインフラの維持管理の高度化・効率化としては、例えばですが、新技術の活用によって橋梁の異常を早期発見するといったことが考えられます。また、集約・再編等によるインフラストックの適正化としては、例えば2つの下水道処理施設を統合するとともに、老朽化した施設を廃止するといったようなことが考えられるところです。

続いて、次のページを御覧ください。社会資本整備のデジタルトランスフォーメーションを進めるとともに、インフラの多面的・複合的な利活用によって社会資本の新たな価値を発現させていく。すなわち、社会資本のストック効果を拡大させる取組が必要であると考えております。例えばA I、I o T、ビッグデータ等を活用して都市や地域の機能やサービスを効率化・高度化するとともに、快適性や利便性を含めた新たな価値を創出するというスマートシティの推進ですとか、また、医療関係施設や公園施設等の整備と併せて治水施設の整備を進める。ストック効果の最大化の取組、こういったようなものを深化させていって、令和時代にふさわしい質の高い生活環境の実現につなげていくことが必要であるというように考えております。

次の5ページ目を御覧ください。これまで御説明差し上げた取組によってインフラのストック効果の拡大がどのように実現していくのかといったことを概念図として整理したものです。右下の水色、社会資本の整備というところの楕円形のところがありますけれども、ただ社会資本を整備するのではなくて、その左の上、インフラをしっかりと管理し、さらに右上のインフラをしっかりと利活用することで、新たなストック効果を発現し、ストック効果を拡大していきます。

さらにこうした取組を徹底することによって、インフラを世代を超えて共有する資産として捉え、新たな社会資本整備の際にも将来の利用を見据えた質の高い社会資本整備を行うことが可能になると考えております。このように社会資本整備のいわば正のスパイラルを生み出すことでストック効果の拡大、それから、国民の安心・安全、生活の質、生産性の向上、こういったものが図られて、幾世代にもわたって国民が豊かで安全な生活が実感できる国土づくり、これを実現していくべきであると考えております。また、このような正のスパイラルを生み出す上での前提となるのが、下の部分の緑色の土台に記載している安定的・持続的な公共投資の確保、それと建設産業の生産性の向上や担い手の確保・育成、こういうものが重要であると考えております。

引き続き次のページを御覧ください。この正のスパイラルを生み出す上で前提となる建設産業の生産性の向上や担い手の確保・育成、これをどのように実現していくのかを整理しております。まず生産性向上については、I C Tやデータの活用による建設産業のデジタルトランスフォーメーションを推進する。また、そのことによって施工管理のさらなる効率化やいろいろな手続の省人化・省力化の実現を目指していきます。また、担い手の確保・育成については、長時間労働の是正に向けた工期に関する基準の作成、それから、建

設キャリアアップシステムの活用などによって働き方改革ですとか、あるいは担い手の処遇の改善を推進して、担い手がキャリアパスを描きながら生き生きと働ける環境を構築していくということでございます。

以上のような御説明を差し上げた考え方について、本日、御議論いただき、それを踏まえて次期計画に反映させたいと考えております。

引き続き資料の3で重点目標、これの概要について御説明をいたします。資料3の1ページ目を御覧ください。ここからは重点目標ごとに目標を実現するための施策を紹介していきます。紙面や時間の都合もありますので網羅的に紹介できないため、主なものをピックアップしていきます。1ページ目の下側にありますとおり、緑の背景でK P Iの例というものがありますが、施策の進捗を図る指標として未精査のものも含めて、現在の検討状況を記載しています。まずは重点目標1について紹介します。左の上のほうの1つ目の箱に気候変動の影響等を踏まえた新たな防災、減災対策の推進というのがあります。河川の整備計画の見直しを踏まえた堤防強化等に加えて、前例にとらわれず部局間の連携、あるいは組織間の枠組を超えたあらゆる関係者全員が協働して流域全体で行うような流域治水というものへ転換をしていきます。

併せて災害ハザードエリアにおける開発抑制ですとか、あるいは当該エリアからの移転促進など自然災害のリスクを踏まえたまちづくりも推進していきます。右側のほうに移ってください。右上2つ目の切迫する地震・津波等の災害に対するリスクの低減というのがございます。切迫する巨大地震・津波等に備えてハード・ソフト両面にわたる対策を着実に進める必要があります。また、その下のほうですが、災害時における交通機能の確保、これも重要な観点とっております。代替性確保のためのミッシングリンク解消や港湾からのアクセスルートの確保、また、計画運休をはじめとした事業者等との連携による、いわば災害に強い交通ネットワークの構築、これが重要と考えております。最後に、これらの施策を支える体制確保については、ICT技術を活用した情報収集力の強化ですとか、あるいはTEC-FORCEの体制・機能強化・拡充を進めることを考えております。

次のページを御覧になっていただきたいと思います。重点目標の2でございます。老朽化対策は、安全・安心インフラ、生活インフラ、あるいは経済成長のインフラ、これらの全てに関わる横断的な目標だと捉えております。まず事後保全から予防保全への転換を図ることでトータルコストの縮減・平準化を図ることと維持管理体制、特に地方公共団体が所管するインフラに関して、人手、財源が限られておりますので、県と市町村間の広域的

