

第49回社会資本整備審議会計画部会及び
第47回交通政策審議会交通体系分科会計画部会

令和4年10月13日

【政策調査専門官】 それでは、定刻となりましたので、ただいまから第49回社会資本整備審議会計画部会及び第47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の梶原でございます。よろしくお願いいたします。

本日はお忙しいところ、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。

大橋委員と齊藤委員におかれましては、少し遅れての御参加と伺っておりまして、本日は全27名の委員のうち、大橋委員、齊藤委員を含めまして18名の御参加となります。井出委員におかれましては、出席の御予定でしたが、御都合により急遽欠席との御連絡を頂戴しております。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項に定めます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。

次に、本日の会議はオンライン形式で開催いたします。事務局より事前に御案内しておりますWeb会議の参加手順も併せて御覧ください。委員の皆様におかれましては、御発言の際にマイクをオン、発言を終えられましたらオフとしてください。また、カメラは常時オンの状態で御参加ください。

齊藤先生、御参加いただいている状況でございます。

報道関係の皆様と傍聴の皆様は、円滑な会議運営のため、カメラ、マイクをオフの状態でご傍聴に御協力をお願いいたします。また、委員以外の御説明の方は、マイク、カメラを通常オフの状態でご発言の際にマイク、カメラ等のオン、発言を終えられたらオフとしていただければと思います。映像や音声通話に不都合が生じた場合、チャット機能にてお知らせいただくか、または事前に御案内の緊急連絡先へお問い合わせください。

なお、石田委員におかれましては、諸般の御事情により国土交通省の会場から御参加い

ただいております。また、本日は総合政策局長の瓦林と公共交通・物流政策審議官の鶴田が出席する予定でしたが、国会対応のため、急遽欠席とさせていただいております。

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に代わりまして、官房審議官の小善より御挨拶申し上げます。小善審議官、よろしくお願いいたします。

【官房審議官】 審議官の小善でございます。瓦林局長が急な公務のため出席がかなわなくなりましたので、代わりまして開会に当たり一言御挨拶申し上げます。

本日は金本部会長はじめ委員の皆様方には、大変お忙しい中、計画部会に御出席いただき誠にありがとうございます。また、日頃より国土交通行政に格別の御高配を賜り、厚く御礼申し上げます。

社会資本整備や交通政策は、安全・安心を確保するとともに豊かな国民生活や経済活動、地域社会を支えるものです。これらについての道しるべとなります第5次社会資本整備重点計画、第2次交通政策基本計画につきまして、本部会での委員の皆様から御指導賜り、昨年5月に策定されたところでございます。

国土交通省ではこの新たな両計画を車の両輪と位置づけ、天災害の激甚化・頻発化、人口減少による地域社会の変化、デジタル革命の加速、グリーン社会の実現、新型コロナウイルス感染症の影響など、昨今の社会情勢の変化を踏まえた社会資本整備及び交通政策を、必要な予算確保、それに基づく事業執行、法律改正等により総合的に進めているところでございます。

本日は新計画の策定後初めての計画部会開催ということで、新計画による社会資本整備及び交通施策の進捗状況や今の取組状況について御報告させていただき、先生方の御意見を賜りたいと考えております。限られた時間ではございますが、委員の皆様から御忌憚のない御意見いただくとともに、引き続き金本部会長はじめ委員の皆様には、幅広い見地から一層の御指導賜りますよう、よろしくお願いいたします、挨拶とさせていただきます。

本日は、どうぞよろしくお願いいたします。

【政策調査専門官】 続きまして、今回の計画部会から新たに御参画いただく委員の方を御紹介いたします。本日は御都合により御欠席のため、事務局からお名前のみ御紹介させていただきます。一般社団法人日本経済団体連合会常務理事の岩村有広委員でございます。よろしくお願いいたします。

続きまして、お手元の資料を御確認ください。本日の資料は、配付資料一覧にあります

とおり、全部で8点ございます。議事次第、委員名簿、資料1-1、1-2、2-1、2-2、参考資料1、2で合わせて8点となっております。不備等がございましたら、随時事務局までお知らせください。なお、資料は議事進行に合わせて、事務局にて画面共有いたします。

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いたします。

【金本部長】 金本でございます。どうぞよろしくお願いいたします。久しぶりの計画部会でございますので、活発な御議論をお願いいたします。

早速でございますが、議事次第に従って始めさせていただきます。まず、最近の社会資本整備の状況について、これは概要及びフォローアップ方針についてと、それから施策の取組状況ということでございますが、これについて御説明をいただいて、御議論いただいて、その後、交通政策について御紹介いただいて、御議論いただくと、そんなことで進めたいと思います。

それでは、事務局のほうからの御説明、よろしくお願いいたします。

【社会資本整備戦略推進官】 総合政策局社会資本整備政策課の木村と申します。資料1-1で、第5次社会資本整備重点計画の概要及びフォローアップ方針について御説明いたします。

本計画につきましては、令和元年10月の国土交通大臣から審議会への諮問を皮切りに、全6回の計画部会の場を通じて、委員の皆様方の御指導を賜り策定したものです。そのため、委員の皆様には御案内の内容かと思っておりますけれども、昨年5月の新計画策定以来、本日が初の計画部会ということなので、改めて概要を御説明させていただきます。

1ページ目です。第5次社会資本整備重点計画は、令和3年度から7年度を期間とする社会資本整備の取組の方向性を示す計画でございます。令和3年5月28日に閣議決定され、間もなく策定から1年半ほど経過するところになります。

上の枠ですが、第5次計画の検討に当たりましては、第4次計画からの社会情勢の変化ということで、①激甚化・頻発化する自然災害、②人口減少による地域社会の変化、③経済状況の変化、④加速化するインフラ老朽化、⑤デジタル革命加速化、⑥2050年カーボンニュートラル実現の必要性に加えまして、新型コロナウイルス感染症による変化などを考慮しまして、下の枠、カラーのイラストの上段になりますけれども、社会資本整備の中長期的な目的として、真の豊かさを実感できる社会の構築とともに、安全・安心の確保、

