

第47回社会資本整備審議会計画部会及び  
第45回交通政策審議会交通体系分科会計画部会

令和3年3月31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47回社会資本整備審議会計画部会及び第45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。どうぞよろしくお願いたします。

委員の皆様におかれては、年度末の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、23名の委員に御参加いただく予定です。社会資本整備審議会令第9条第3項及び交通政策審議会令第8条第3項に定める定足数を満たしておりますことを御報告いたします。

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。

それでは、ここで、今回の計画部会から新たに御参加いただく委員を御紹介させていただければと思います。

新しい委員の皆様、この後、お名前をお呼びいたしますので、呼ばれましたら、マイクをオンにさせていただいて、一言御挨拶いただければと思います。

まず初めに、日本商工会議所社会資本整備専門委員会委員長の荒木毅委員でございます。

【荒木委員】 富良野商工会議所会頭をしております、荒木でございます。

日本商工会議所では、社会資本整備専門委員会の委員長をしております。地域社会の発展にはインフラの整備・維持が重要だと思っております。経済発展の観点から意見を述べさせていただきたいと思っております。どうぞよろしくお願いたします。

【社会資本整備戦略推進官】 ありがとうございます。

続きまして、筑波大学教授の谷口守委員でございます。

【谷口（守）委員】 ただいま紹介いただきました、筑波大の谷口守と申します。

都市計画、交通計画、環境計画などを専門にしております。よろしく願いいたします。

【社会資本整備戦略推進官】 ありがとうございます。

本日は、御都合で御欠席のため、事務局からお名前のみ御紹介させていただきますが、京都大学教授の中北英一委員にも、新しく計画部会委員に御就任いただいております。

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、資料を画面に配信いたします。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。

なお、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。進行途中で御不明点等ございましたら、チャット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。

それでは、これ以降の進行は、金本部長にお願いしたいと存じます。どうぞよろしくお願い申し上げます。

【金本部長】 金本でございます。

最初に、オンライン形式で初めて御出席の委員もいらっしゃるようでございますので、不都合や問題があれば遠慮なくお申出くださるようお願いいたします。

あと、それぞれの議事について、事務局が説明した後、意見交換を行いますが、その際、御意見、あるいは御質問したい方は、手を挙げる機能で発言を希望する旨をお知らせください。発言希望多数の場合には、事務局にもフォローいただき、事務局から指名いただくかもしれませんが、オンライン形式で円滑な審議を進めるためのものですので、御協力をお願いいたします。

それでは、議事に入ります。本日の議事は、社会資本整備重点計画（素案）についてと、交通政策基本計画（素案）についてとなっております。

最初は、社会資本整備重点計画について説明を求めた後、意見交換を行います。続いて、交通政策基本計画について説明を求めた後、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。

【社会資本整備政策課長】 総合政策局社会資本整備政策課長の須藤でございます。よろしく願いいたします。

私のほうから、社会資本整備重点計画について御説明いたします。お手元に資料1-1、

1-2があろうかと思いますが、資料1-1が計画の概要を8枚にまとめたものであります。また、資料1-2が計画の本文になっております。前回の計画部会において、委員の皆様方から御指摘、御意見を頂いた点を反映させるとともに、政府内で調整を行った点を反映させております。

本日の会議で御議論いただいた後に、資料3にあるとおり、4月上旬にパブリックコメント、都道府県からの意見聴取などの手続きを行いたいと考えております。その後、最終案を5月11日の計画部会にお諮りした上で、閣議決定を行いたいと考えております。

本日は、まず、資料1-1に沿って概要を説明した後、資料1-2の本文に沿って、前回の資料からの主な修正点、委員の皆様方から頂いた点を反映させた点について御説明をさせていただきます。

それでは、まず、資料1-1に沿って計画の概要について御説明します。

1ページ目については、前回の2月の計画部会でお示したのからほぼ変更はございません。

2ページ目を御覧ください。こちら重点目標1から6までについて、2月の計画部会でお示したのからほぼ変更ありませんが、資料の下のほうの第4章、「計画の実効性を確保する方策」という欄を新たに設けております。この点については、後ほど御説明させていただきます。

3ページ目を御覧ください。3ページ目から8ページにかけて重点目標1から6まで、1枚ずつ、代表的な施策と数値目標、KPIをまとめております。2月の部会では、KPIの指標名までお示ししておりましたけれども、今回は各指標の数値目標をお示しております。この資料で言うと、それぞれのパートの緑色の箱がありますが、その中にKPIの数値目標を記載しております。政策のパッケージごとに主なものについて御紹介をさせていただきます。

まず、重点目標1「防災・減災が主流となる社会の実現」ということでありますが、1-1では流域治水を推進するため、1級水系及び2級水系において流域治水プロジェクトを策定している水系数を指標として設定しております。

政策パッケージの1-2では、地震や津波などの災害に対するリスクを低減するため、例えば、緊急輸送道路上の橋梁の耐震化率といったものを指標として設定しております。

政策パッケージ1-3ですが、災害時の交通機能の確保を図るための施策として、例えば、高規格道路の4車線化優先整備区間の事業の着手率などを指標として設定しています。

それから、1－4では、危機管理対策の強化を図るための施策を並べておまして、例えば、国、都道府県、市町村における建設キャリアアップシステム活用工事の導入といったものの指標などを設定しております。

次に、4ページ目を御覧ください。重点目標2「持続可能なインフラメンテナンス」でございます。

2－1で計画的なインフラメンテナンスを推進するため、予防保全を本格化させていこうということで、指標としては予防保全型インフラメンテナンスの転換に向けた施設の修繕率といったものを設定しております。

2－2では、新技術の活用などによってインフラメンテナンスの高度化、効率化を図っていくこと。

それから、2－3では、集約・再編によってインフラストックの適正化を図ろうということで、この集約・再編は、現行の4次の計画でも言及しておりましたけれども、数値目標までは設定するに至っておりませんが、今回は数値目標として施設の集約、撤去、機能縮小の検討自治体の割合などの指標を設定して、道路については、そういったものを指標設定しているということでもあります。

それから、5ページ目を御覧ください。重点目標の3「持続可能で暮らしやすい地域社会の実現」であります。

3－1で、魅力的なコンパクトシティを形成するため、立地適正化計画と地域公共交通計画等を連携して策定した市町村数を指標として設定しております。

3－2では、地方への新たな人の流れや地域間交流を促進するため、道路による都市間速達性の確保率などを指標としております。

それから、3－3では、安全な移動、生活空間を確保し整備していくということで、通学路における歩道等の整備率などを設定しております。

また、3－4では、バリアフリー・ユニバーサルデザインを推進するため、移動円滑化促進方針、つまりマスタープランの作成の自治体数を指標としております。

6ページ目を御覧ください。経済成長、「経済の好循環を支える基盤整備」ということであります。

政策パッケージ4－1では、サプライチェーン全体の強靱化・最適化を図るということで、三大都市圏環状道路整備率などを指標として設定しております。

4－2においては、地域経済を支える観光活性化などに向けた基盤整備を促進していく

ということで、三大都市圏国際空港の国際線就航都市数、あるいは旅客施設における多言語対応率といったものを指標として設定しております。

それから、4-3では、民間都市を誘発して、都市の国際競争力の強化を図る。

あるいは、4-4では、我が国のインフラシステムの海外展開を推進していくといった施策を並べ、関連の指標を設定しております。

7ページ目を御覧ください。重点目標5の「インフラ分野のデジタル・トランスフォーメーション」についてであります。

重点目標5では、政策パッケージ5-1で、社会資本整備のデジタル化・スマート化によって働き方改革、生産性向上を進めるため、国土交通データプラットフォームと連携するようなデータ数を指標として設定しております。

その他、設計、施工におけるICTの普及、活用促進なども合わせて推進してまいりたいと考えております。

5-2においては、新技術の社会実装によってインフラの新価値を創造していくということで、スマートシティ、あるいは人を支援するAIターミナルの実現ということで、これらの新技術を実装していく自治体、あるいは団体の数などを目標として設定しております。

8ページを御覧いただければと思います。重点目標の6ということで、「インフラ分野の脱炭素化・インフラ空間の多面的な利活用による生活の質の向上」ということで、6-1ではグリーン社会の実現を図っていくということで、低炭素都市づくりの推進、あるいはカーボンニュートラルポートの形成、それから、木造建築物の普及促進といった計画を並べております。

それから、6-2におきましては、人を中心に据えたインフラ空間の見直しということで、例えば、道路空間のにぎわいの創出、あるいはインフラツーリズムの推進など、こういった施策を列記しております。こういったものに取り組む団体数、市町村などの数を目標として設定しております。

以上が資料1-1の説明になります。

続いて、資料1-2の本文について御説明させていただきます。

まず、冒頭の「目次」のところを御覧になっていただきたいと思います。全体の構成について御説明します。

「はじめに」というところで、社会資本整備の必要性、あるいは今回の計画のポイント

などについて記載しております。

第1章では、激甚化、頻発化する自然災害やインフラの老朽化、人口減少やデジタル革命の進展、グリーン社会の実現に向けた動きなど、社会資本整備を取り巻く社会経済情勢について記載しております。

第2章では、今後の社会資本整備の方向性や6つの重点目標をお示しし、今回の計画のポイントである総力、インフラ経営、持続可能で質の高い社会資本整備を下支えする安定的・持続的な公共投資、それから、建設産業の生産性向上、担い手の確保・育成について記載しております。

第3章では、先ほど御説明した、それぞれの重点目標ごとに目指すべき姿、現状と課題を示すとともに、複数の政策パッケージを定め、それぞれ重点施策についてKPIを定めております。

第4章と「おわりに」については、2月の計画部会では文章をお示ししておらず、今回、新たにお示ししているものであります。

第4章では、地方ブロックにおける社会資本整備重点計画の策定、あるいは多様な効果を勘案した公共事業評価などの実施など、計画の実効性を確保する方策6項目について記載しております。

ここまでが「目次」でございまして、次のページ以降は、前回の資料からの主な修正点、あるいは委員の皆様方の御意見を反映させた点など、主な点について御説明させていただきます。

2ページ目を御覧ください。前回、社会資本整備を行う必要性を記載すべきではないかとの御指摘を頂きました。このため、2行目以降において、インフラが現在を生きる我々の日々の生活や社会経済活動の基盤であるということとともに、将来の世代の豊かな生活の基盤となるものであり、未来への投資である。その旨を記載しております。