な連携によるコストの縮減に取り組む必要があると考えております。

次に、これらの対策をしっかりと進めるためには、産官学の連携をさらに進めるとともに、新技術のニーズ、シーズのマッチングによる新技術の開発、社会実装を推進することが重要です。また、必要性の低下した施設については、廃止ですとか、あるいは除却を進めて、また、必要なインフラについても社会経済状況の変化を踏まえながら、集約・再編を図ることで規模の適正化、これを進めていくことが重要であるというように考えております。

次の3ページ目を御覧ください。重点目標の3についてでございます。まずはコンパクトシティの考えに基づく市街地整備、都市交通システム構築等によって自立した地域コミュニティの形成、地域公共交通システムを活用した市街地活性化の推進、地方港湾、空港の機能強化、こういったものに取り組んでまいります。次に、生活道路におけるハンプ等の設置、ホームドアの整備の推進など生活空間や公共交通における安全・安心の確保を進めていくことが重要だと考えております。

4ページ目、次のページを御覧になっていただきたいと思っております。重点目標の4つ目の施策でございます。まず、経済の好循環を支える基盤整備の観点から、今後の生産年齢人口の減少を補うために三大都市圏における環状道路の整備の推進。それから、国際コンテナ戦略港湾政策の推進、産業を支える人流・物流ネットワークの整備、首都圏空港等の機能強化、それから、空港アクセスルートの強化など国内外を結ぶ交流拠点の機能拡充・強化を進めることが重要であると考えております。

続いて、その右側ですけれども、都市の国際競争力強化の観点からは、アジアの新興国など海外から人、物、金、あるいは情報も含めて、そうした全ての流れを呼び込むような都市基盤整備によって民間投資の誘発と都市開発との好循環を作っていく、これが重要であると考えております。また、そのまた下ですけれども、経済成長につながる民間のビジネス機会の拡大に向けてPPP/PFIや海外インフラ展開等による官民連携の推進が重要であります。

次の5ページ目を御覧ください。情報技術の利活用・新技術の社会実装ということですが、これは老朽化対策でも御紹介したとおり、他の目標にも関わる横断的な取組として重要な観点というように考えております。コロナ禍の影響もあって接触機会の削減のため、様々な場面でデジタル化が進められているところでございますが、インフラを整備・管理する段階、それから、既存のインフラも含め、インフラを整備した後にインフラを使

う段階に分けてまとめております。まずインフラを整備・管理する段階において、インフラ分野でのデジタルトランスフォーメーションの推進、それらの技術を用いた建設生産システムの生産性向上を図るi-Constructionの取組が重要です。また、それらの施策の推進で得られたデータの蓄積、それから、多様な分野との連携によって新たな価値を生み出すための国土交通のデータプラットフォーム、この整備に取り組んでまいります。

そして、次にインフラの整備後にインフラを使う段階、これにおきましても既存の港湾、ターミナルにおいて荷役機械を遠隔操作して省力化していくですとか、あるいは働く環境をより良くする取組のために様々なデータを活用して、都市、地域全体をいわば分野横断的に最適化するスマートシティを推進していきたいと考えております。また、例えば自動運転技術やMa a S等の普及促進に向けて地中に電磁誘導線を敷設して車両の運行を補助するような、いわばインフラ側がイノベーションを促すといったような観点も重要であるというように考えております。

引き続き、最後の6ページ目を御覧ください。最後の重点目標の6番目ですが、自然環境の活用、あるいは人を中心に捉えたインフラ空間の見直しの2つに分けて施策をまとめています。まず、自然環境の活用ということですが、自然環境を生かして防災機能も兼ねるなど様々な目的のために活用するグリーンインフラの推進が重要であると考えております。そのまた右側ですが、人を中心に据えたインフラ空間の見直しに向けては、水辺や公園などと一体となったにぎわいのある町の創出、インフラツーリズムの推進、あるいは多様なニーズに応える歩行空間、バリアフリーの推進など利用者目線で使いやすいインフラ空間の整備に取り組むことが重要であるというように考えております。

ここまで御紹介を申し上げました施策については、本日また御議論いただきまして、いただいた御意見を踏まえて次期計画の重点目標、あるいは重点的な施策に反映をさせていただきたいと思っております。私からは、資料2と資料3について御説明を申し上げました。よろしく御議論いただければ幸いです。

【金本部長】 どうもありがとうございました。

それでは、意見交換に入りたいと思っております。先ほどと同じ方法で進めさせていただきます。発言されたい方はメッセージ機能に入力をお願いいたします。早速、大久保委員、挙がっていますね。お願いいたします。