持続可能な地域社会の形成、経済成長の実現を位置づけて、社会資本整備によるストック効果最大化を目指すこととされております。

また、本計画のポイントとしまして、まず1点目に、下右の赤い枠になりますけれども、計画の横串として、公共、民間、住民などの多様な主体、デジタルも活用したハード・ソフトなどの多様な手段、整備だけでなく維持管理・利活用までも視野に入れた中長期的な時間軸という3つの「総力」、またインフラの潜在力を引き出して新たな価値を創造するという「インフラ経営」という2つの概念を位置づけた点が挙げられます。

次に2ページ目ですが、ポイントの2点目としまして、昨今の社会情勢の変化を踏まえて新たな重点目標として、右の欄の重点目標5、インフラ分野のDX、緑の欄の重点目標6、脱炭素化・インフラ空間の多面的な利活用の2点を新規に追加しております。

また、ポイントの3点目としまして、左の欄の水色になりますが、重点目標の2、インフラメンテナンスに関しまして、2-3に書いてあるとおり、集約・再編等の目標設定を新規に位置づけているというところになります。

3ページ以降ですが、計画におきましては、6つの重点目標ごとに目指すべき姿と関連する施策、KPIを位置づけているところがございます。

駆け足で申し訳ございませんが、3ページ目が重点目標1、流域治水等の防災・減災が主流となる社会の実現。4ページ目ですが、重点目標2、新技術や集約・再編などを通じた持続可能なインフラメンテナンス。5ページになりますが、重点目標3、コンパクトシティなどの持続可能で暮らしやすい地域社会の実現。6ページになりますが、重点目標4、我が国の国際力強化や地域経済再生につながる経済の好循環を支える基盤整備。7ページ目が新規項目である重点目標5、デジタル化による生産性向上や新価値を実現するインフラ分野のDX。8ページ目が、こちらも新規になります、重点目標6、2050年カーボンニュートラルなどのグリーン社会を実現する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向上になります。

また、9ページ目になりますが、昨年5月の第5次社会資本整備重点計画策定を踏まえて、それ以降のタイミングにおきまして、社会資本整備重点計画における重点目標の効果的な達成を図ることを目的として、各地方ブロック単位で地方の特性を踏まえた代表的な指標や具体的な事業を含む社会資本整備重点計画というものを、全国計画に沿った形で定めております。

10ページ目から19ページまでは、北海道から沖縄までの10ブロック、10の地方

ブロック計画を参考につけさせていただいております。

最後に20ページ目になります。第5次社会資本整備重点計画の計画部会におけるフォローアップ方針についてでございます。

上段にありますように、本計画では計画の実効性を確保するために、重点目標の達成状況や事業・施策の実施状況等の把握などを通じて、適切にフォローアップすることとされております。

これを踏まえまして、計画部会における第5次社会資本整備重点計画のフォローアップ方針は、下段に書かせていただいているとおり、1ポツ目、現行2年に一回とされている「KPIの政策評価」、毎年とされている「指標・実績値の公表時期」などを捉えまして、毎年度後半に計画部会を開催し、計画の進捗状況の確認を行う。2ポツ目、目標達成が思わしくない場合は、原因分析・課題の抽出を行い、改善策を明らかにする。3ポツ目、現計画の改善点を整理し、今後の計画の在り方を検討する。4ポツ目、コロナウイルス感染症の状況も注視しつつ、可能な範囲で視察会を行うという方向で予定させていただいております。

雑駁ですが、私からの説明は以上になります。

【政策調査専門官】 続いて、資料1-2の説明に移ります。社会資本整備に係る施策の取組状況についての御報告でございます。社会資本整備重点計画に位置づけております6つの重点事項ごとに、主要な取組について、担当部署から順に説明いたします。説明者の皆様におかれましては、本日説明事項が大変多くなっておりますので、3分以内での御説明をお願い申し上げます。

まずは水管理・国土保全局から、重点目標1、防災・減災が主流となる社会の実現に関連しまして、流域治水の推進について御説明をお願いいたします。

【河川計画課長】 それでは、水管理・国土保全局河川計画課長、森本でございます。

1ページめくっていただきまして、流域治水の推進のまず1つ目の柱でございますけれども、地球温暖化の影響をあらかじめ見込んだ治水計画への転換について取組を進めているところでございます。現在、2度上昇を前提といたしまして、左下のところがございますけれども、1.1倍、あるいは北海道で1.15倍雨量が増えるということを前提といたしまして、右側がございますが、十勝川水系あるいは阿武隈川水系の計画を見直しをしております。現在、直轄の管理する水系5水系を見直してございまして、今後順次計画の改定を進めてまいりたいということでございます。

次のページをお願いいたします。この流域治水の関連する法案を昨年度、改定をいたしまして、特定都市河川法の改正に合わせて、土地計画法あるいは土地再生法等の関連法案とともにリスクを示して、それに基づいて居住を避ける、あるいは居住する場合でも命を守るための一定のかさ上げ等を行う、あるいは移転を行う、このような制度を充実させていただいたところでございます。

4ページでございますが、現在この特定都市河川法、以前から総合治水対策として実施していました河川もでございますが、その今回の改正に伴いまして、大和川流域あるいは江の川流域、それから県の管理河川でございますけれども広島県の本川の流域、この3水系で指定を進めてございまして、今後数百河川程度まで指定を拡大させてまいりたいということでございます。

5ページでございますけれども、大和川水系の事例ということでお示しをさせていただいてございます。令和3年12月24日にこの指定をしてございまして、ハード整備の加速化と併せまして、流域の貯留施設の整備、それからため池の治水・活用とともに、今後になりますけれども、一定程度土地利用の制限をさせていただくことにはなりますが、浸水被害防止区域等を、この流域では市街化編入抑制区域というものを条例で指定している区域もございますので、これらの区域を中心に、今後地域の合意を図りながら指定をしてみたいということでございます。