また、日本のインフラが置かれている現況を記載すべきではないかとの御指摘も頂きました。このため、15行目以降において、安全・安心の確保や持続可能な地域社会の形成、経済成長を図っていく上で必要となるインフラは十分ではないという旨を記載するとともに、現在の我が国のインフラが置かれている状況を諸外国との比較を含め、しっかりと把握した上で、戦略的・計画的に取り組んでいく旨を記載しております。

少し飛んで10ページ目を御覧ください。前回の部会において、「真の豊かさ」をもう少し具体的に記載するべきではないかとの御意見がございました。このため、21行目以降

に「真の豊かさ」というものについて具体例を記載しております。

それから、12ページ目を御覧ください。前回、デジタル化・グリーン化という目標については、社会資本整備以外の大きな枠組みが見えるようにすべきではないか、あるいは他の重点目標とレイヤーが違うのではないかとの御指摘を頂きました。このため、12行目以降に第5の目標、デジタル化、第6の目標、グリーン化。この点は、社会資本整備の観点を越えて、それぞれ我が国のデジタル社会の実現や2050年、カーボンニュートラルの実現に資するものであるという旨を記載しております。

13ページを御覧ください。次のページです。前回、「主体の総力」について各主体の役割分担を明記すべきではないかという御指摘を頂きました。3行目以降に、施策に応じ、それぞれの主体の役割分担を明確化し、適切かつ効果的な連携体制を築くことが重要であると記載させていただきました。

また、不確定な場面での意思決定を支える科学技術に関する記載が不足しているのではないかとの御意見もありました。このため、10行目以降に社会資本整備分野における技術研究開発を促進し、開発された技術の導入・実用化を図るという旨を記載しております。

次の14ページを御覧ください。前回、PPP/PFIに関して、地域経済の好循環の観点を強調して、PPP/PFIは重要であるという御指摘を頂きました。このため、11行目以降に、官民が連携し地域活性化や経済の好循環を実現することが重要であると付記させていただいております。

17ページを御覧ください。前回、外国人材の今後の活用について記載すべきということが建設産業の関係でございました。そのため、27行目以降に、特定技能外国人制度の普及等を通じた外国人材の受入環境の整備と活用の促進などに取り組む旨を記載しております。

20ページを御覧ください。前回、KPIについて、KPIを達成することによって国民がどのように裨益するのか、分かりやすくすべきではないか、人々が成果を実感できるようなKPIにするべきではないかとの御指摘を頂きました。このため、各本文のKPIの最初に不等号の印、<>を付記しまして、KPIの達成により実現されることを分かりやすく記載することにしました。9行目以降にその旨を記載しております。

23ページを御覧ください。前回の計画部会で高潮等の災害対応について、東京湾などの三大湾の重要性が高い。その旨の御指摘を頂きました。10行目以降に、東京湾をはじめ、背後に人口・資産が集中する重要な沿岸等においては、気候変動の影響を考慮した新

たな計画に基づいた気候変動適応策を推進するということを記載しております。

少し飛んで41ページを御覧になっていただければと思います。インフラの老朽化対策につきまして、前回の計画部会におきまして、インフラの老朽化対策はインパクトとリスクの掛け算で考えていくといった点を記載すべきではないか、古い橋梁ではなく、新しい橋梁を優先的に対処するような視点があってもよいのではないかとといった指摘を頂きました。このため、6行目以降に、インフラの点検結果や利用状況等を踏まえて対策の優先順位を設定する。この旨を記載するとともに、早期に措置が必要なインフラへの集中的な対応や、損傷が軽微な段階での修繕の実施を計画的に行うということを記載しております。

しばらく飛んで70ページ目を御覧になっていただければと思います。前回の部会において、新技術を導入した複合的なインフラ活用を記載すべきではないかとの御指摘がありました。18行目以降のところですが、新技術を活用してインフラの機能を最大限に引き出し、課題解決や新たな価値の創造に寄与する必要があるとの旨を記載しております。

71ページを御覧ください。次のページです。前回、国土交通データプラットフォームがどのようなデータを連携させるのか分かりにくいとの御指摘を頂きました。4行目以降に、施設・地盤等の国土に関するデータ、人流等の経済活動に関するデータ、気象等の自然現象に関する様々なデータとの連携を進めるという旨を記載しております。

また、データプラットフォームを支えるセキュリティ体制について記載すべきであるという御意見を頂きました。6行目以降に、セキュリティの実装も政府全体の方針等を踏まえ取り組むという旨を記載しております。

85ページを御覧ください。前回、脱炭素や持続可能性の観点も踏まえた政策実施が必要ではないかとの御指摘を頂いております。このため、20行目以降に、構想段階において、持続可能性を考慮した環境面等の様々な観点から行う総合的な検討の下で計画を合理的に作成する取組を積極的に実施するという旨を記載しております。

86ページを御覧になっていただきたいと思います。前回の部会で、DXは組織やインフラを越えて情報をつなげる必要があるといった御指摘を頂きました。11行目以降に、官民のデータを組織を越えて連携させることにより、業務の効率化やリノベーションの促進を実現する旨を記載しております。

時間の関係上で、説明はここまでとさせていただきますが、このほかにも前回の部会で御指摘を頂きました点、おおむね反映させていただいております。

私からの説明は以上でございますので、委員の皆様方からの忌憚のない御意見を賜れば

幸いです。よろしくお願いいたします。

【金本部長】 御説明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が、御意見、御質問をしたい方は、手を挙げるのアイコンで発言を希望する旨をお知らせください。御発言者を指名させていただきます。また、指名された委員は、発言趣旨が分かるよう、該当ページや該当箇所等を述べていただいた上で、御発言をお願いいたします。

また、活発に御意見を頂ければと思うわけですが、一方で時間も限られておりますので、お一人最大3分ということをお願いできればと思います。3分みんながしゃべると全体に超過しますので、3分以内、なるべく短くということをお願いいたします。

それでは、どなたかございますでしょうか。では、石田委員、お願いいたします。

【石田委員】 石田でございます。ありがとうございます。3分で終えたいと思います。

今回の基本計画の特徴の1つは連携だと思うんですね。84ページにもきちんと書いていただいておりますけれども、例えば、その典型例としての流域治水ということを押見しますと、概要版の3ページに流域治水があるんです。これは、河川局がやること、道路局がやること、住宅局がやること、都市局がやることと読めてしまうんですね。本文の23ページでも同様の傾向があります。これから始めていくことなので、現時点ではこれで仕方ないと思うんですけれども、できましたら、こういう連携のベストプラクティス集みたいなものを別途お作りいただけないかと思いました。

2番目が、財源に関してであります。PFIとPPPを書いていたことは誠によかったですけれども、やはり今話題のESG投資をどうするかということは結構大事だと思うんですね。ESGを呼び込むためのいろいろな制約、あるいはそこでの公的負担の在り方、役割分担の在り方ということが大事で、世界中で30兆ドルあるから下さいと言っても、もうからない限り来てくれませんので、そういう仕組みを変えたほうがいいのかなと思います。

あと、これから3つは個別の話になります。47ページのインフラストックの適正化というところがあります。押見いたしますと、こういう世の中だから、廃止しようという姿勢が濃厚に見えます。それはそれで正しいんだと思うんですけれども、今、せつかくあるものを再利用する、再活用する。例えば、バイパスが整備された現道を健康のため、安全のため、観光のために追加的な整備をするみたいなことも十分考えられるのではないのかなと思いますので、そのようなニュアンスを残していただければと思います。

49ページ、重点目標3のいい地域社会の実現ですけれども、こういうものをうまくワークさせるためには、地域の人や組織がないといけないと思うんですね。道路協力団体や河川協力団体など、いろいろな形のプラットフォームを一生懸命やっておられますので、そういう人々を活用するということが大事なかなと思います。

それと、一番最後、3分になってしまいましたけれども、78ページから始まるカーボンニュートラルです。もう少し頑張って、KPIの数値を高めに設定できるようなことを考えられないかなと。政府も2030年の中間目標を上増しするみたいな動きも濃厚に漂っておりますので、その辺、お酌み取りいただければなと思います。

以上です。

**【金本部会長】** どうもありがとうございます。

次、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。簡単に4点申し上げます。

1点目は、本文の素案の3ページの9行目です。特徴として「時間軸の総力」という言葉が出てきています。これは前からあるのですけれども、実際に文章になってみますと、「時間軸の総力」という意味合いが1点目、2点目に比べて極めて分かりにくい。維持管理も含めて考えるということであれば、むしろ2つ目の特徴として3ページに掲げられているインフラ経営や、世代を超えて共有する資産に位置づけたほうが分かりやすいのではないかという気もいたしますので、再度確認いただきたいと思います。

2点目は、様々な分野との統合に関しまして、本文の3ページや13ページに他の計画との関係の話が出てきますが、今回は気候変動対策等を重点化することを考えましても、環境基本計画及び環境に関する計画との関係の重視ということを明記したほうがいいのではないかと思います。環境基本計画との統合については、社会資本整備重点計画法6条にも定めがありますけれども、同様の規定がある国土形成計画についても、わざわざここに明記してありますし、基本計画以外の環境関連の計画との統合ということもありますので、これは明記したほうがよいと考えます。

それから、3点目は、持続可能性に関することです。持続可能性というのは経済、社会、環境、いずれにもかかる言葉だと思うのですが、これはまだ素案の段階だからかもしれませんが、この点が必ずしも統一されていません。ところどころで社会にしかかかっていなくて、経済にはかからないとか、逆に環境にだけかかっていて、経済、社会にはかかっていないというような場所が何か所か見受けられますので、この点を統一していただければ

と思います。

例えば、本文の11ページ、12行目は、「持続可能な地域社会」を鍵括弧でくくって、その次、「経済成長」を別途鍵括弧でくくっていますので、「持続可能な」がかからないように読めますので、このような点を留意いただければと思います。

それから、最後は、本文15ページ、27行目以降の戦略的・計画的な社会資本整備という部分です。これは重要な点だと思いますけれども、諸外国では、そのための手段を具体的には持続可能性アセスメントのような仕組みで担保していると思います。これは従来から申し上げている点ですが、もう少し書き込むことができないかということ意見をとして申し上げます。