【大久保委員】 ありがとうございます。私からは法政策的な観点から幾つか申し上げます。資料2の1ページ目でインフラの最適化の話がありましたけれども、これはその図

だけを見ますと、最適化が管理だけにかかっているように見えますので、整備も含むということがはっきり分かるようにしていただいたほうがいいと思います。

また、最適化を行うためには、第1点としまして多様な価値観、それから、先ほど会長からお話があったように不確実性が大きい中で政策決定をしていくという観点から、戦略的な持続可能性のアセスメントといった手続が必要になってくるのではないかと考えます。2011年以降、戦略的環境アセスメントの本格化の議論というものは進んでおりませんが、持続可能性アセスメントといったものを導入する必要性があるのではないかとということです。

第2点目といたしまして、そのためには必要なデータを統合していくことが不可欠です。これは持続可能性アセスメントを本格的に導入するかどうかとは独立して必要なことで、グリーンインフラであれば欧州で行われているTEN-Gのように背骨をきちんとデータで見える形にしていく。できるところからやるというだけではなくて、戦略的に効果が高い、やるべきところをインフラ整備していくということを考えるためには、国交省の持っているデータ、環境省の持っているデータ等々、関連のデータを統合し、そしてそれをオープンデータ化して様々な主体が使えるようにしていくということが重要であると考えます。

それから、3点目ですけれども、個々のインフラ整備に当たりましては、現在の政策評価では必要性、効率性、有効性だけを見ることになっておりますが、政策評価法そのものでは、実はこの3点だけではなく、政策の特性に応じ必要な観点から評価しなければならないことになっており、インフラに関して言えば、今申し上げましたように持続可能性、あるいは気候変動、環境影響というものが必須の観点として考慮されるべきではないかと考えられますので、制度の見直しを含めた視点が必要ではないかと思っています。

それから、4点目は、参加、協働の視点です。流域治水の記述にあらゆる主体の協働ということが一言入っており、資料の1ページ目では、様々な主体の連携という言葉になっておりましたけれども、多様な価値観を反映させて、そして最適なインフラの整備・管理を行っていくためには、プロセスの全ての段階、全てのインフラ整備・管理の段階で、あらゆる主体の参加、協働ということが必要になってくる。参加と協働は今までも社会資本整備に関して柱の一つとされていたところだと思いますが、それが今のポンチ絵では若干見えにくくなっておりますので、もう少し明確に出していただければと思います。

それから、最後ですけれども、建設業の部分につきましては、建設業と言ってしまうと、

それはやや狭くて、建設業も入りますけれども、むしろ、建設、土木の分野での公務員の技術職の確保、維持も含め、新たな人材育成の観点から、インパクト・アセスメントに長けた者、あるいはグリーンインフラの観点に長けた人たちも含む多様な人材を確保するというのも、そのセクターの強化には入ってくるのではないかと思います。

以上でございます。

【金本部長】 どうもありがとうございます。

次、根本委員、お願いいたします。

【根本委員】 根本です。資料2の2ページのところで、「経営的管理」が必要というふうに整理いただきました。重要な指摘だと思いますけれども、この言葉からは、価格を変動させて最適化することなども含まれるのではないかと思います。道路行政の中でも高速道路で混雑緩和を目指してロードプライシングを導入するということを検討・計画しています。是非、資料2の4ページの経営的管理を説明しているスライドの中では「プライシング」という言葉を使っただけないでしょうか。

あと、資料3の重点目標を説明しているところは、資料2ほど目新しくはなく、これまでの施策が並んでいるような感じです。経営的管理というキーワードも出てきません。資料3でも経営的管理の観点を踏まえて、重点目標、あるいはKPIを選んだというような説明ができると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した。

次、家田委員、お願いいたします。

【家田委員】 全体的に前回の議論などを反映していただいております、個々の重点目標については特段異論ないものの、率直に言って少し古いなという印象を受けます。日本のインフラは、いわゆる概成しているとよく言われますが、国際的に見てまだまだです。世界的にみても、高速道路が3割も2車線であるのは遅れているし、「中国は価格で、日本は品質で勝負」というふうに見がちですが、建設現場の安全面等を見ても、日本がトップではないという点はきちんと理解しておく必要があります。大林や日揮のような技術を持っている企業も見られますが、日本の建設業全体として今は安定しているというものの、競争力が停滞していると感じています。海外展開についても、スペインやドイツのように世界各国に展開し知見を積んでいる国も出てきていますが、日本はこれらの10分の1です。寺島実郎先生の著書に「埋没の中の低迷」という言葉がありますが、まさにそのとおりで

す。

だから今こそ、インフラ分野においても国際競争力を強化していくのだという、DX（デジタルトランスフォーメーション）ではないけれど、IX、インフラトランスフォーメーションの打ち出しをしていくべきだと考えます。デジタル的な要素がこのインフラの転換にも、真ん中の1つに入るのは当然なのだけれども、このIX、インフラトランスフォーメーションくらいのことを言ってやっていくぐらいの意気込みというのが要ると思っております。