水局からは以上でございます。

【建設業課長】 不動産・建設経済局建設業課長の岩下と申します。どうぞよろしくお願いたします。私から社会資本整備を支える現場の担い手確保について、御説明させていただきます。

建設業は、他産業に比べましても若年労働者の割合が少なく、60歳以上のベテラン層が4分の1を占めまして現場を支えておりますが、10年後、20年後を考えますとこれらのベテラン層が大量に退職されることが見込まれます。また、建設業は現在は時間外労働の上限規制が適用外ですが、令和6年4月からは、これが建設業につきましても適用になります。こういった状況を踏まえまして、建設業の働き方改革を進めまして、将来にわたって社会資本整備を支え、災害からの地域の守り手となる建設業の担い手確保を進めることは喫緊の課題だと認識しています。

7ページを御覧ください。まず、建設業の働き方改革を進める上で重要なことが、適正な工期の設定です。建設業は重層下請構造でもあり、天候にも左右されるということで、

短い工期では非常に無理が生じ、週休2日はおろか、労働時間が極めて不安定かつ長くなってしまいう傾向があります。

こうした状況を踏まえまして、令和元年に新・担い手三法が成立し、適正な工期の確保等の規定が設けられました。これに基づきまして、中央建設業審議会において工期に関する基準を作成いたしまして、週休2日の確保を考慮する工期設定ということ、それから労務費等も請負金額に適切に反映するということについて、直轄・地方公共団体を中心に進めております。あわせて、民間工事におきましても、あらゆる機会を通じて要請し、実態調査や好事例の収集、周知等を行っております。

8ページを御覧ください。現場を支える技能者の経験等を客観的に評価して、それを処遇改善につなげるために、業界共通のインフラとして、CCUSというキャリアアップシステムを推進してまいりました。今年の8月には技能者が約3割、登録者が97万人を超えました。

9ページを御覧ください。このCCUSの更なる普及に向けまして、公共工事におけるインセンティブの充実等に取り組んでまいります。あわせて、登録数が100万人に迫るなど、一定の登録数が確保されてきたことを踏まえまして、レベル別の賃金目安を示すなど、CCUSの評価が処遇改善につながる取組を強化してまいります。

最後、10ページを御覧ください。先月、斉藤国土交通大臣と建設業4団体との意見交換を行い、おおむね3%の賃金上昇の実現を目指して、全ての関係者が可能な取組を進める、官民一体となって取り組んでいくことを確認しております。こうした取組を重点的・継続的に行うことにより、社会資本整備を支える建設業の担い手確保にさらに取り組んでまいります。

以上です。

【社会資本整備政策課長】 総合政策局社会資本整備政策課の藤條でございます。「インフラメンテナンスの取組」について、御説明させていただきます。12ページにて、昨年6月に策定しました第2次国土交通省インフラ長寿命化計画の概要を御報告します。第2次行動計画においては、令和3年度から7年度の計画期間の間に「重点的に取り組むべき事項」として、3つの柱を掲げています。

まず1つめの柱が青色の枠、『集中的な修繕の実施による「予防保全」への本格転換』です。措置が必要な施設の修繕率をKPIに設定し進捗管理しています。なお、KPIの数値は、参考資料2で細かい資料をお配りしておりますけれども、例えば橋梁では目標が約

73%に対して現状値が51%、河川では目標値100%に対して現状値が24%、空港では目標100%に対し現状値が100%で既に達成しているなど、分野ごとに進捗が異なる状況でございますが、一定の進捗が見られるところでございます。

続いて、2つ目の柱が緑色の柱、新技術や官民連携手法の導入促進でございます。効率的なメンテナンスを実施していくため、新技術の普及、マッチング支援等を実施していきます。なお、KPIとしては、インフラメンテナンス国民会議を通じた新技術のシーズとニーズのマッチング数が、目標400件のところ現状値が既に424件ということで、目標を達成しております。

最後に3つ目のピンク色の柱です。集約・再編等のインフラストック適正化の推進でございます。人口減少や地域のニーズを見据えた各分野の取組をKPI設定し、進捗管理しております。

例えば、港湾では既存施設の統廃合等を検討した港湾の割合が、目標100%のところ現状値58%。公園では都市公園の集約・再編を実施した公園管理者数が、目標60団体のところ現状値33団体など、それぞれ目標達成に向けて取り組んでおります。こうした取組をさらに充実・深化していくことにより、持続可能なインフラメンテナンスの実現につなげてまいります。

13ページでございます。新技術の普及・導入に向けた取組として、上段、産学官民が一丸となってメンテナンスに取り組む社会の実現に向けて、インフラメンテナンス国民会議を設立し、自治体等におけるシーズとニーズのマッチングの取組を行っております。

下段、国内の優れた取組や技術開発を表彰するインフラメンテナンス大賞を設立し、これまでに表彰を5回実施しております。

続いて14ページでございます。維持管理業務に新技術を導入する際に、工夫・留意すべき点について整理しました「新技術導入の手引き（案）」につきまして、インフラメンテナンス国民会議におけるイベント等の場を活用して手引きの普及を行うとともに、必要に応じて改定の検討などを行う予定でございます。

15ページでございます。集約・再編によるインフラストック適正化について、都市公園や跨線橋の事例を載せております。国土交通省では地域における方針・検討の一助となるよう、ガイドラインなどを作成し、公表しております。

インフラメンテナンスの取組についての説明は、以上でございます。

【政策調査専門官】 続いて、都市局からの説明をお願いいたします。

【都市政策課長】 都市局都市政策課の諏訪でございます。17ページでございますが、持続可能なまちづくりに向けました主な取組といたしまして、人口減少等の都市を取り巻く状況を踏まえまして、生活サービス機能でございますとか、住まいを町の拠点となるエリアに誘導するとともに、拠点を公共交通で結ぶコンパクト・プラス・ネットワークの取組を推進をしております。制度的には、各地域における立地適正化計画、また地域公共交通計画と2つの計画の策定を促進いたしまして、計画に基づく取組を国として支援をしているところでございます。