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。

次は、小林潔司委員、お願いいたします。

【小林委員】 それでは、簡潔に参りますが、1つは表現の問題ですけれども、重点目標5の5-1で、「水害リスク空白域の解消の推進」という言葉が出てきています。水害リスク空白域という意味がよく分からないです。書くとしたら、「水害リスク情報の空白地域」。そういう意味ではないかと思いました。

それから、最後の部分で、86ページです。これからの方策ですけれども、データを連携するDXの推進は非常に難しい課題ですが、しかし重点的に進めていただきたいと思えます。とりわけ、KPIの指標の算出自体が、関連部局が連携しないと指標策定が容易ではない。どの程度連携が達成できているかは、KPI指標の算定を担当される方がよくお分かりになられると思うので、KPI算定過程の効率性そのものが1つのフィードバック情報になるのではないかなと考えました。

以上です。

【金本部長】 どうもありがとうございます。

今さっき、田中委員が挙がっていたような気がしましたけれども、田中委員、お願いします。

【田中委員】 田中里沙です。よろしいでしょうか。

【金本部長】 はい。

【田中委員】 ご説明をありがとうございます。3つほどの視点から意見を述べさせていただきます。

まず、資料1-1の4ページ、1-2の本文41ページあたりで、持続可能なインフラメンテナンスのことが書かれ、御指摘で新しい言及も頂きましたけれども、財源確保もあって難しいところですが、安全は第一義的に大事で、ここにさらに市民の理解や参画が得られるような視点が加わると良いのではと思っています。先日、河川事業における橋の架け替えにおいて、歴史があり、地元で親しまれて来た形状やデザインをそのままの形で担保して、工事をするという御説明を頂きましたけれども、継承と革新に対する民意の醸成は素晴らしいと感じました。また市民の目や参画、投稿によって、インフラの日常적인見守りやメンテナンスへの気づきを、デジタル環境やツールを生かして情報共有を図ることも明記できたらと思います。

もう一点は、資料1-1の8ページ目にグリーンインフラの推進と人を中心にしたインフラ空間の見直しの観点が提示され、本文にも書かれていますが、コロナ禍でソーシャルディスタンスが保てるような新しい生活への対応と、自然環境への関心の高まり、非接触の活動が重視されて、人気も出ているところです。このグリーンインフラの推進をするに当たって、インバウンドがよみがえるときにも、環境とともにある社会資本の整備は、世界から評価される大きな価値になることを見越した視点があってもいいのかなと思いました。

また、資料1-2の26ページ辺りに、流域治水の対策の項目の1つとして、メディアとの連携で情報発信も強化していくことが項目として記されています。まちづくりにおける避難場所や避難経路の中に入るかもしれませんが、流域治水に関わる主体を増やすという意味からも、地域企業、地元企業との連携や協定による防災・減災活動の数を増やすことができると期待します。民間企業や民間の人たちの参画が、会社単位でもより加速されることを目指し、KPIに入れるのは難しいかもしれませんが、具体的に言及いただくのはいかがでしょうか。御検討いただければというところで、以上、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、荒木委員、お願いいたします。

**【荒木委員】** 荒木です。ありがとうございます。

去る3月18日に、日本商工会議所では、この2つの計画に対して意見書を提出いたしました。まずは、多くの意見を反映いただいたことに厚く感謝申し上げます。

初出席のため細かい点について全ては発言しませんが、全体感として、インフラを「国

民が持つ『資産』として表現されていることは大変素晴らしいものの、この文章を読んだときに、なかなか心に響いてこないという印象を持ちました。インフラというのは、いにしえから水の制御から農業が進展し、人口が増大し、都市形成をして、文明が作られてきたように、都市形成の基盤であり、さらに今後も文明の発展を支える重要なものであると私は思っております。国民が幸せを感じられる生活ができる基礎という視点から、よりインフラ整備の重要性についてアピールしていただければと思います。

PPP/PFIについて、13ページ、14ページ等に有用性を書いていただいたことについては感謝申し上げます。ただ、これはどちらかといえば行政がやるPPP/PFIの文章のように感じます。地域企業がインフラの整備、維持、運営をすることは、地方行政の財政面や地域経済の活性化に有効であり、さらに、運用面では行政主導よりも実績を上げたという事例もあるなど、民間企業が設計段階から加わることで素晴らしい効果を上げることができると思っています。地元の企業の提案にはインセンティブを持たす等、特に地方都市において企業が参画しやすい環境整備をお願いできればと存じます。

B/Cの関係について、83ページ等に記載がありますが、貨幣換算によるB/Cだけでなく、観光振興の観点等、それぞれの地域経済に与えるメリットに関する視点を盛り込んだ採択時評価を御検討いただきたいと思っています。

火山噴火対策について、富良野市の隣町には十勝岳という活火山があり、30年から40年の間隔で噴火しています。大正15年5月の噴火時には、融雪型火山泥流によって国道が機能不全となり、死者・行方不明者が144名に上りました。このところ、火山活動が活発になってきておりますが、文中の火山についてはKPIも観測面に限られていますので、そのまま置き去りにせず、緊急避難等についてもぜひ計画の中に入れていただければと思っています。

交通ネットワークについて、5ページに災害発生時の途絶について記載がございますが、リダンダンシーについては余り書かれていないかと思っておりますので、記載をご検討いただければと存じます。

以上です。ありがとうございました。

**【金本部会長】** どうもありがとうございます。

次は、谷口守委員、お願いいたします。

**【谷口（守）委員】** 谷口です。今日から初めて参加させていただきます。既にもういろいろなところを先生方も言ってくださっていて、僕の言うところはほとんどないんです

が、1つだけ少し気になったことがあって、抜けているかなと思うことが、社会資本に関する広報や教育ということが、本当はあったほうがいいのではないかなと思っています。

ちなみに、ちょうど昨日、教科書の検定が終わったというお話で、地理総合などが必修になっているわけですが、その中で防災や環境など、そういうことは非常に重視されるように変わってきているわけですが、社会資本が重視されるとは、残念ながらない。それらを全部支えているはずなんですけれども、そういう教育が、実はちゃんとされていないのではないかなと思っていて、K P Iを入れるとしたら、今から無理があるんですけれども、社会資本の重要性をちゃんと説明している教科書の割合とか、教育の段階から、こういうことが大事なんだよと、分かっている人に情報共有するだけではなくて、小さい頃から親しんでいただくことが必要なのかなと思いました。

以上です。

**【金本部長】** どうもありがとうございます。

次は、中村文彦委員、お願いいたします。

**【中村委員】** ありがとうございます。中村文彦です。2点だけです。

先ほど、小林潔司先生も御指摘されたデータのところですけれども、願わくば、国交省の中をもう一個越えたところ、交通で言えば警察だし、健康福祉で言えば厚生労働省になりますけれども、そこまでも含めたところがもう少し見える日本語が86ページにあればいいなと思いました。

そして、そのデータのところというのは、具体的なインフラと、その使われ方に関するデータの連携も言ってほしいと思うんですけれども、そうすると、例えば、60ページぐらいのところではバリアフリーに関するK P Iなどがありますが、ユニバーサルデザインの推進と言ったら、実際にそれで人々の行動がどう変わったかというアウトカム的なところの指標までいき得ると思うので、データをうまくつなげる。それが、整備と行動にもつながる。それを生かしたK P Iで、今まで少し測りにくかった部分まで踏み込むというところが見えるとよいと思いました。具体的には、86ページから60ページ辺りの成果指標。もし工夫できることがあれば御検討ください。

以上です。

**【金本部長】** どうもありがとうございます。

あと、根本委員、お願いいたします。

**【根本委員】** 根本です。ありがとうございます。

私からは、高速道路の事業費の確保に関してコメントします。社会資本整備重点計画で、いわゆる事業費は記載しないことになっています。ただ、国及び地方自治体はK P I 目標の達成に向けて、毎年の予算の中で事業費を確保することが求められているのだと思います。

ところが、高速道路の暫定2車線区間の4車線化や、大都市圏の環状道路整備というのが何回か出てくるわけですけれども、これに関しては目標整備率が示されており、おおむねの事業費が想定できるわけですが、これらの事業は現在の償還計画の中に含まれていませんから実施できません。償還期間を再度伸ばす、あるいは永久有料に転換するなど、そういう制度変更がないと実施できません。そういう意味で、計画の中で償還計画を見直すことに言及することが必要なのではないのでしょうか。

「P F I の推進」という文言は出てくるわけですけれども、「持続可能な有料道路制度の確立」というのも重要だと思っております。

以上です。

**【金本部長】** どうもありがとうございます。

あと、リストがちゃんと出てこないですが、小池俊雄先生が挙がっていますね。俊雄先生、お願いいたします。

**【小池（俊）委員】** 小池でございます。ありがとうございます。

石田先生、小林先生もお話されましたように、今回の計画の1つの非常に大きな点は、連携、あるいは3つの総力というところだと思います。「はじめに」のところでもきちんと書いていただいておりますし、4章の実効性を確保する方策においても、特に3節、4節において明確に書いていただいている、大変ありがたいと思います。

特に3節のところでは、私が考えさせていただいております、流域治水がどう連携していくべきかということまで詳しくお書きいただいております、大変心強い限りでございます。

そこで、具体の各項目につきましては、K P I をつけて達成目標を明示していただいておりますが、4章に書かれている実効性を確保する方策がどこまでこの計画期間で進むのか、あるいは進めるつもりかという部分が抜けているように思います。もちろん、なかなか数値化できるものではないと思いますが、先ほど、石田先生からお話がありましたように、ベストプラクティスをきちんとまとめていくということだけでも、まずはよいかと思います。何らか、これが実行的に本当に行われ、計画終了時にここまで来たということが分かるような形にさせ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す。

次、小池淳司委員、お願いいたします。

【小池（淳）委員】 神戸大学の小池です。御苦労さまです。

社会資本整備重点計画について、最終的な目標は、皆さん御承知のとおり、真に豊かな社会を実現するということですが、これは非常に主観的な概念なんですね。100人いたら、何百通りも答えがあるようなもの。一方で、KPIというのは数字に置き換えて、標準化してレベルを上げていく。