それからもう一つだけ申し上げますと、国際競争力の向上という言葉がなかったような感じがするのだけれども、たくさん仕事をやっているという中からこそ、新しい技術と次の進化が生まれるんですよね。だけど、停滞しているところからは何も新しいものは出ません。今の海外でどのぐらい売上げかというのをやると、大林組と日揮が一番多いのですけれども、それでも諸外国の建設産業の一番大きいところと比べると1桁小さいんですよね。諸外国が、例えば中国のような価格で勝負しているなどということを使う人もいるかもしれないけれども、それだけではなくてスペインとか、ドイツとかフランスの一流国の建設産業は、日本の一番、海外で活躍しているところのざっと10倍仕事をしているんです、海外で。そういうところでこそ新しい技術が生まれる可能性が高い。

例えば価格競争力などというものについては、日本の建設業は非常にリダクタントです。じゃあ、どういうところが強いんですかというところ、品質と工期を守るところですと言うのですけれども、そういうことだけではなくて、価格もそうだし、安全、安全すら実は日本の建設産業は世界トップではありません。こういうところからも、ぜひ国際競争力をつけていくのだというところをこのインフラの分野の中に明瞭に打ち出していくべきだと思います。

以上です。

【金本部長】 どうもありがとうございました。

何か音声トラブルがあったようですが、それについては後ほどカバーしていただくというところで、次、石田委員、お願いいたします。

【石田委員】 石田でございます。これも短く3点ばかり申し上げたいと思います。今、家田先生もおっしゃった資料2の5ページのこの絵なのですが、質の高い社会資本整備という言葉は入っているのですが、これをどう実装していくかという、そういう何か意気込みに若干欠けるのかなという気がいたします。それに関連して申し上げます

と、先ほども申しましたように、やっぱり負担をお願いしないといけない。そのためにはストック効果とかって書いてあるのですけれども、今まで我々が何をどうしてきたか、それは国民の生活とか産業をどう変えてきたかということを相当長期に振り返って評価する必要があるだろうと思うんですね。そういうことでやっぱり、やればやるだけのことがある。負担すれば負担しただけのことはあるということを実感していただくという、そういう行為が非常に必要になるのではないかなと思いました。

2点目なのですけれども、では、それを実効的に実施する上で、先ほども申し上げましたけれども、データ連携とかDXというのが必要であることは申すまでもございません。でも、それだけで十分かというところと全然そうではなくて、これも資料2の4ページの絵を見ていただければ分かるのですけれども、私が関連しているのと言うと、下の交通関係が、絵を入れていただいているのですけれども、これが今の制度とか規則とか、あるいは予算とかパブリックアクセプタンスなどを考えると、これができない理由の10や20ってすぐ思いつくんですね。そういうことを実際にリアルに制度技術としてどう解決していくかということに踏み込まないと、何かこういうのはいいのだけれども、5ページも含めて絵に描いた餅になってしまうような気がしますので、そうならないような努力が必要だと思います。

もう一つ、これはお願いなのですけれども、資料3の重点目標の概要について、ここに書いてあることは非常に大事なことで、努力しないといけないことばかりなのですけれども、重点目標1の中に入ってしまうのかも分かりませんが、地球温暖化に対して社会資本政策、交通政策としてどう立ち向かうかということをもっと明確に主張しないと駄目だろうと思っております。理由は幾つかあって、例えば気候変動で災害の影響を被っている国が経済ベースで言うところと日本であるという、こういうふうなこともありますし、緩和策と適応策の両方が大事なのですけれども、こういうことをできるのは国交省と農水省しかないとか、あるいは緩和策に関して言うと、社会資本政策、交通政策分野から、関係する領域から発生するCO₂が我が国の総排出量のたしか51%だと思いますけれども、それぐらいは出している。それにもかかわらず、その責任感というのが何か欠如しているような気がいたします。

実は今、政府は5府省の連携で2050年を目指した地球温暖化政策を産業政策の根幹に据えて頑張ろうということになっているのですけれども、残念ながら国交省のプレゼンスというのは全くない。そういうところでスマートシティとか、スマートモビリティとか、

あるいは防災化まちづくりとかといっぱい大事なことがあるのに、何かそういうところに訴える場がないというのは非常に残念な気がします。寂しいと思いますので、ぜひ重点目標に入れていただければありがたいなと思いました。

以上です。

【金本部長】 どうもありがとうございました。

次、小池俊雄委員、お願いいたします。

【小池（俊）委員】 小池でございます。資料2、資料3、それぞれ1点ずつございますが、資料3は少し細かくなりますが、まず資料2から行きたいと思います。1ページ目のこの図、前回も出していただきましたが、私、大変良い図だと思っています。その中で相互に連携を図るということで2ページ目に非常に見事に描いていただいている、最後に主体、手段、時間軸が分野を超えて横串でやっていくのだという非常に強い決意表明を出していただいております。具体的に先ほど申しました流域治水を進めるのに並行して都市部局では都市再生特別措置法を改正いただいて、浸水域のイエローゾーンというものを都市計画の中でお考えいただくことになりましたし、宅建業の法改正もやっていただいて浸水域に関する重要事項説明も義務化していただいたということで、こういうものが具体化していく非常にいい環境を今お作りいただいていると思います。