次の18ページでございます。この2つの計画につきまして一体的に作成を進め、その2つが効果的に機能していくということが重要でございますが、令和4年4月の時点で、この両計画を併せて策定をしている都市数は316となっている状況でございます。

19ページでございます。来年度の予算要求に関連した取組といたしまして、コロナ禍で多様化するライフスタイルを支える持続可能な多極連携型まちづくりの推進を図ることとしてございます。右側の絵のところでございますように、コロナ禍で、以前と比べて生活ニーズを住まいの近隣で充足する行動の増加も見られる中で、都心の拠点、いわゆる中心市街地の充実だけではなく、日常生活を営む身近なエリアでも必要な都市機能が確保された地域生活拠点の形成を図っていきたくと考えております。

また、拠点を結ぶ都市の骨格を形成する公共交通の確保というのは、持続可能なまちづくりという視点で大変重要でございますので、各自治体での構想・計画策定の段階から、まちづくりと公共交通のより一体的な検討を促進いたしますとともに、まちづくりの観点からも、都市の軸となる公共交通ネットワークの形成確保に向けた取組の支援強化を図ることとしてございます。

こうした取組を郊外の住宅地や周辺の集落などを含む都市圏全体の広域的な視点で進めることで、持続可能な都市構造の実現を図っていきたく考えているところでございます。

以上です。

【政策調査専門官】 続いて、重点目標4、経済の好循環を支える基盤整備に関連しまして、道路局から御説明をお願いします。

【企画課長】 道路局で企画課長をしております沓掛です。どうぞよろしくお願いたします。21ページを御覧ください。人と物の流れを円滑化することで生産性の向上を図っていくため、道路ネットワークの構築、機能強化を推進しているところでございます。

左上側でございますが、中部横断道、こちら昨年8月に山梨県から静岡県の間、全線

開通いたしました。その整備効果としまして、中部横断道の沿線の企業、これが周辺の神奈川、静岡、あるいは中京圏との取引企業が増えまして、その結果、一番下に出ておりますが、売上高は約4割増加、あるいは従業員者数は約1割増加といった効果が出ております。また、この中部横断道と清水港を連携しながら、地域の特産品の海外輸出等の連携も図っているところでございます。

また、右側のほうでございますが、新たな広域道路ネットワーク計画の策定としまして、約20年ぶりに各地域におきまして広域道路交通計画を策定してございます。また物流の観点からは、重要な道路を今年の4月に新たに候補路線、計画区間、事業区間というものを重要物流道路として指定しているところでございます。こうした重要物流道路の指定制度も活用しつつ、道路ネットワークの機能強化を進めていきたいと考えてございます。

次の22ページを御覧ください。こちらは物流効率化のダブル連結トラック、これの普及促進を進めてございます。

左側の図でございますが、現在、一番下に写真で出ているような1台で2台分の輸送が可能というこういったダブル連結トラック、現在走れるところが日本地図で赤線で書いてあるところ、高速道路で言いますとこの赤線、約2,050キロメートルでございますが、先月行いました物流小委員会で拡充の案を示させていただいてございます。これが黄色で追加しているところでございます。現在パブコメをしているところでございまして、もう間もなくこれらについて認められれば、全部で5,140キロメートル、すなわち青森から鹿児島まで、このダブル連結トラックが走るようになるというものでございます。

また、ドライバーの労働環境の改善ということで、右側でございますが、中継輸送の普及促進ということで、途中でヘッドを取り換えましてドライバーの負担を軽くするような形、あるいは下に書いてございます休憩機会の確保。さらには右側でございますが、令和4年、今年の4月から特殊車両通行確認システムの運用を新たに開始してございます。オンラインで即時に確認できるといったようなシステムも、現在使っているところでございます。

23ページ目を御覧ください。こちらは交通流を最適化する料金施策の導入ということで、今年の4月からでございますが、首都圏で新たな高速道路料金を導入してございます。具体的には左上のほう、首都高速の上限料金を見直しすることと併せまして、夜間割引の導入であったり、迂回利用割引の導入をすることで都心を通過する交通が減ったり、あるいは首都高の時間帯別の交通、比較的交通容量の余裕がある夜間に昨年と比べて13%ほ

ど交通が増えていると。そういったような効果が出ているところでございます。

道路局からの説明は、以上になります。

【政策調査専門官】 続いて、同じく重点目標4につきまして、港湾局から御説明お願いいたします。

【港湾物流戦略室長】 港湾局港湾経済課の有本です。よろしく申し上げます。国際コンテナ戦略港湾政策の推進につきまして、御説明申し上げます。25ページをお願いいたします。

コンテナ船の大型化が進展する中、国際戦略港湾への国際基幹航路維持・拡大、国際基幹航路と申しますのはアジアと北米ですとか、あるいはヨーロッパといった距離の長い航路でございますが、こうした多方面・多頻度の直行サービスを充実させることによりまして、我が国経済・産業の国際競争力を強化するため、国際コンテナ戦略港湾政策を推進しております。ハード整備、これは大型化したコンテナ船を停泊できるようなコンテナターミナルの整備を推進しつつ、DXの推進等によりまして、港湾物流の生産性向上に重点化を置きつつ政策を進めているところでございます。

下にこれまでの取組状況ということで、3つ御紹介をさせていただいております。3つ並んだ一番右側でございます。高規格コンテナターミナルの整備ということで、これは横浜港の南本牧ふ頭でございますが、水深18メートルの世界最大級のコンテナ船を停泊することのできるコンテナターミナルの整備をしております。これは令和3年4月1日から利用を開始しているところです。

それから、船が大型化することによりまして、1港当たりの取扱いを増やさないと基幹航路が寄港してくれないという状況でございますので、内航フィーダー網、国際フィーダー航路網の強化ということで、一番下の左側に記載しておりますけれども、内航の航路網の強化を図っております。政策実施前と実施後で、阪神港、京浜港におきまして2割の増加、それから船自体も大型化が進んでいるところでございます。