それで、KPIを追うことが、本当に真の豊かさにつながるのかというのが、本来考えなければいけないところなんです。KPIはどうしても数値が取れるもの、あるいは数値的に理解できるものに限られてきます。どうしろということは非常に難しいんですが、ぜひとも真の豊かさのディスカッション、どういうものがあるかということを経営的にすることと、KPIを追い求めていくことが、これから乖離しないかどうかという議論を、答えがないものでもきっちり明記して、持続的にKPIを見直すことをしておかないと、やったはいいいけれども真の豊かさにつながらない可能性があっては元も子もないので、その辺のことを明記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す。

今回から括弧つきで、どういうことをKPIで示したいというものが出てくるようになりましたので、小池先生の言われるようなことが、今後、システムティックにやられるといいのかなと思いました。

次、家田委員、お願いします。

【家田委員】 家田です。どうも御苦労さまです。手短にお話しします。

幾つかということをはいけないんだけど、本文のほうは結構踏み込んだ表現になっているし、悪くはないと思うんですよ。

ところが、KPIになると、とたんに何かやっていますということを出したらそれでいいでしょうという感じで、例えば、流域治水の計画を立てる市町村は何ぼだとか、計画を立てなければ先にいかないんだから、それはいいんだけど、もっとはるかに緊急の事態なんですよ。だって、30年確率くらいのものでできていないんだから、もっと現状の危機感があったら、単に取り組んでいますということがこれだけできたみたいなKPI

Iのみならず、ここまでできましたということを目標に挙げなければ、何をやっているんだから分からないという感じがしますね。それが基本的トーンです。

2点目は、目標5のところDX的な話があって、データの共有化ということが書いてあるんだけど、これも緩いんですよね。だって、地盤の関係のこととか、データの関係のこととか、日本は実に遅れているわけだよね。データの共有というものは、社会の共有財産である。それを達成するのをいつまでにやるということを書かなければ駄目で、前の重点計画でもそれを書いたけれども、結局、ろくすっぽできないで現状に至っているんだよね。

ということで、このデータの共有化というのは、もう一つの交通基本計画もそうなんですよけれども、次の時代の根本問題なので、ぜひもう少し踏み込んだ表現にしてもらいたいなというところです。

3点目。もう一つ言うと、今、国民は、今までどおりの社会資本整備重点計画があっても、そんなものあるんですかというだけの話ですから、そうではなくて、世界中が同じ危機を抱えたコロナというものを経験して、今、我々は社会資本として何が欠けていたのか、どこに力を入れなければいけないかということをもっと強調するセクションがなければ、国民に読んでもらえないという感覚を持たなければ駄目だと思うんですよ。

そういうふうに思うと、1つは衛生に関するインフラだし、2つ目は、もちろん情報基盤ですよ。だけど、情報基盤をうんと便利にして、リモート的なことが大事になる裏腹で、リアルな生活、リアルな交流の重要性というか、ありがたさを物すごく痛感しているわけですよ。

そうすると、それに伴って、例えば、都市の中のオープンスペースである公園の位置づけも、今までとは格段に重要性が高まっているわけですよ。そのような、今回のコロナを踏まえたときに、我々はどこにもう少し力を入れなければいけないという反省のようなものがもっと鮮明に出ないと、今出す計画としては、少し弱いなという感じがしないでもないんですよね。それだけにしろということではないですよ。追加で少しそんなこともやってくれないかなと思います。

以上です。

**【金本部長】** どうもありがとうございます。

次は、藤田委員、お願いいたします。

**【藤田委員】** 藤田です。ありがとうございます。

それでは、私から防災の観点から少し意見を述べさせていただきます。既に他の委員からもありましたように、今回は連携や気候変動による非常に大規模な災害というものが大事な点だと思っています。

まず、大規模災害については、前回のときに複合的な災害が起こるのでということを申しましたが、これについては21ページの最後に、防災に役立つ様々なリスク情報や全国の市町村が作成したハザードマップを活用するなど、こういうことを書かれたということでお返事を頂いているんですが、もう少し複合災害ということを表した表現がいいのかなと思います。

それから、次に、連携の点についてです。これは、やはり流域治水というものが、今回の大きな目玉になっているのかなと思います。それで、先ほどの指摘もございましたが、私も同様に思っています。重点施策の流域治水の指標にそういうプロジェクトを策定している水位係数が書かれておまして、まずはこういうところからなんだろうとは思いますが、やはり流域治水の連携の中身がちゃんと評価していかないといけないのかなと思います。

これについては、今まで縦割り行政やいろいろな面で余り連携が進んでいなかったことを今回連携するということが肝になっていますので、それを評価するようなことを、ぜひ進めていただきたいなと思います。

それから、少し細かい点ですが、利水ダムの治水運用について、3つ目の項目にあります。これも、どれだけのところが水系で行っているかではなくて、どういう効果があることをやっているかということ、ぜひ示していただきたいなと。治水に対する利水ダム運用の効果がどれぐらいなのかということを確認させていただきたいなと思います。

それから、最後に、私専門の土砂災害の点ですが、ここでは気候変動による現象の大規模化というものが特徴だと思います。例えば、27ページの3つ目のコラムに書いてある、土砂災害を対象にした云々というのは、何となく大規模なところが見えないし、気候変動によって起こるような現象をもう少し考えて文章表現をしていただいたほうがいいかなと思いました。

以上です。

【金本部長】 ありがとうございます。

次は、齊藤委員、お願いします。

【齊藤委員】 ありがとうございます。齊藤です。住宅政策や不動産学を専門にしてお

りまして、住宅宅地分科会にも参加させていただいておりましたので、その連携から資料1、2の全体を見させていただきました。

そこで1点、49ページ、「目指すべき姿」の2行目のところに「テレワークや二地域居住など新たな暮らし方、働き方、住まい方」という言葉があるんですが、住宅宅地分科会での議論でしたら、「コロナ禍を契機としてテレワークなどを活用した地方や郊外での居住」、あと、「二地域居住などの複数地域の居住」という言い方をしておりますので、こちらの辺りを連携した言葉にさせていただきますと、より一層この表現が生きてくるのかなということを思いましたのが1点目でございます。

2点目、先ほど、皆様からの御指摘がございましたように、K P Iという限られた指標で全体を示すのは大変難しいと思いますので、今後でいいのですが、例えば、観測指標として、今、目標がどういう形で進んでいるのかということの目標の進捗の見える化みたいなもの、数字が達成できればいいだけではなく、目標の見える化みたいなものも一緒に考えていただいたらいいなと思いました。

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。

次は、大串委員、お願いいたします。

**【大串委員】** ありがとうございます。よろしく申し上げます。

非常に文章的にはよくできているかなと思ったんですけども、先ほどおっしゃられたように、気候変動による大規模災害などを防ぐためにも、あともう一つは、新たな価値の創造をしていくためにも、もっとグリーンインフラを推進していくんだというところが大きく出ないといけないのではないかなと思いました。

その場合に、80ページにグリーンインフラの推進のK P Iが寂しいものになっていきますし、昨日、別の件で港湾の会議に参加したんですけども、これからポート、港もグリーン化されたエネルギーで運営されているようなカーボンニュートラルポートでないと寄ってもらえないし、そこから商品を出してもらえなくなるだろうという話が出ていました。やはり新たな価値の創造に関して、もう少しここを打ち出していただけないかなというところでもあります。

スマートシティに関しても、グリーンインフラが整備され、グリーンインフラ、もしくはグリーンエネルギー、再生可能エネルギーで運営されているような取組をもっと評価するような指標があればなと思いました。

以上です。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、相澤委員、お願いします。

【相澤委員】 それでは、手短に。資料1-1の7ページのデジタル・トランスフォーメーションのところ。目指すべき姿は、まさにそのとおりで共感できる場所であり、その下に2つ、5-1、5-2と柱がありまして、資料1-2を含めまして、このそれぞれの柱に対する目指すべき姿、あるいは理念という記述が若干不足しているように思いました。これら2つが政策パッケージの単なるグループ化に見えてしまうので、少しその辺りを御検討いただけるとよろしいのではないかと思いました。

以上です。

【金本部部长】 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】 ありがとうございます。

私からは、資料1-2の58ページのバリアフリーの点について少しコメントをさせていただきます。先ほど、ほかの委員の方からも出ましたが、真の豊かさとは何なのかということ考えたときに、1つの視点として、「誰もが不自由なく」といった言葉があるんだろうなと思っております。

そう考えたときに、そろそろこのKPIを見直す時期に入っているのかなと感じました。このKPIは、今回はこれでということだと思いますけれども、皆さん御自身の生活、この委員の先生方の生活の中でも、段差解消や誘導ブロックの数といったものが、本当にこれだけで真の豊かさを体現できるんだろうかということについて、私も含めてこれで十分なのかということをも根本的に考え直すときなのではないか。特にデジタルといった視点なども含めてKPIの設定の在り方を考える時期だろうなという感想です。

もう一つは、「心のバリアフリー」という言葉のKPIとして、「心の豊かさ」という言葉の認知度という形が入っておりました。こちらは、ほかの会議等でも出ているところですが、それでも、「心のバリアフリー」という言葉が認知されていけば、それで全て済むことなのかというところ。ここについては、私は疑問だなと考えております。「心のバリアフリー」という言葉を知っていればバリアフリーが推進されるのかというところは、もう少し工夫が必要かなと感じました。

以上です。

【金本部長】 どうもありがとうございました。

時間も大分いいようでございますが、たくさんの意見を頂いて、これから全部に対応するのはなかなか大変かもしれませんが、事務局側からレスポンスがございましたらお願いいたします。

【社会資本整備政策課長】 たくさんの御意見を頂きましてありがとうございます。

頂いた御意見を全体でできるだけ反映させるようには努力してまいります。今日頂いた意見の中で、いわゆる表現が足りない、物足りない、あるいは分かりにくいといった御指摘もありましたので、その点については御指摘を踏まえて、どうしたらもっと分かりやすくなるかといった観点から、見直しをしてみたいと思います。

それから、グリーン関係についていろいろな意見を頂きました。特にグリーン関係のKPIはまだまだ踏み込み不足ではないかといった点もありました。グリーン関係の、78ページでございます。78ページの下段のところに注記しておりますけれども、地球温暖化対策計画に基づく目標を引用しているものもありまして、実はこのところは政府全体の動きとして、また近々に見直していくといった動きがございます。したがって、それらの動きとも連動させて、そちらのほうでの変更があった場合には、この指標も同様に変更があったものとみなして取り組んでいきたいと考えております。