ただし、家田先生、石田先生が今お話になったように、こういうことを進めるに当たり、我が国では何が不足していて、何をどう変えないといけないかという洗い出しをしっかりとやる必要があると思います。そうするといろいろなことが出てきますので、その統合戦略的なものを作って、こういう分野間連携の枠組を進める必要があると思っております。社会基盤というのは文明を改革する転換装置であると言われております。先ほど家田先生が、eトランスフォーメーション、デジタルトランスフォーメーションに対してiトランスフォーメーションが重要とおっしゃいましたが、私もまさにそのとおりでございますので、それをぜひお進めいただきたいというのが資料2に関するコメントです。

それから、資料3についてですが、これは一つ一つになりますので、細かいですが、簡単にそれぞれ申し上げます。重点目標1につきましては、これは非常によくおまとめいただいているのですが、KPIの例に挙げられているのが、南海トラフ地震とか首都直下地震とか国難級の災害を考えたときのものという色合いが強いのですが、水害もボディブローのように毎年やってきますので、この国難級プラスボディブローというようなものが描けるようなものにしたほうがよいというのが1点目です。また、流域治水のところでも書

いただいているように、「あらゆる関係者が協働して」という言葉がありますが、こういうものを分かる指標づくりというのをお考えいただきたいというのが重点目標1についてです。

それから、重点目標2と4について、これは物流関係で、私は直接の見識はあまりないのですが、インフラの予防保全と物流関係なのですけれども、例えば球磨川の水害では橋が十数橋、流されました。こんなのをみたのは初めてでございまして、これは流量で言いますと基本高水以上のものが流れていることを示してまして、異常な水位に対するクリアランスが取れず、橋桁が流されたわけです。今までは流木が引っかかってせき上げられて、桁が落ちることがあったのですけれども、こんなことが起こってきているという認識を社会基盤全体で考える必要があります。つまり、予防保全によるインフラ整備や物流と、気候の変化への対応の連携というものをぜひ今後お考えいただきたいというのが2と4についてです。

それから、3についてですが、これはもう進めていただいておりますが、先ほどもお話ししましたように都市と防災をどういうふうに考えていくかです。浸水深が大きく、浸水頻度が高く、被害の多いところから撤退していくことが必要なわけです。あわせて、重点目標の6と関連しますが、環境やインフラの多面的機能の活用を考える必要があります。Eco-DRRに見られますように、インフラの多面的空間、多面的機能の発揮、都市のコンパクト化、ネットワーク化するということと、防災を合わせて考えていただくことが必要ではないかと思えます。

最後に、重点目標の5についてですけれども、防災の観点からいくと、この情報が統合化されて一人一人に分かりやすく伝えられるということも非常に重要な項目ですが、デジタルトランスフォーメーションとして現在示されているものには抜けているように思います。デジタルトランスフォーメーションは最終的に国民が使えるようにならなくてはいけないので、総務省との関係も踏まえ、国土交通省の防災の観点からも是非お考えいただきたいと思えます。

以上です。

【金本部長】 どうもありがとうございました。

次は、磯部委員、お願いいたします。

【磯部委員】 ありがとうございます。磯部です。防災の関係で申し上げます。資料2の2ページですけれども、防災の関係で5年前からの変化で考えてみると、特に私が関係

する海の関係ですと、一昨年(平成30年)の21号台風で既往最大の潮位を超えたところがあったとかということが起こり、もちろん洪水もそうですし、自然災害で既往最大を超えたような事象が起こった。それから、仕組みの上でも平成27年、5年前ですけれども、水防法が改正されて最大クラスの台風による高潮、浸水域を予測するとか、あるいはもちろん河川の洪水も、内水氾濫もそうですけれども、これは平成23年の津波防災まちづくり法で最大クラスの津波に対して浸水域を決めるといふのと併せると、水害全体について最大クラスといふのと、それから、堤防護岸を作るような場合の設計クラスという2段階防災の概念が全ての水害について確立されてきたということなのだと思います。

それであるがゆえに2点ありまして、1点は堤防護岸を作ったとしても最大クラスがやってきたときには越波、越流するのだから、そのときにもできるだけ堤防護岸が破壊しないような粘り強い構造物にするという視点を全体に入れられないかということでありまして。津波については、もう「粘り強い」という言葉が行政的にも入っていますので、それはもうやっていることになっていて、これをやることによって越波、越流が起こっても相当災害を軽減することができるというの、例えば東日本大震災のときの追算から分かっていますので、そういう構造物に粘り強さといいますか、超過外力に対して強い構造物にするという視点が入れられないかということが1点です。

もう1点は、最大クラスに対して浸水域を予測して、それで避難をするということなのですけれども、このときは今の資料2の2ページで見ますと、下のほうに主体というふうになっていて、国・地方公共団体・民間と書いてありますけれども、これは一般市民の参加して非常に重要な視点になってくるので、先ほどの「あらゆる関係者」という言葉がありましたけれども、ここでの主体という意味とは少し違うのかもしれませんが、やはりどこかに市民も積極的に参加しない限りは、最大クラスに関しては減災することができないのだという視点をどこかに入れられないかということです。