真ん中、日本海国際フィーダー航路の開設ということで、釜山港がトランシップ港として有名でございますが、日本海側が釜山港に近いという有利性があるんですけれども、こうしたところも国際コンテナ戦略港湾である神戸港との内航フィーダー網の構築が進んでいるということで、一定の成果が出ているところでございます。

26ページをお願いいたします。良好な労働環境と世界最高水準の生産性を確保するために、「ヒトを支援するAIターミナル」の各種取組を推進しているところでございます。

ここではターミナルオペレーションの最適化とRTGの遠隔操作につきまして御説明をいたします。

まず、RTGの遠隔操作化、左下の写真にございますけれども、管理棟の遠隔操作室内から、このRTGと書いてございますけれども大型のクレーンを遠隔操作することが可能となることで、労働災害リスクが減少、労働環境の改善が図られるということで、一部自動化を含んでおりますが、こうした取組を進めております。現在、横浜港、神戸港、名古屋港等で事業が進んでおります。

右側のターミナルオペレーションの最適化でございます。これはAIを活用いたしまして、コンテナを置く場所を引取りが早いものを上のほうに置いて、引取りが遅いものは下のほうに置くということで、AIに学習をさせて自動的にプランニングをするというものでございまして、これもプログラムの作成が終わっておりまして、実用に向けて取り組んでいるというところでございます。

港湾局からは以上です。

【政策調査専門官】 重点目標5、インフラ分野のデジタルトランスフォーメーションに関連して、大臣官房技術調査課から御説明をお願いいたします。

【技術調査課長】 大臣官房技術調査課長の見坂でございます。私のほうからはインフラ分野のDXの取組について、御説明させていただきます。資料28ページをお願いいたします。まず、これまで国土交通省として取り組んできましたi-Construction、それからインフラ分野のDX、これまでの取組の経緯をまとめました。

国土交通省といたしましてはi-Constructionということで、まず建設現場の生産性を向上させるという目的の下、2015年頃から取り組んでまいりました。そして、2016年8月に未来投資会議におきまして、当時の安倍総理のほうから、建設現場の生産性を2025年度までに2割向上を目指すという方針が示されまして、今、それに向かって建設現場の生産性向上をどんどん進めているところでございます。

その後、建設現場だけではなくて、例えばいろいろな手続なども含めましてデジタル技術を活用しようということで、少し分野・範囲を広げまして、インフラのDXというのに昨今取り組んでおります。2020年7月にインフラ分野のDX推進本部を設置いたしました。2021年2月にインフラ分野のDX施策を取りまとめ、2022年3月、今年の3月にDXのアクションプランというのを策定いたしました。これはロードマップを策定したものでございます。

次の29ページをお願いいたします。これはi-Constructionの概念図でございますけれども、これは建設現場の生産性を向上させるということで、このICT技術の導入などによりまして、一つの工事を行うための人数を減らす、そして日数も減らすということで生産性を高めていくといったものを目指しているものでございます。

次、30ページをお願いいたします。これはi-Constructionとインフラ分野のDXの関係を示した概念図になりますけれども、そもそもi-Constructionというのは、建設現場での生産性を高めるといった目的で始めたものでございます。これは左下のほうになります。そして、さらにそれを広げる形で、インフラの利用、サービスを向上させるということで、例えばこれはハザードマップを描いておりますけれども、例えば水害リスク情報などを3D表示いたしまして、地域の住民の方々に危険度をお知らせするとか、あるいは右のほうになりますけれども、ソフトウェアとか通信業界とも連携いたしましてバーチャルの現場体験をしてもらう、あるいはAIを使った画像判別、道路の路面の画像判別といったこともやっていくということで、建設現場だけにとらわれずに少し範囲を広げていったのが、インフラ分野のDXの取組でございます。

次、31ページをお願いいたします。今年、2022年3月に、インフラ分野のこのDXのアクションプランをつくりました。これはDXの実現に向けた各施策の目指すべき姿、それからロードマップ（行程）を実行計画として取りまとめたものでございます。

そして令和4年度、それをさらに深化、進めていくために、分野網羅的・組織横断的な取組にさらに加速していこうということで、インフラの作り方の変革、インフラの使い方の変革、インフラ周りのデータの使い方の変革、そういったことに、縦割りではなくて組織横断的に取り組んでいこうといったものを、今進めているところでございます。

次、32ページをお願いいたします。こちらが、今取り組んでいる内容でございますけれども、1つ目、先ほど申し上げましたインフラの作り方の変革、インフラの使い方の変革、そしてインフラ周りのデータの使い方の変革、こういった三本柱を立てまして、インフラ分野全般でDXを推進するために分野網羅的、そして国土交通省だけではなくて、建設業界、業界内外、それから産学官も含めて組織横断的に取り組んでいこうといったことで、国土交通省挙げて、今、インフラのDXに取り組んでいるところでございます。

私からの説明は、以上でございます。

【政策調査専門官】 続いて、重点目標6、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に関連しまして、総合政策局環境政策課から御説明

をお願いします。

【環境政策課長】 環境政策課長の光安です。インフラ分野の脱炭素化の取組について御説明いたします。34ページ目について、脱炭素化に関しては2020年10月に総理の所信表明の中で、2050年カーボンニュートラルが宣言されて、その翌年4月、2030年度に2013年度比で46%削減、さらに50%削減の高みに向けて挑戦を続けるという表明がなされました。これを受け、国土交通省でも2021年7月に「国土交通グリーンチャレンジ」ということで、グリーン社会の実現に向けて、2030年度を見据えて分野横断・官民連携の重点プロジェクトを取りまとめております。

その後、国際的にはIPCCの6次評価報告書やCOP26、政府全体の取組としては地球温暖化対策計画やエネルギー基本計画の改定が行われる中で、昨年12月に「国土交通省環境行動計画」を改定しております。その中では、建築物省エネ法の改正による省エネ基準適合義務化やカーボンニュートラルレポートの形成、国際海運の2050年カーボンニュートラルといった施策の充実強化を図るとともに、それぞれの施策について目標の具体化のためKPIの設定を行いました。