それから、その他、KPIについてたくさんの御意見を頂きました。特にデータの共有関係や、今のグリーンもありましたけれども、流域治水の話もありました。各局、担当の部局とも、調整させていただきたいと思います。

それから、実際の施策として、道路の財源の話、あるいは河川の流域治水の進め方の話などもありましたので、この点につきましても、担当の部局と調整をした上で、どのようにお答えできるかということを検討してまいりたいと思います。

それから、幾つか「連携」というキーワードに関連して、具体事例、ベストプラクティスといったものを作るべきではないか、また、それを発信していくべきではないかといった御指摘もありました。これについては、ぜひそういった取組を作って、発信をしていきたいと思っておりますし、それに関連して、この社会資本整備と広報の在り方、それから、教育との連携の在り方についても御提言がありました。これもまた重要な視点だと思っております。そういったベストプラクティスを含めて、どのように広報していくか、発信していくかについても十分内部で検討していきたいと思っております。

たくさんの意見を頂きましたので、全てにコメントはできませんけれども、できるだけ

反映できるように、今後検討させていただきたいと思います。どうも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。

それでは、次の資料に移らせていただきます。交通政策基本計画の素案について、事務局の説明をお願いいたします。

【交通政策課長】 交通政策課長の中村でございます。

それでは、資料2-1と2-2を用いまして、交通政策基本計画の概要について、簡単に御説明したいと思います。

まず、資料2-1でございますが、概要でございます、1枚目と2枚目につきましては、前回2月の計画部会と余り大きく変わってございません。

まず、第1章に該当するところで、我が国の課題を整理いたしまして、第2章といたしまして、交通が直面する危機をその中で抜き出して列記してございます。モビリティの危機や、デジタル化等への対応、それから、安心・安全や地球温暖化対策の重要性といったもとの課題に加えて、今回のコロナの影響がそれを加速化、深刻化させているという交通を取り巻く危機をまとめてございます。

その次に、それらを踏まえまして、第3章が今後の交通政策の基本的方針ということでございまして、大きく3つのカテゴリーに分けて整理してございます。

Aが、「誰もが、より快適で容易に移動できる、生活に不可欠な交通の維持・確保」ということございまして、Bが、「我が国の経済成長を支える、高機能で生産性の高い交通ネットワーク・サービスへの強化」、Cが、安全・安心でグリーンな交通の実現というところで、第3章につきましては、少し中長期的な取組を含めまして、新たに取り組む政策を主にまとめてございます。

Aですと、競争から協調への転換による地域の輸送サービスの維持確保や、ダイナミックプライシングに代表されるような、混雑緩和を目指した運賃の在り方の今後の検討や、Ma a Sやバリアフリーをより進めるといったこと。

Bにつきましては、主にはデジタル化への対応や、物流DX、さらには自動運転など、新しい技術をしっかり取り入れて実現していくといったもの。

それから、Cにつきましては、災害対応やインフラメンテナンス、衛生対策、さらには、働き方改革を推進して、しっかり交通分野の担い手を確保していくということ。さらには、地球温暖化対策でカーボンニュートラルをしっかりと実現していくといったことを盛り込ん

でございます。

2ページ目が、第4章といたしまして、次期基本計画の経過期間内における、それぞれの基本的な方針に基づきまして、目標を3つないし4つ設定いたしまして、個々の施策を網羅的にまとめたものでございます。これらにつきまして、少し代表例をお示ししながら、3ページ以降で御説明したいと思っております。

まず、基本的方針Aの目標①のところ、「地域が自らデザインする、持続可能で、多様かつ質の高いモビリティの実現」ということで、ここは何と申しましても、昨年施行されました改正地域公共交通活性化再生法や、独禁法特例法を活用しながら、地域における交通サービスを確保していくといったこと、さらには、MaaSを全国で実装していくといったものを代表的にまとめてございます。

それから、右側が目標②でございまして、まちづくりとの連携強化というところでございます。これは、都市計画上の立地適正化計画と公共交通計画をしっかりと連携して取り組むといったことや、歩きたくなるような「まちなか」、さらには、自転車利用環境を整備した「まちなか」を創出すること。さらには、データとリアルの世界をしっかりとつなげるようなスマートシティを創り出していくといったことをまとめてございます。

続きまして、4ページ目でございます。基本的方針の③と④でございます。左側の目標③がバリアフリー化、ユニバーサルデザイン化の推進でございます。これは、社会資本のほうでも出ましたが、バリアフリーにつきまして、昨年策定いたしました新たな目標を目指して、着実に割り振り化をさらに進めていくといったこと。さらには、鉄道におきましては、もちろん国の補助も引き続きしっかり行いながら、ホームドア等のバリアフリー施設の設備を加速するために、利用者からの広く薄い負担も含めた財源の確保の方策を検討していくといったことを盛り込んでございます。

それから、右側が観光やビジネスの交流拡大に向けた環境整備ということでございます。これは、インバウンドの回復、さらには、国内観光の振興も含めまして、受入環境整備ということで、多言語対応やWi-Fiの整備、さらには、移動そのものが観光資源となるような取組や、出入国の円滑化による利便性の向上といった施策を盛り込んでございます。

続きまして、5ページが基本的方針Bのところでございます。まず、目標①としまして、交通インフラ・サービスの拡充・強化ということで、交通分野は様々、左上の空港から左下の新幹線、それから、右上の港湾、そして、環状道路等の高速道路網といった交通

インフラの整備を引き続きしっかり行ってまいりたいということでございます。

続きまして、6ページ目が基本的方針Bの②と③の目標でございまして、左側がデジタル化の推進と産業力の強化ということで、1つは様々な交通関連情報のデジタル化ということで、例えば、バスのダイヤのデータ化や標準化による提供、さらには、左下にあります港湾関係の様々な情報をデータ基盤に共通化しまして、手続を円滑化するという取組。さらには、ドローンなど、無人自動運行などの新しい技術の普及、そして、そういった質の高いインフラシステムの海外展開を盛り込んでございます。

右側が、物流機能の確保ということでございまして、こちらも物流分野での自動化、機械化、さらには、その基礎となる標準化も含めたデジタル・トランスフォーメーションにしっかり取り組むといったことや、再配達削減など、様々な物流の機能強化を盛り込んでございます。

7ページ目に参りまして、こちらからは基本的方針Cの安全・安心でグリーンな交通の実現の目標①の災害やインフラ老朽化対応ということでございまして、防災・減災としましては、様々な交通インフラの震災対策など、災害に強い交通インフラへの対応、さらには、交通事業におきましても事業者のBCPを含めた災害対応能力の強化ということで、「運輸防災マネジメント」をしっかり導入していくといったこと。さらに、左下では、実際、災害が発生した場合に、利用者の方の避難や緊急輸送対応といったことにもしっかり対応していくということ。そして、インフラの老朽化対策ということで、これも社会資本と同様でございますが、予防保全にしっかり取り組むといったことを盛り込んでございます。

最後に、8ページ目の左側が基本的方針目標②でございまして、輸送の安全と担い手の確保ということでございます。今回のコロナを踏まえた感染症対策を引き続きしっかり取り組むといったこと。それから、左下でございますが、仮に事故が起きても、より被害が軽減できるような安全サポカーのようなものの普及、そして、ドライバーさんをはじめ、海洋や航空の分野を含めた交通分野での担い手、働き手の確保といった取組を行ってまいりたいと思います。

そして、右側が地球温暖化対策、カーボンニュートラルでございまして、自動車、鉄道など、様々な分野、船舶やグリーン物流、そして、先ほどもお話ししていましたが、カーボンニュートラルポートということで港、さらには、航空分野、それぞれでカーボンニュートラルに向けた取組をしっかり進めてまいるといった施策をまとめてございます。

続きまして、もう少々お時間を頂きまして、資料2-2を使いまして、前回2月の計画部会で御指摘を頂いて追記等をした部分を、全て網羅できないかもしれませんが、少し御紹介したいと思います。

まず、7ページ第2章でございますが、いわゆる交通事業に従事される方の労働環境につきまして、全産業と比較して労働時間が長くて所得額が低いといった実態をここで触れさせていただいております。

続きまして、次の8ページでございます。「M a a S」という言葉が何か所か出てまいります。定義をしっかりと書いたほうがいいという御意見を頂戴しまして、8ページ下の注のところに、今、我々国土交通省で用いておりますM a a Sの定義を記載させていただいているところでございます。

それから、その隣の9ページでございます。二地域居住やワーケーション等によりまして、今回のコロナで普及したものがプラスの面もあるということで、一極集中の是正や、地方の活性化や地域のモビリティの充実につながる、いわゆるプラスの効果も期待できるといった可能性について触れてございます。

それから、11ページに飛びまして、防疫対策のところ、これも交通事業に従事される方への感染防止対策も非常に重要だという御意見を頂きまして、エッセンシャルサービスとして、感染症蔓延化でも機能の維持が求められておりまして、従事者の感染防止も徹底しつつといったことを追加してございます。

それから、第3章で、13ページ以降の新たに取り組むべき政策でございますが、13ページの29行目以降から、いわゆる地域公共交通の確保に関する考え方を書いてございます。まずは、13ページの30行目に、先ほど触れました競争から協調の転換といった文言を記載した上で、例えば、次の14ページに参りまして、3行目、過疎地等において、なかなか既存のサービスが困難な場合の対応につきまして、るる書いてございます。様々な輸送手段を活用して、必要な移動ニーズに対応していくといったこと。さらには、14行目におきましては、先ほども触れました、昨年施行されました独禁法特例法による事業者間による共同経営の特例なども活用していく話。そして、同じく14ページの25行目、26行目では、地域の取組としまして、多様な交通モード間での貨客混載など、いわゆる既存のサービスにとどまらず、少し新しいサービスの在り方も検討していくといった方向を示しております。

それから、15ページにおきまして、多様なモビリティのところでございます。もとも

と多様なモビリティとしてここに記している意義につきましては、モビリティの選択肢を幅広く提供することによりまして、利便性の向上や高齢者の方も含めた積極的な外出機運の創出を目指すというところで、普及の目的のようなものを明記させていただいております。

次、17ページに飛びまして、第3章、基本方針Bのところでございます。21行目のところで、デジタル化に当たってのデジタルデバイド、いわゆる格差の問題について御指摘いただきましたので、そのような点にも配慮する必要があることを触れてございます。