その2点からKPIを作るときにも、粘り強さのようなものと、それから、市民の参加ですけれども、これが前回の重点計画、避難訓練を何%したかというようなKPIになっているわけですが、それに加えて考え得るのは、海岸協力団体というのが今もありまして、そういう協力者をだんだん作っていくということも大事だと思うので、そんなものも可能性の1つとしてはあるかなと思います。

以上です。

【金本部会長】 どうもありがとうございました。

残り時間、かなり少なくなっておりますので、手短に御発言をお願いいたします。次、深尾委員、お願いいたします。

【深尾委員】 深尾でございます。手短にお話しします。建築の立場からあまり申し上げることはないのですが、今回の資料でも「安全・安心」という並び言葉が何度も出てきます。安全と安心を区別してこういうことをまとめるのは大変いいことだと思いますけれども、今回のコロナの騒ぎの中で私つくづく思ったのは、この安全と安心の関係が不明解だということです。それがさらに不安を増しているという状況があるのかなと思います。

安心というのは、個人によってその捉え方が全然違う。また、社会によっても、どうしたら安心なのかという捉え方が相当違うので、この安全というのは工学的、科学的にどうしたら安全かどうかというのは明快ですけれども、それに対し、安全を前提で、どうしたら安心になるかというのは非常に難しい問題です。私が今回のコロナで一番勉強したのはそこなのですけれども、単に安全・安心と書くのではなくて、本当の意味で安心というのはどういうことか。

政策的に国民を安心させるというやり方はほとんど失敗するのだと思うんですね。本当に国民がみんな安心だと思うようにならなければいけない。また別の観点から見ると、コロナの場合、みんな不安に思っていたので日本の場合は割に抑えられているという面も、もしかするとあるのかもしれない。そうすると、みんなが安心して切ってしまうのは必ずしもいいことではないという面もあると思いますので、その安全・安心の関係について、今後、こういう用語を使うときに、より考えるべきかなと思っております。

以上です。

【金本部長】 どうもありがとうございました。

次、小林委員、お願いいたします。

【小林委員】 政策の頭出しの出方というのが、やっぱり縦割りになるんですね。例えば維持、補修、メンテナンスと、それから防災には重複するところが結構あるんですね。例えば災害後のインフラの安全性を保障、担保したい。そのために平常時のいろいろなインフラのデータ、災害後のデータを比較してみる。そういう分析・検討が必要ですが、なかなか出てきていない。結局のところ、先ほど連携とか、デジタルトランスフォーメーションの重要性が指摘されています。何のためにデジタルトランスフォーメーションが要るのかというと、部局や個別政策の範囲を超えて横に情報が流れることにより、政策

執行のコーディネーションが可能になる。そのためにデジタルトランスフォーメーションが必要になる。こういうコーディネーションを通じて、政策執行過程を正のスパイラルで発展させていく。そのためにも、例えばK P Iの中で連携のための情報の共有化がどれだけ進んでいるのかを評価するための指標をぜひ入れていただきたい、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、大串委員、お願いいたします。

【大串委員】 お願いいたします。資料3の重点目標5、スライド5のところなのですが、蓄積したデータを使い尽くすという観点から、とても大事だと思います。その際にやはり先ほどから自治体のお話も出ていますけれども、ぜひ自治体とデータの形式とか保存を含めたデータの統合プラットフォーム化というのをしっかり図っていただきたい。その際、2点お願いしたいのは、実際にデータを作っている人たちが、これは何のためにどういう用途で要るのかということがよく分からないままに作っているということが実際起こってまいります。そうすると、必要なデータが欠落してしまうことが起こってしまったりとか、もしくは精緻に計測しなかったりということも出るでしょうから、なぜこれが必要なのかということは、用途を含めてきちんと現場まで隔々行き渡るような施策を講じていただきたいなと思います。

もう一つ、データを活用してぜひ災害が起こったときに、例えば、八ッ場ダムのおかげで川下の流域に位置している都心の資産、財産が守られたというような報道が一時期なされました。そういう離れたところのインフラが発災時に大きな効果を及ぼしているということについて、PRをもっとしていただけたらなと思います。よろしくお願いします。

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。資料2で手段、主体、時間軸を総力を挙げて一体化するというふうに掲げていただいたのは大変心強いなと思っています。ぜひこれを実態として進めていただきたいというのが思いであります。ちょうどコロナ禍ですから、やはりデジタル化、スマート化というものを前面に出して進めていくいいタイミングでありますし、そうしたことについて国土交通データプラットフォームとか、あるいはスマートシティの話は書かれているものの、これ、実態として進めようとするとな非常に地味な話が

たくさんあるのだと思います。データの標準化とか、あるいは異なる主体間でどうやってデータの受け渡しをするかとか、そういうところが今後進捗を図る上でのK P Iになっていくのかなと。つまり、標準化をどうやって、どの程度進めていくのかということに実態的には着目して進めていただければなと思います。