35ページ目に記載の具体的な計画の内容ですが、住宅・建築物分野では、先の通常国会で法改正を行った新築住宅を含む省エネ基準への適合義務化と、それと併せたZEHやZEBの普及促進に向けた支援、あるいはCO₂の固定化に資する木造建築物の普及・拡大等を盛り込んでおります。

インフラ分野では、国土交通省は幅広い分野のインフラを所管しているため、インフラ空間を活用した太陽光発電の導入拡大、下水道バイオマスや下水熱、あるいは小水力発電、ダム運用改善等による水力エネルギーの利用促進等を盛り込んでおります。

また、インフラのライフサイクル全体での脱炭素化では、CO₂削減コンクリートのような材料の活用促進・技術開発から、施工段階でのICT施工の推進、脱炭素に資するような革新的建設機械の導入拡大、運用管理段階でのインフラサービスにおける各分野での省エネ化の推進等を盛り込んでおります。

まちづくりに関しては、脱炭素化に資するまちづくりということで、コンパクトシティやスマートシティ、ウォークアブルといった取組と併せ、グリーンインフラの推進等を盛り込んでおります。

36ページは交通・輸送関係で、インフラとの関連では、自動車の脱炭素化の普及に併せた都市・道路インフラの社会実装の推進として、充電施設の道路内配置の検討や走行中

給電システム技術の研究開発の取組がございます。また、インフラ側でのビッグデータを活用した渋滞対策、環状道路整備等による道路交通流対策やLRT・BRT等の公共交通の利便性の向上等も盛り込んでおります。

海事・港湾分野では、水素・燃料アンモニア等の受入環境の整備等によるカーボンニュートラルボートの形成推進、洋上風力発電の導入促進のための基地港湾の計画的整備を盛り込んでおります。この環境行動計画に基づき、現在、脱炭素化に向けた国土交通省の取組を進めております。

37ページは政府全体としての最近の動きで、今年の1月に、総理施政方針演説の中で、GX、脱炭素化に向けた社会経済変革の道筋を、クリーンエネルギー戦略として取りまとめることが示されました。クリーンエネルギー戦略に関しては、今年の5月に中間整理が出され、成長が期待される分野として、各分野の取組等について具体化しました。今後、これについてそれぞれロードマップを取りまとめていくということが予定されております。

以上でございます。

【政策調査専門官】 資料1-2の御説明は以上でございます。よろしくお願いいたします。

【金本部会長】 どうもありがとうございました。

それでは、ただいまの御説明に関しまして、御意見、御質問をお願いします。

まず小池委員からお手が挙がっていますので、よろしくお願いいたします。

【小池（淳）委員】 小池です。時間がないので、端的に2点申し上げます。

1つは、こういうKPIのような短期的な評価というのがいろいろところで問題を起こしているというのは皆さん御存じだと思います。今回の計画も、非常に短期的な計画で、短期的なKPIという立てつけなんです。このKPIをまた見直すということが書かれていますが、じゃあ、KPIをどのように、誰が見直すかというところが多分ポイントだと思います。どのようにという意味は、より長期の計画に対して、それが整合的かということが問題になります。ですから、やはり国土交通省としても長期的なビジョンなり、そういうものに整合的かという見直し。

もう一点は、今日も局ごとにいろいろな発表がありましたが、これらが整合的かどうかのKPIの見直しということ、やはりちゃんとした期間でやらなければいけないというのが、私が思っていることです。

もう一点が、公共投資はまさに投資なんです。これは必ず不確実なものを伴います。

特に建設業界においては、技術開発投資がなかなか進まないということをよく聞きます。これは公共調達なので、コストが安いものこそいいというのが染みついていますから、生産性向上と言っても、コストの削減に終始します。

本当にいい投資というのは、不確実であっても、よりよい社会に資するような公共投資をエンカレッジするように、国土交通省としても考えていただきたいと思います。建設会社に聞くと、土木分野と建設分野でそういった技術開発投資にかけるお金が全然違うと。もちろん労働者の雇用をよくすることも大事なんですけど、そういった視点で、今の制度でそういった投資がうまく行われるような取組をしていただければと思いました。

以上です。

【金本部長】 どうもありがとうございました。

私の手元にある順番は、次は根本委員、お願いいたします。

【根本委員】 ありがとうございます。今回の重点計画で、やはり集約・再編などによるインフラストックの適正化というのが入ったのは特徴的だと思うんですね。これは、特に社会減・自然減の激しい北海道、四国、それから東北でこういうことが重要になってくると思うんですけども、ブロックごとの重点目標を見ると、東北・四国にはそういうキーワードが入っていたんですけども、北海道にはありませんでした。特に北海道は鉄道のバスへの転換なんかが求められていて重要じゃないかと思ったわけです。地域別に見ようとしたら、参考資料2のほうは全国値しか値がなかったもので、各ブロックの対応は分かりません。

そこで言いたいことは、この目標ですけれども、全国一律ではなくて、地域ごとにやはり頑張ってもらいたいところというのはあるとすれば、ブロックごとに見るという観点もあってもいいかなと思いました。今後のことでいいんですけども、対応をお願いしたいと思います。

以上です。

【金本部長】 どうもありがとうございます。

次は家田委員、お願いいたします。

【家田委員】 どうも、家田でございます。入るのが遅くなって、最初の10分くらい聞いていないので失礼してしまいますけれども、3点申し上げたいと思います。

1点は、ちょっと表現の仕方という問題かもしれないんですけども、インフラメンテナンスのところで、いろいろこんなことをやっています、こんなことも始めましたというこ

とはそのとおりでありまして、間違っただけを言っているわけじゃないんですけども、ちょっとミスリードの可能性はあるのは、いろいろやっているんですけども、特に市町村なんかにおけるインフラのメンテナンスの状況というのは相変わらず非常に困難な状況にあって、決して10年前の笹子トンネルの状態から顕著に改善しているわけではないんですよ。