また、24行目以降で、交通関連データにおきましては、オープンイノベーションなどによりまして、新たな価値やサービスの創出が重要だと思いますので、そういった御指摘を踏まえて、このような記述を追加してございます。

続きまして、少し飛びまして、第3章で新たな施策があつて、第4章で個々の施策を書いてございますが、41ページまで飛びます。28行目以降でMaaSなどについては海外展開も重要だということで、ここは交通産業の交通インフラの海外展開の施策の部分でございまして、こういったMaaSなどについても少し触れさせていただいております。

それから、42ページからの目標③のところは、物流のことございまして、ここに物流に関するKPIもしっかりという御指摘を前回頂きまして、例えば、43ページ、3行目の宅配便の再配達率など、物流に関するKPIをこの項目で記載させていただいております。

それから、次、49ページに飛びまして、先ほど、荒木委員から交通に関してリダンダンシーの確保という御指摘を頂きました。それにつきましては、この49ページのところが災害時の機能維持早期復旧ということでございまして、例えば、14行目におきましては、災害時でも社会経済活動が維持されるように代替ルートの確保など、この部分だけではございませんが、この辺りがリダンダンシーも含めた災害時の対応の施策をまとめてございます。

長くなりましてすみません。57ページ、最後、第5章が個々の施策に加えて、そういった施策の推進に当たって必要となる取組をまとめてございまして、前回、スピーディーな施策展開が重要だという御指摘を頂きまして、17行目以降に、少し順序を上げて、重要性を上げて記載してございます。

最後に、現在、情報通信技術などが非常に進化している真ただ中で、様々な変化に対応する必要があるという御指摘もありまして、59ページ、「おわりに」の8行目、9行目

辺りで、この点に少し触れさせていただいてございます。

すみません。少し駆け足になってしまいました。交通政策基本計画の概要は以上でございます。よろしくお願いたします。

【金本部長】 ありがとうございます。

次は、意見交換に入りたいと思います。先ほどと同じ方法で進めさせていただきますが、発言されたい方は手を挙げる機能でお知らせいただきたいと思います。

家田委員から、3時半に抜けなければいけないからというお話がございましたね。まず、家田委員、お願いたします。

【家田委員】 すみません。ありがとうございます。この計画を作っている小委員会の委員長をやっているものですから、一言補足的なことを申し上げさせていただいて、退出させていただきます。

今、ここで説明していただいた資料は、実は、数日前にあった小委員会の議論がまだ反映されていないものなので、少々遅いんですが、キーポイントを上げると、1つは、このコロナによって、今まで余り危機が見えていたとも限らないものの危機が顕在化した。ここに、うちの国は総力を挙げて取り組まないと、特に地方の公共交通など、その辺が大変なことになるという危機意識を真ん中に置いています。その総力戦という意味は、従来型の商業的なアプローチは当然やりますけれども、それに加えて、公助もあるし、あるいは共助のようなものもあるし、自家用有償みたいなものをもっと具合のいいものにするなど、その他、総力を挙げてやっていかなければいけないということが第一の柱です。

2つ目は、今回のコロナで明らかになったのは、情報基盤によって代替可能な交通がかなりあるということなんです。その裏腹に、自由な移動に支えられた自由でリアルな交流、あるいは自由でリアルな旅行、あるいは体験、こういうものが物すごく人間の幸せに大事なんだということが分かったわけであって、みんな分かっていたけれども、国民みんなが分かるようになったわけであって、それをフルに活用できるような交通環境を整えなければいけないねということが2つ目のポイントです。

3つ目は、技術開発やコンセプトの問題なんです。例えば、Ma a Sみたいなものが大事だということはもちろん分かるんですが、そんなものも、結局世の中、世界で創ってきたものの後塵を拝するようなことをやってきたのが、この10年、20年の日本であって、先ほどの発言にも関係するんですが、余り緩く、緩くやっていると、誰かみたくてくれども、常に後手、後手と言われてしまいますので、今度の技術開発にしろ、新しいコ

ンセプト開発にしる、思い切って取り組むぞということと言わんとするところでも一つの柱です。

少し心意気みたいなことだけつけ加えさせていただきました。どうも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。住野でございます。3点ほど御意見を申し上げたいと思います。

その前に、第2次の交通政策計画ということで、論点整理もしていただきましたし、KPI指標も載せていただきまして、なかなか突っ込めなかった案件についても載せていただいたことに、まずは感謝を申し上げたいと思います。

加えて、今、家田先生からありましたように、小委員会のキーになるところも御説明を頂きましたので、そこも踏まえて3点意見を申し上げたいと思います。

まず1点は、環境対策と災害とも関わるわけでございますけれども、とりわけ2050年までのカーボンニュートラルの80%をどう達成していくかという意味では、交通政策計画と組み合わせたプロセスをきちんと示していくことが大事だろうという視点が必要だろうと思います。そのためには、行動変容も伴ってくるわけでありますので、そういった視点も推進していくことは若干記載していただいたほうが分かりやすいのかなというのが1つです。

2点目は、53ページの輸送の安全確保と交通関連事業を支える担い手の維持・確保というところで2点あります。

1つは、先ほど、御説明があった12ページ、交通に関わる安全・安心の課題ということでは、従事者の感染防止の徹底を継続ということがあったんです。これは、あくまでも、担う側もあれば、利用する側もあるということでは当然のことなんですが、担い手の維持・確保という点では、実際にモラルの悪い人も中にはいるということで、非常に接する機会が多い中で、現場で働く皆さんは非常に危機感を持っております。そういった意味では、前回も言いましたけれども、今後、ワクチンだけではなくて、やはりそういうものをきちんと担い手側にも計画して対応する。そのことが、かえって利用客にも安心感を与えるのではないかという意味で、担い手の維持・確保という視点で、ここにも記載すべきではないのかなと思っております。

もう一点は、これからデジタル化、DXの推進ということでもありますけれども、これも現場から見ますと、全く反対はありません。これからそういったことを活用しながら活性化していくということは、当然必要なわけでもありますけれども、もう一点、ブルーカラーの関係。こういったことによって、自分たちの仕事がどうなっていくんだろうという不安はあると思っております。例えば、デジタルに特化して、人材育成支援プログラムということも一方では検討しながら、どうやって推進していくかという視点も担い手の維持・確保の視点では必要ではないかと思っておりますので、そういったこともぜひ記載をお願いしたいと思います。

以上でございます。よろしく申し上げます。

**【金本部長】** どうもありがとうございます。

次は、大久保委員、お願いします。

**【大久保委員】** ありがとうございます。私も3点ございます。

1点目は、今、住野委員から話がありましたように、環境との関係ですけれども、これは先ほど、社会資本整備重点計画について申し上げたのと同様に、環境関連の計画との統合という部分を本文に位置づけていただければと思います。

それから、2点目は、多様な主体との連携・協働の部分ですけれども、これについては事業者、個々の住民利用者だけではなく、まちづくり、防災、環境、社会福祉等のNPOとの連携・協働ということが非常に重要だと思います。この計画の本文の中では、「NPO」という言葉が有償輸送サービスのところで1回出てくるだけでございますので、もう少しNPOの役割をしっかりと位置づけていただければと思います。

この点は、先ほどの社会資本整備重点計画では申し上げませんでしたけれども、それについても同様で、社会資本整備重点計画では1か所、割と包括的な形で言葉が出てきますけれども、もう少し流域治水などの部分も含めて、記述を充実化させていただければと思います。

最後、3点目ですけれども、本文27ページに徒歩や自転車も含めたベストミックスの話が出てきます。このことはポンチ絵にも描かれていますので、割と強調されているのかと思っていたのですが、本文ではほぼ徒歩の話は出てこなくて、居心地がよく、歩きたくなるという表現が2か所出てくるだけです。自転車については若干KPIがあるのに対して、ほとんど何も書かれていない状況です。

コンパクト・プラス・ネットワーク型のまちづくりを進めて、さらに、歩ける空間を作

って、公共交通機関と上手に組み合わせていくということが、公共交通機関の利用促進にとっても極めて重要だと思いますので、この点も少し書き込んで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す。

次は、磯部委員、お願いします。

【磯部委員】 ありがとうございます。膨大なものを取りまとめいただきありがとうございました。

私は、48ページのたった1か所について期待を述べさせていただきます。本文48ページの28行目から、「大規模災害時における物資輸送の迅速化・効率化」ということが書いてありまして、これがうまくいって、道路の情報だけではなくて、鉄道も港湾も空港も情報が入って、避難所、避難物資の倉庫の情報などが結びついて、恐らく災害が近いうちに洪水だろうが、地震だろうが、津波、高潮、何か起こるのはもう確実だと思いますから、そのときにこのプラットフォームを使うことによって、時々刻々物資が効率的に送れたということが実績として出てくると、すごく社会的インパクトが大きくて、そのインパクトをもって、またさらに進めることができるだろうと思いますので、非常に大きな期待をしたいと思います。どうも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、二村委員、お願いいたします。

【二村委員】 二村でございます。ありがとうございます。3点ほど申し上げます。

1点目なんですが、21ページ、下のほうでございますけれども、「地球温暖化対策の加速」。こちらなんですが、やはり国のエネルギー政策を無視しては、要は国交省で何かを決めたからといって、何かが大きく変わるということでもないと思いますから、まずは適切な連携ということが必要なんだろうというのが第1点目で、さらには、国交省としての意思を国のエネルギー政策に反映させていくという勢いも必要なのかなと思ったところです。ですから、エネルギー政策に関する言及をどこかにお願いしたく存じます。

それから、2点目です。これはKPI全般に関してなんですが、アウトプット目標と思われるものと、アウトカム目標と思われるものが混在していることに、やはり気をつけるべきだろうと思います。要は、努力をすればできるアウトプット目標と、その先の先回りにあるアウトカム目標が混在しておりますので、どこかの政策に関してはアウトカム目標のほうが多くて成績が悪いということになるかもしれませんし、逆もあるのだと思いま

す。ですから、その確認は改めて必要なのかなと思ったところです。

特に、少し拝見しておりましたら、ビジネスジェットがどれだけ飛んできてくれるかという回数のKPIが出ていたと思うんですけれども、人流の国境移動というのはなかなか戻らないというお話も聞いております。そうなりますと、コロナだからというだけで達成できないというのももったいないかなと思います。目標設定の仕方というものにいろいろと工夫が必要かなと思うところです。