建設業に関してですけれども、特出ししていただいております。ある意味、そのぐらい大変な状況だということだと思っておりますが、論点は、大手ゼネコンさんの話も重要だと思っておりますけれども、多分、喫緊の課題は地域の担い手である建設業をどうするのかというのがやっぱり重要だと思っております、そこの辺りの視点があまりないのではないかという気はしております。多分、非常に喫緊の課題なので、そこは少し地味な話かもしれませんが、ぜひ施策として進めていただければという思いがします。

以上です。

【金本部長】 どうもありがとうございます。

次、田中委員、お願いいたします。

【田中委員】 田中です。資料2にお示しいただいた第5次計画に加えられた利活用の視点というのはとても大切で、インフラを整備して提供するのみならず、社会全体で資本整備を考えて創造して使いながら、よりよく発展させていくという新しい取組方及び体制づくりになりますので、これまで以上にあらゆるステークホルダーとの情報共有が大事になってくると思います。

その流れで資料3の重点目標は全て大切で、質の高いインフラを目指すことは国民の安心感や日本、社会の実力につながりますけれども、時間も費用もかかるということを前提に、時に軌道修正をしたりですとか、新たな観点を加味していく。コロナで変わったところというのを見える化していくということで、K P I、今作られているK P Iありきで硬直化をしないという考えも必要なのかなと思います。

現代人が求めてきた安全とか、衛生的であるということは安心につながりますし、必須だと思っておりますけれども、便利とか効率的というのは社会の価値観が変わってきましたし、ここには受益と負担のバランスを考えるきっかけになるポイントになるかと思っておりますので、コロナによって公共への期待や要請は高まると思いますけれども、直ちに全て完璧にはできないということも社会の理解を得ながら、重点目標の達成をみんなで考えるという世論形成も今回考えていければと思います。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。

次は藤田委員、お願いいたします。

【藤田委員】 藤田です。手短に重点目標1について意見を述べたいと思いますが、流域治水の考え方というのは非常にすばらしいものだなと思って、最近見させていただいています。ただ、流域関係者が協働してというところはいいのですけれども、そうすると例えば縦割り行政だとか、利害関係者だとか、いろいろな人が混ざってしまうというところで、いかにそこを調整しながらいいものを作っていかるところが大事だと思いますので、その点も少し考えておかないといけないのかなと思います。

それからもう1点、もう既に非常に甚大な災害は数年も前から起こってしまっていて、今年も起こった。今年、まだ起こるかもしれないし、来年も再来年もまた起こるということを考えたときに、この流域治水とか自然災害リスクを踏まえたまちづくりの推進というのは非常にいいことではあるのですが、すぐにできることも考えながら計画を作っていくということが大事だと思いますので、ぜひその辺も推進していただきたいなと思います。

以上です。

【金本部長】 どうもありがとうございました。

次は、中村委員、お願いいたします。

【中村委員】 中村です。すごく短く言います。資料の中の言葉遣いの言い方にしましけれども、幾つかのこれまでの先生方の議論の中でもあったこともつなげるのですけれども、「持続可能」という言葉を少しくまく使って、その環境の話だったり、財源の話だったり、社会的な包摂の話というところが見えるようにすればいいと思いました。「スマート」という言葉もどこかの機会に、すごく賢くやっている部分と情報技術でやっている部分というものが出ればと思いました。「最適化」に関しても何が目的変数なのかというところが少し見えにくい最適化は少し気をつけたほうがいいと思いました。

それから、例えば建物では増築の反対に減築とあるんですけども、今あるインフラを見直していくときに、大きくすること、もちろん足りないところはどんどん大きくするのですが、大きくするだけではないというふうな感覚がもう少しあってもいいかなと思いました。

以上です。

【金本部長】 どうもありがとうございました。

次、大日方委員、お願いいたします。

【大日方委員】 資料2と資料3について1点ずつ申し上げたいと思います。まず、資

料2の4ページのところですけれども、新技術等の活用というところで、例えばということで自動運転の車椅子という分かりやすい例を入れていただいていますけれども、これがどなたかの委員も言われたように、じゃあ、よい技術はあるのだけれども普及しない、いわゆる絵に描いた餅にならないようにするためには何が必要なのかというようなところで、恐らく規制緩和も必要になるのかなと思います。重点項目のほうでインフラ整備というところでは書いていただいておりますけれども、こういったところも必要になる。そして、こういったところの緩和も進めていくという視点がKPIに入るといいなと思いました。

次に資料3の6ページ、人を中心としたインフラ空間というところで、心のバリアフリーという言葉で、括弧して「車いすサポート体験等」というような事例を入れていただいているのですけれども、率直に申し上げますと、これ、違和感がありました。サポート体験をするということで利用者目線で使いやすいものになるのだろうか。これは少し、相当と言っていいかな、日本っぽいというか、先進国の中では遅れている印象です。例えば、海外のバスは全自動化されたスロープが出てきて、運転手のサポートなしで車いすの人が乗り込めるのが当たり前になっています。日本はある種オリジナルで、運転手が降りてきてスロープを引き出してサポートして乗降させる、という形でやっています。ここにさらに「体験」とつけてしまいますと、ちょこっとサポート体験をやっておけばバリアフリーが進むという、こういった形で果たして実現できるのかなというところで、もう少しこの表現については御検討いただきたいなと思いました。