そこら辺が国民に適切に伝わらないと、何かこんなことをやっています、あんなことをやっています、じゃあ、もういいんだねみたいに思われてしまうと相当なミスリードになる。ここはちょっと御注意申し上げたいというのが1点目です。

2点目は、工期のことについてお話がありました。これは大変結構なことで、大いに進めてほしいと思っているんですけども、話がちょっと小さいかもしれない印象を持っています。と申しますのも、工期設定というのが一体どれほど真剣にやられているのかということにおいて、あらかじめ決めるときにはえいっと決めておいて、また後でいろいろな事情が生じたらこうしよう、ああしようという、日本的な曖昧にしておきながら後で手を打てばいいというようなもの前提で作っているからというところがあると思います。

だけど、現実には、例えば地盤条件がうんと違ったからえらい長くなってしまうとか、あるいは政治的な意向から急に工期を短縮せざるを得ない。それに伴って、非常に工費が高くなってしまいうような、ここに書いてあるような問題よりももうちょっと広いレベルでの、あるいは上位というわけではないんですが、ベーシックなレベルでの課題が多々あるということをお認識いただきたいし、そういったところを検討を続けていただきたいというのが2点目でございます。

3点目は、これは港湾局と、それからこれは水局にちょっと御質問という格好になるかもしれないので、可能だったらお答えいただきたいんですが、その前座の話をちょっとしますと、見坂さんからお話あったとおり、DXについては元首相の安倍さんが25年までに20%向上しようよという、ある種のアウトカムの目標を設定しているわけですよ。したがって、恐らく現時点で何%ともうそれなりに把握されているんだと思います。

質問は、この港湾で基幹航路が抜港されないようにするために、こんな工事をしましょう、あんなことをしましょうというのは結構なことなんですが、じゃあ、一体それをいつまでにどれだけの工事をやることによって、今トレンドとしてこのように減便されているようなものを何便でとどめるような目標なのかというのが一向に見えない。何かやっていたらいいでしょうって。それをいつまでにどれだけやったらいいんですかというのが一向

に見えない。そこが、日本の今の危機の一つはこの輸出入の問題、港の問題ですので、そこはきっちりとしていくことが大事だと思っています。

同じように、河川の分野でも流域治水をやっていかななくては、とてもこの雨がひどいことになっているのに対応できないということで、大いに施策としては前に向いているし、特定都市河川の法律なんかも変えていただきまして、いろいろやれるようにはなったよねということは言っているんです。これは結構なことです。

ただ、これは必要条件にすぎないのであって、一体いつまでに、どれだけの工事を幾ら金を掛けてやったら、どこまでの治水水準まで行けるのかというのが一向に見えない。それを見せることが、国民の理解を得て、そして適切な手を打っていくということのやはり基本中の基本だと思っていますので、そこのところはどうなっているのかというのも、もしできれば港湾局と水局にお答えいただけたらと思います。

たった今決めているということと言わないでもいいんですが、これからそんなことを考えるつもりですといったら、それはそれで結構です。どうぞよろしくお願いします。

【金本部長】 どうもありがとうございました。

次は荒木委員、お願いをいたします。

【荒木委員】 富良野商工会議所の荒木です。ありがとうございます。

先ほど小池先生が言われましたけれども、デジタル関連の新技术に関してですけれども、初期投資が大きいので、建設会社の負担感から、あまり取り組んでいない会社がございますので、そこら辺をどうやって誘導して、やはり現場を知っている人間たちがデジタル化することによってこれが進むと思いますので、その施策ということを今後考えていただく必要があるのではないかと考えています。

それから、今、家田先生が工期という話をされましたけれども、現実には北海道だけかもしれませんけれども、市町村の発注工事において、週休2日が考慮されている工期というのは全くございません。特に建築は全くなく、もう最初からいつぐらいまでに行けるんだという工期を割っていくと、週休2日は全くできないというような工期になっているのが現状ですので、国土交通省として、地方公共団体の工事において週休2日ができるような指導、これをしなければ、やはり人材不足、人手不足というものに対抗ができないのではないかと考えています。

それと、先ほどKPIを今後どうするかという話がございまして、KPIについてはこの中間でもし取り入れることができるのであったならばという形で、あるいは6次計画に

入れてほしいということでございますけれども、やはり人口密集地の災害は被災が大きい
です。特定都市河川の指定についてはK P Iがありませんので、ぜひ追加していただき
たいと思っておりますし、また実は私は物流の審議会もちょっと入っておりましたので、物
流も気になっておまして、重要物流道路の指定についてでございますが、フィジカルネ
ット、日本ロジスティクスシステム協会が発表して経済産業省に載せていますけれども、
2020年から2030年まで22%のトラックドライバーが減る予測でございます。や
はりそうすると、重要物流道路、これは整備をしていかなければいけないので、これのK
P Iも追加をしていただけたらと思うところがございます。

また幾つかございますけれども、時間がございませんので、あとは文章で提出をさせて
いただきたいと思います。ありがとうございました。

【金本部長】 どうもありがとうございました。大分時間が押しておりますので、手
短にお願いをいたします。

次は、田中里沙委員、お願いいたします。

【田中委員】 田中です。御説明をありがとうございました。簡潔に2点ほど、発言を
させていただきます。

今回お示しいただいた資料において、建設業における担い手の確保や、また、住宅のと
ころではウォークアブルなまちづくりへの構想がありました。インフラも人材も、社会資本
整備が今の社会と共にあるという現実、影響力を顕在化させるためにも、各分野のところ
でもう少しDXやGXも生かされ、社会全体で価値がつくられていることを強調できたら
よいのではという印象を持ちました。

担い手確保に向けて、DXが生かされながらリスクリング等も実はこの分野では先進的
に行われていますので、むしろどちらかという社会をリードする業界であり、先進的で
あることをしっかり見せていく必要があるかと思えます。