それから、3点目です。これはもう本当に全体を通じてということなんですが、今回、幅広い内容をおまとめいただいたわけですが、だからこそ、外から内容が分かりにくくなっている部分があると思います。要は、見せ方が大事であると思います。

例えばということで申し上げますと、コンパクトなまちづくりが必要で、そこでは生活の質の向上が図られていて、交通手段が様々確保されている状況になっているという政策パッケージが1つあります。ですが、ほかに低炭素という目標もあります。それぞれの政策パッケージの関係性を示すような1枚の紙などがあると、皆様にお分かりいただきやすいのかなと思う次第です。

以上です。

**【金本部会長】** どうもありがとうございます。

次は、田中委員お願いいたします。

**【田中委員】** 田中です。どうもありがとうございます。

まず、「はじめに」について、交通の危機と課題とから始まって、丁寧に書いてくださっているのですが、交通の可能性を打ち出して言及しても良いのではないかという印象を持っています。地域と都市の移動や、ワーケーションなど、長期滞在すればその地域の交通を利用したり、交流人口、また、都心部においても物流への期待や、ドローン等からの映像、データの利活用など、具体的な交通の未来像をイメージしている方は少なくないと感じます。交通の概念の範囲が大きく広がっていますので、まず大きく、交通への新たな期待と可能性に触れて、さらには移動によって集まるデータから見えてくる日本の新しい輪郭や、世界とのつながりなどを具体的に記してはどうでしょうか。また、多様な業界や多彩な人材の交通事業への参入もありますので、強調しても良いかと思っています。細かく項目としては出ていますが、はじめに全体の印象として共有されるよう、打ち出すことができたらと思いました。

また、交通業界における仕事のスキルや能力、ノウハウの定義と、再認識を理解しても

らうことも重要です。i-コンストラクションで、社会資本のほうはDX化で働き方が変わることが強調されているかと思いますが、交通の分野においてもDXで働き方が本当に変えられるのか、変えられないのか、そこへの挑戦でどこまで行けるのかということも、周りの応援も含める形で言及ができたらと思いました。

また、60ページ辺りのバリアフリー化について、ハードのバリアフリーと心のバリアフリーが言及されて、その間の部分、例えば、実際の利便性のところで、せっかく整えても、バリアフリー環境の利用や環境などが認知・共有されていない部分があるのではと感じます。せっかく設置されたのに、利用時には結局大変遠回りになり、使うとすごく時間を要するというところもあると聞きます。先日、パラリンピアンの方と少しお話することがあったのですが、利用者の視点にたった整備のあり方が確実になされているかが気になります。

あとはMa a S等において、特に地域を支える新しい交通の進化とともに、決済の金融情報や医療情報などもデータの中に入ってきて、交通本体と切り離せられないデータの収集や蓄積も出てくる中で、これらの取扱いと責任や活用の規定をどう考えたらいいかというところも気になります。以上、よろしく申し上げます。

**【金本部会長】** どうもありがとうございます。

次は、石田委員、お願いします。

**【石田委員】** 石田でございます。ありがとうございます。

少しお願いなんですけれども、家田先生の思いがちゃんと事務局に伝わっていないみたいで、総力戦のところにもこういうことも書いてほしいなということがありますので、今から2点申し上げます。

1つは、消費者や利用者への負担をどうお願いするかという問題でございます。今般のコロナで運賃がいかに安過ぎたかということも実感した次第でございます。特に物流は、荷主さんに絶対的な力がまだあるようで、大雪のときにも無理から出たって巻き込まれてしまったなど、ユーザーの負担ということも求めないといけないのかなと思いました。それが1つ。

もう一点は、DXをちゃんと進めないといけないのですが、言葉だけが上滑りしているDXのような印象でございまして、リアルをどう考えるかというところが余り見えてきていないという気がします。

Ma a Sの分野でいきますと、アプリがあって、そのアプリの座組に入るのに、本当の

ライバル会社が、今一緒にやっておられるといううれしいニュースもあるかと思いますが、物流の分野ではいろいろな関係者がおられまして、暗雲が漂っているみたいなどころもあって、リアルをどう踏まえてやっていくか。そういう大変さがあるよということも、総力戦の危機意識の中にぜひ書き加えていただくとありがたいと思います。

以上です。

【金本部長】 どうもありがとうございます。

次は、中村委員、お願いいたします。

【中村委員】 中村文彦でよろしいでしょうか。

【金本部長】 はい。

【中村委員】 ありがとうございます。

今、石田先生もお話しいただいたところに少しつながることと、あと細かいことと2つ申し上げます。

首都圏でいろいろお仕事をしていますと、やはり危機的状況というのは聞いていたんですけども、実際、数字を少し見ると、相当に危機的状況で、若干の勘繰りもあるんですが、既にある程度補助金を頂いているバス事業者はお客様の減り分があったとしても、まだ補助金部分があるけれども、補助金に頼らずに頑張ってきたところはかなりな打撃を受けていて、諸外国といってもアメリカやヨーロッパの幾つかのように、そういう都市交通に対しての御支援があるかというのと、桁が少し違うし、では、運賃を調整できるのかというところ、なかなかできないというところで、すごく悲惨な状況ということ、実は私、割と最近、再認識しました。

ですので、石田先生がおっしゃったのは物流中心だったかと思いますが、ほかの分野でも運賃に関しての工夫と、今の危機的状況をとにかく救わないと先に行かないというところは、2章の辺りでもう少し書いてほしいというのが希望です。

それから、細かいところですけども、その先ということでいくと、1つが、私もMa a Sに関わるお仕事等も幾つかやりながら思うところですが、最終的に地域に関わっている方、住んでいる方々が誇りに思っていくような方向というのはやはり要るようで、そういう議論、視点が、例えば27ページ、28ページぐらいのところ、少し文言があると、それをどうやって評価すればいいかは次の課題としても、あるといいなと思ったのが1つです。

それから、先ほど、大串先生がおっしゃったんですけども、僕が本文を読んでいて思

ったのは、歩行空間の話、自転車の話がちょこちょこ入っているんですが、本来的にそれらをつなげる、例えば、いつも申し上げていますが、バスに乗ろうにもバス停まで行けない。バス停で待てないと話にならない。だけど、バス事業者は、そこは仕事ではないし、しょうがないんですが、運輸局もそこはお仕事ではないということが相変わらず残っている。そういう意味では、歩行、あるいは自転車、そして、公共交通につなげるというところは、もう一段強調があって、これは26ページ、27ページに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す。

次は、荒木委員、お願いいたします。

【荒木委員】 ありがとうございます。

一般的な話になりますが、今回、コロナの関係で物流の重要性が認識されたのは宅配の世界だけのように思います。日本商工会議所において思うのが、経済界も物流は空気のようなものと認識しているという感覚がございます。ただ、これでいいんだろうかということをおもっていました。今回、第2次交通政策基本計画案を見させていただいて、物流という観点からの政策が余り読み取れないというのが私の感想です。例えば、宅配便、海運等については一部記載がありますが、物流全体の観点からこれが必要、このようにしなければならないということの記載がないように思います。物流全体の課題としては、荷主側の協力の問題や、先ほども話があったドライバー不足の問題、海運における荷下ろしの問題等もでございます。今回の計画案には間に合わないと思いますが、物流全体の観点から、鉄道や港の機能等を含めた全交通体系について、DXを含めて議論を深めていただければと思っています。よろしく申し上げます。

【金本部長】 どうもありがとうございます。

次は、谷口綾子委員、お願いいたします。

【谷口（綾）委員】 ありがとうございます。

大きく3点あるんですが、運輸事業の担い手の問題は、おそらく厚労省、デジタル化の問題は総務省や内閣府、交通安全は警察庁、自動運転は経産省などと連携して進める必要があると思います。そういったことが余り書いていない、こういう計画に他の省庁や自治体と連携してと記載するのは、もしかしたらそぐわないのかもしれないんですが、二村委員もちらっとおっしゃっていたように、国交省だけで完結するのは難しい課題がた

くさんあるということもどこかでおわせていただいたほうがいいのではないかなと思いました。

あと、2点目は書きぶりの問題なのですが、10ページの15行目の「自動車は」というのは、「自動運転車は」の間違いでしょうか。これは「自動車は」で大丈夫でしょうか。それと、同じく10ページの22行目のタイトル見出しですね。これは、恐らく前回の見出しのまま来てしまったのかなという感じがします。「慢性的な混雑などのサービスの低迷」という見出しとなっていますが、書いてある内容は慢性的に混雑していましたけれども、Ma a Sなどをやって、コロナがあって、テレワークがあって、ワーケーションがあって、一極集中がみたいな感じで、最後にはすごく力強く「移動そのものを目的とする視点を持ち」となっています。このタイトル見出しと、内容、ストーリー性が支離滅裂にも見えます。ここは、要素間のつながりを持たすとても大事なところだと思うので、タイトル見出しも御検討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す。

次は、井出委員、お願いいたします。

【井出委員】 井出です。ありがとうございます。

たくさん御意見出ているんですが、私からは大きく2点ありまして、まず1点は、いろいろなところで地域公共交通という記述があります。この報告書の中で考えられている公共交通は何なのかというのが、少しよく分からなくなっています。公共交通自体も非常に変化しているので、どこまでを公共交通と捉えて、例えば、利用者負担や公的支援の問題を考えるのかということがよく分かりません。

例えば、具体的にはライドシェアなど、顕著な人口減少地域では、一部住民の方々がお互いに協力して乗合で病院に行ったりということを認めているわけで、それも公共交通と今は考えていると思います。そういう柔軟な在り方を考えたときに、今、どの辺りで公共交通と言っているのか確認させてください。

そのようにいろいろ変化する公共交通の在り方を考えるのであれば、57ページの最後のほうに関連する法制度の検討ということを考えて入れていただいて、いろいろな規制緩和・強化や支援が必要だったり、あるいは実施主体やサービス提供者の認可や資格といった検討も必要だと思います。よく分からなかったのも、もし入っていたらすみません。

関連する最後の人材の育成のところですが、地方の運輸局や自治体というふうに、いわ

ゆる公的な支援の入った公共交通というものしか想定されていない印象を受けます。もっと多様な人が関わっていくような人材の在り方という視点も、新しい時代に沿うのではな  
いかなということ、1点です。