以上です。

【金本部長】 どうもありがとうございました。

少し時間は超過気味なのですが、あと3名の方、残っておりますので、手短にお願いします。まず、齊藤委員、お願いいたします。

【齊藤委員】 齊藤です。資料2の3、4、5ページの辺りでコメントさせてください。3ページでインフラ管理の最適化、管理というふうにあります。保全、維持管理、それから、利活用、集約・再編ということがありますので、何か言葉としてはマネジメントという言葉のほうが適切なのかなと思いましたところ、4ページに経営的管理というのがございますので、経営的管理がどのようなものか、もう少し分かるように4ページのところが御説明があったらなと思いました。そして、経営的管理というせっかくの新しい視点でございますので、ぜひ5ページのところにその言葉を位置づけていただいたら、より趣旨が伝わる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。

次、辻本委員、お願いいたします。

【辻本委員】 辻本です。ありがとうございます。手短に言いますと、「連携」という言葉がやはり非常に重要なキーになっていると思います。重点目標が、各部局のレポートがホチキス止めされているだけにすぎないというふうな極論もありましたが、それはかなり改善され、全体像がまとまってきた気がします。それを助けているのがスパイラル構造の説明だと思います。

ただ、各重点目標に関してはK P Iがあるのだけれども、全体像としてはどんな指標があるのかがまだ課題でしょう。今日もいろいろ委員からの指摘がありました。持続可能性とか、そういった全体像の指標が何かを考えられればいいと思います。あるいは各重点目標のそれぞれのK P Iの数値が全体像の中でどれぐらいのウェートを持っているのか、そういったことが考えられるようになると、全体像として連携していく場合の1つの目標、それはサステナビリティかもしれませんが、そういうようなものに対してどんな方向性が見えるものになる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した。

次、小池淳司委員、お願いいたします。

【小池（淳）委員】 小池です。手短に2点意見があるのですが、1つは、これは技術とか手法がいろいろまとめられているんですね。全体を通して見て非常に言葉は悪いですが、無機質なんですね。日本のこういう今後を考える、あるいは風土とか伝統とか、こういったものの概念は、こういったところにほとんど出てこないのですが、それは考えた上での技術だという理解をしています、もう一度そういう視点から日本独自の将来を創るということを御検討いただければというのが1点です。これはあまり大したことではないです。

もう1点目は、資料2の5ページ目、これは前回も言ったのですが、これの上の目指すべきものの3つ目の点です。途中からです。「幾世代にもわたり国民が豊かで安全な」云々とあって、これがSDG sの達成にも資するとあるのですが、先ほどの意見でもあったように、安全と安心は違う。安心というのは、実はここで言うと1つの安心の考え方は、幾世代にもわたり国民全員が豊かである。こういったきつい言葉が入るかどうかというのは

一度御検討いただきたい。ちなみにSDGsというのは、最後まで取り残すことなくというのが趣旨ですから、それに合わせようと思うのと「全員」という言葉が入ります。これは今まで議論していた効率性とはまた相反することになるかも知れないですので、慎重に、ただの意見ですので慎重にお考えください。

以上です。

【金本部会長】 どうもありがとうございました。

たくさん貴重な意見をいただきました。時間を少し超過して恐縮でございます。今日の皆様からの御意見を踏まえて社会資本整備重点計画及び公共交通政策基本計画の見直しに向けて検討を進めていただくようお願いいたします。

最後に、事務局から何か御発言等ございますでしょうか。

【社会資本整備政策課長】 先生方、たくさんの貴重な御意見、ありがとうございました。また、今日いただいた御意見を踏まえて、しっかりと私どものほうでこの計画の策定に向けた検討に反映をさせていただきたいと思います。また次回には、そういったものを反映させたものをまた提示させていただいて、御議論をしていただければと思います。本当にありがとうございました。

【金本部会長】 それでは、本日の議事は以上にさせていただきます。進行を事務局に戻しますので、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、本日は大変ありがとうございました。また、委員の皆様には、これからも御指導いただくこととなりますが、どうぞよろしく願いいたします。

最後に2点、事務局から連絡事項を申し上げます。まず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、委員の皆様にご内容の御了解をいただいた上で国土交通省のホームページにて公開いたします。短時間でしたが、こちらのほうで機器のトラブルがございましたので、少しやりとりさせていただくことがあろうかと思いますが、どうぞよろしく願いいたします。

2点目ですけれども、次回の計画部会につきましては、本日の御議論を踏まえて、また秋以降、開催させていただきたいと考えております。また後日、委員の皆様にご日程調整の御連絡を差し上げますので、御協力いただきますようよろしくお願いいたします。

以上をもちまして、本日の計画部会を閉会といたします。本日は、熱心な御議論をいただき、誠にありがとうございました。

— 了 —