2点目は、先ほどもありました、サプライチェーンです。資料2-1のパワーポイント  
の6ページのところにサプライチェーンが出ていました。日本は輸出、輸入に非常に依存  
している部分が多く、今回はグローバルサプライチェーンの途絶もあったわけ。そう  
すると、特に情報に関連して物流・商流データ基盤の整備などの港湾関係のハードの部分  
も含めて、海外のグローバルなスタンダードときちんと合わせていくことが不可欠で、グ  
ローバルでの視点もしっかり入れていただきたいと思いました。

以上です。

【金本部長】 どうもありがとうございます。

公共交通は、交通経済学者が言うのは、パブリック、公衆が利用できる交通という定義  
なんです、事務局はこういう定義で使っているんですかね。少し事務局のほうから。

【交通政策課長】 すみません。まさにその点は家田先生からも御指摘を得て入れてい  
まして、資料2-2の7ページの35行目から8ページにかけてであります、7ページ  
の37行目、「我が国では、主に民間事業者より供給され、旅客運送契約の下で誰もが利用  
できる運送サービスをもって『公共交通』と称している」ということがあります。まさに  
今、金本先生がおっしゃったような認識でまとめております。基本的にはこういうスタ  
ンスで、古くは、いわゆるバス、タクシーと言っていた事業者さんが提供するもので、そ  
こから、それを維持できなくなって、今回、特に盛り込んでいました自家用有償など、様々  
なサービスに拡大してしまっていて、さらに、行ってまいりました8ページの16行目、17行  
目で問題意識を書いてございます。こうした商業的手法、そして公助、共助、自助など、  
あらゆる手法を合理的かつ柔軟に組み合わせ、まちづくり政策と連携しつつ地域モビリテ  
ィ全体を再構築するということで、家田先生が冒頭におっしゃったように、まさにこれが  
今回の交通政策基本計画の1つの大きなテーマでございます。このような考え方に基づい  
て、それぞれ施策を整理しているということでございます。

【金本部長】 次は、谷口守委員、お願いいたします。

【谷口（守）委員】 谷口守です。

なるべく手短かに、3点あるんですけども、1点目は中村文彦先生がおっしゃられた、  
全部公共交通マターなんですけれども、今の危機的状況に関して、やはり強調いただき

いということ、私もぜひお願いしたいというのが1点です。

2点目が、パワーポイントの3ページ目辺りのK P Iのお話になるんですけども、地域公共交通計画の策定をしているところを幾つか増やすというお話になっていて、これは計画だけの問題だとなかなかきつという事で、自分もやっているんですけども、その中で交通事業者さんがネットワークを減らしていくというのが一番の問題で、その持続可能性をどう確保していくかということです。

ネットワークの距離。例えば、運行してもらっている実際の総距離数をK P Iにするとか、新潟で大串先生と一緒にやったようなケースというのは割とうまくいったんですけども、実際のそういう数字を入れていく。そうすると、数字を下げないといけない場合もあるかも分からないんですけども、そういうこともK P Iとして認めていくということも必要になってくるのではないかなと思います。

あと、3点目は、公共交通もコンパクトシティも、どちらもクロスセクター効果があるので、例えば、公共交通は福祉のコストを下げているとか、近畿運輸局さんなどがきちんと計算されていたりしたんですけども、そういうクロスセクター効果もきちんとK P Iとして見ていくということが、今回は無理かも分かりませんが、中長期的にはぜひ考え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す。

次は、小池淳司委員、お願いいたします。

**【小池（淳）委員】** 神戸大学の小池です。

もう、これは皆さん御承知おきだと思んですが、コロナというのはライフスタイルも変わって、かなり長期に及んでいます。ここで分かったことは、ヨーロッパや欧米と比較して、日本の公共交通の補助率というか、運賃での回収率が非常に高く、各国と比較して、簡単に言ったら過密を前提にいろいろなものが設計されている。これが、一時的なものであれば、より効率がいいかも分かりませんが、テレワークやいろいろなものが始まる中で変えざるを得ないときに来ているかなと思います。地方の公共交通も同じです。こういったことに少しずつでも国民に理解していただくような形で、いろいろなところを変えていったほうがいいのかなというのが直感的な全体に対する意見です。

もう一つは、先ほどから厚生省など、いろいろな省庁をまたぐ問題でもあるんですが、例えば、兵庫県の北部はドクターカーというものが走っていて、新型コロナに対してE C

MOに乗せたドクターカーが運用されているんですね。こういったものは、多分、公共交通はないまでもしる、交通がいろいろなもののサービスをよくしているという1つの例だと思います。省庁をまたがるような問題でも、いかに国民に知っていただいて、公共交通を維持することが社会の役に立つのかというためにも、ぜひともいろいろなアイデアを盛り込んでアピールしていただければと思います。

以上です。

【金本部会長】 どうもありがとうございました。

次は、相澤委員、お願いいたします。

【相澤委員】 一言感想になりますが、データ連携は本当にあちこちでキーワードとして出てきていますけれども、物をつなぐという交通の性質上、本日お伺いしたお話の中で、クロスセクターやクロスボーダーということがすごく重要になってきますので、そういったキーワードを少し入れていただければと思います。大変期待しております。

【金本部会長】 どうもありがとうございました。

以上で、手が挙がっている方は全てのようにございますが、時間もほとんどないんですけども、事務局からレスポンスできるようにでしたら、簡単にお願ひしたいと思います。

【交通政策課長】 交通政策課長、中村でございます。先生方、いろいろと御意見ありがとうございました。

すみません。余り時間もないので、なかなか1つ1つは言えませんが、まず1つ大きなところでは、今、直下、公共交通事業者さんは非常に厳しいというのは、我々も全く同じ認識であります。危機という面では、危機の書き方はいろいろ議論したんですが、これは5か年の公共交通基本計画なので、コロナは概要のところでは交通の危機を御説明したとおり、もともとある地域のモビリティの危機や人口減少などで厳しくなっているところがあって、さらにコロナがそれを加速しているという書き方をしております。先ほど、少し御指摘いただいた混雑というのがそぐわないという御指摘もありましたが、それは従来、もともとの公共交通をめぐる課題を整理してございまして、それが今のような直下のコロナの危機がそれをよりひどくしているという構成になっております。御指摘を踏まえて、少し検討しますが、そういったことで、人口減少によるもともとの課題と、コロナがそれをより加速させているという課題とダブルパンチで来ているんですけども、前段のもともとの課題が、要は今の3割減や2割減というものとは少し違うので、そこはそのような構成だと御理解いただければと思います。

それから、5か年ですので、観光、航空は戻らないのではないかと御指摘もありましたが、国交省では2030年でのインバウンド6,000万人という、政府全体でも目標を顕示している関係上、5年の期間を見て取り組んでいく施策ということで、目下の今日の状況から見るとどうなんだろうということはもちろんあるとは思いますが、そこは我々としては少し長い目で、コロナも長期化して非常に不透明ではございますが、そんな思いで施策をまとめているところでございます。

それから、個別の指摘につきまして、実はここに盛り込んでいますというところもあるので、そこは少し割愛します。

あと、石田先生や中村先生から運賃の話もございましたが、これも事業者は厳しくて、今後の課題だと思っております。例えば、公共交通への財源といいたまいますか、しっかりした支援というのは、当然我々も大変重要だと思っております。14ページの27行目以降、公共交通事業が独立採算を前提にすることはこれまでも増して困難となっているということで、必要な財源の在り方について検討を行うという文言がございました。事業者がその運賃で解消するという方法もあれば、公的な、いわゆる自助、共助、公助というものをどういう組合せでやっていくかという中で議論していきたいところで、そのような考え方を随所に盛り込んでいるつもりでございました。

あと、物流につきましても、今回、非常に大きな課題で、これとは別に、今、総合物流施策大綱策定の作業を進めておまして、より網羅的、具体的にはそちらのほうになると思っておりますが、今回で言いますと、概要でもございましたとおり、基本の方針Bの目標③の物流機能の確保というところで、ここだけではないんですけども、物流については物流DXも含めて、あと、御指摘のありました荷主との関係がうまく行かないと改善が進まないという御指摘も頂きました。その点も非常に重要な視点だと思っております。そういったことも含めて、いろいろと盛り込ませていただいているところでございます。

すみません。全て網羅できていないかもしれません。あと、他省庁との連携、環境計画といったところについては、少し検討したいと思っております。ただ、今回の施策は、私ども国交省で説明しておりますが、例えば、次世代自動車の普及やエネルギーなどについては、経産省や、信号に関しては警察の施策も入っております。

あと、最後に施策の実現につきましては、57ページになりますが、第5章の必要となる取組のところ、施策の推進に当たっては関係省庁や産学官という部分がありますので、このようなことと、御指摘を踏まえて進めてまいりたいと考えております。

すみません。全てお答えできていないかもしれませんが、個々の御指摘については、どのようにするか、もしくは既存で書けているところも含めて、少し整理、確認を検討していきたいと思います。ありがとうございました。

【金本部長】 どうもありがとうございました。

予定の時刻を少し超過しておりますので、この辺までにさせていただきたいと思います。

これからパブリックコメントにすぐに入らなければいけないということでございますので、素案への頂いた意見の反映の仕方につきましては、私に御一任いただいて、事務局と調整させていただく。その上で、パブリックコメント等の手続に進むということでお願いしたいと思いますが、よろしゅうございますでしょうか。

(「異議なし」の声あり)

【金本部長】 どうもありがとうございました。

それでは、その方向で進めさせていただきます。

この後、パブコメ等がございまして、次の5月11日に予定されている部会では、その結果について報告していただいて、最終的な案として取りまとめるといったスケジュールになります。委員の皆様方におかれましては、いろいろな御意見、大変ありがとうございました。

それでは、これで終わりにしたいと思います。よろしゅうございますでしょうか。

(「異議なし」の声あり)

【金本部長】 それでは、本日の議事は以上にさせていただきます。進行を事務局のほうにお返ししますので、よろしくお願いたします。

【社会資本整備戦略推進官】 金本部長、委員の皆様、ありがとうございました。

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、委員の皆様にご内容の御了解を頂いた上で、国土交通省のホームページで公開いたします。

2点目ですが、次回の計画部会は5月11日を予定しております。委員の皆様におかれましては、引き続き御協力を賜りますよう、よろしくお願申し上げます。

では、以上もちまして、本計画部会を閉会いたします。本日は、熱心な御議論を頂き、誠にありがとうございました。

— 了 —