ウォークアブルなまちづくりのところはGXとの関連が大きいですし、まちづくりの中に
住民が参加することで、またプロセスに民間が入ることでGXが加速するということがあ
りますので、多分幾つか表現はされているのですが、よく伝わるようにしたいです。

もう一点は、31ページあたりにあります、組織横断の取組と連携、分野網羅的という
観点についてです。これは現代の理想的な展開ですけれども、産官学や省庁を横断して取
り組む中では、これまでとはまた違うK P Iの要素や要件が出てくると思えます。アウト
カムだけではなくて、やはり協業で果たす理想の形に向けて、あらかじめなるべく共通で

指標を設定して、指標に国民の意識が行くような流れが本来大切ではないかなと感じます。産官学連携においてプロセスの中で得られる形にならない成果は大きく、これらも評価共有されていくことが必要です。共に目標を達成する中で得られる無形価値です。造られたインフラを運営・運用・維持するに当たっても、その指標を意識し続けるということが大切で、整備の前後にも民間・国民がプロセスに参加していくことで、国も自治体も民間もこの投資する意味や意義への理解が広がっていくと期待をします。ここの事前の共通指標ということ、国単体で背負うということではなくて、民間とも連携して示せることが有効ではないかなと感じましたので、よろしくをお願いします。

以上です。

【金本部長】 どうもありがとうございました。

次は、谷口守委員、お願いいたします。

【谷口（守）委員】 谷口守です。ありがとうございます。2点だけに絞ってお話したいと思います。

まず、3ページの水局ですね。流域治水なんですけれども、この右側のところの図で、右上ですね、自治体が制限をかけるという話が入ってくるので、そうするとやはりどうしたらいいのでしょうかとあって、うちがやるとほかの自治体が得をするんじゃないですかという相談とかを受けるということがあります。

同じような話で、19ページに行っていただいて、持続可能なまちづくりの中で、コンパクトな多極連携の話がされているんですけれども、実際に起こっていることは、各自治体が自分のところの中でそれぞれ拠点をつくるということをやっておられますので、タイトルにある多極連携型まちづくりではなくて、多極で連携しないまちづくりになっていて、結局、分散化計画をやっていることになるということです。

これは両方共通で、要するに地方分権がいいということになってはいますけれども、そうではなくて、部分的に機能によっては地方分権ということ逆行しなくてはいけないということですね。広域的な観点にちゃんとオーソリティ、権力を持たせるということが大事ということが1点目です。

2点目は35ページの話で、脱炭素のお話なんですけれども、資料としてはきれいに書かれているんですが、左側の住宅建築物の省エネ化の強化ということと、右側の脱炭素に資するまちづくりというのは、実は中身としてはつながってなくて穴が開いている。具体的には、左側の住宅は、実は変なところに造っても、このZEBとかの条件を満たして

いれば認められるということになっていて、都市構造との連携が、住宅建築物の脱炭素の評価においてなされていないというのは大きな穴があると思っていますので、そこは何かしたほうが良いと思っています。

以上、2点です。ありがとうございます。

【金本部会長】 どうもありがとうございます。

次は、齊藤広子委員、お願いいたします。

【齊藤委員】 齊藤でございます。御説明どうもありがとうございます。

私は1点に絞りたいと思います。豊かな国民の生活ということを実現するという意味で、先ほど御案内ありました、ちょうど資料の19ページあたりでしょうか。ポストコロナを踏まえた地域生活拠点というお話がありましたが、ポストコロナ、コロナによってかなり生活の仕方が変わって、私たちの分野では非常に在宅勤務が進み、そういった需要が高まり、職住一体、あるいは職住近隣の暮らし方をしていきたいという要求が高まってきていることが明らかになっています。それによって地域に求めるものが非常に大きく変わってきて、今までの都市構造と違うものが大きく求められているということがございます。

ただ、これは刻々と国民の意向が変わってきている。そしてコロナとの関係ということがございますので、こういった視点を大事にしながら、ぜひこれからの国民の意向を踏まえて計画の見直し、また指標の見直しみたいなものも含めていただきたいということが、1点、私からのお願いでございます。

以上になります。

【金本部会長】 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】 私も1点だけ。このDXの関係で、32ページで、国土交通データプラットフォームをお作りになっている、しかもこれを組織横断的に作られているということで、今後発展をし、充実をするということに大いに期待ができると思って期待をしています。

さらにその先のお願いですけれども、自治体との連携も視野に入れていただきたいということでありまして、例えば海岸の防災であったりすると、津波・高潮の関連で言うと、都道府県知事はその浸水予測をすることを引き受けることに法的に決まっていますので、その辺の防災システムを有効にするためには、そこの連携というか、せっかく自治体で計算したものがありますので、それを利用できるようにしないといけないのではないかと

思います。そんな意味で、いろいろなところ、これから発展させるときに、自治体とも連携をお考えいただいたら幸いです。

以上です。

【金本部長】 どうもありがとうございました。

次は中村委員、お願いをいたします。

【中村委員】 中村文彦です。ありがとうございます。手短に2点です。

1点目が、先ほどから何回から出ている19ページ前後のところですけども、例えばコンパクト・プラス・ネットワーク、ずっと言っていらっしゃるんですけども、間違いなくネットワークの公共交通の意味とかその技術、それからそれを取り巻く環境の、自分がやっているあっちもそうですけれども、そこら辺のところにもう少し踏み込んでほしいし、あと立地適正化のほうも、一方ではスマートシティ何とかがいろいろやっている、そのエッセンスのいいところ、行けそうなところを見つつ、あとはそのタイムスパンがそれぞれ20年計画、2年とか3年とか、そのこの整合とかという課題はあちこちで言われているところですので、ぜひそこをうまく盛り込んでほしいというお願いが1点。

もう一点は、自分のそういう領域とは違うところなんですけど、資料1-1のほうで重点施策の4番だったような気がしますけれども、これから先の経済のというときに、例えば今もうすごく円安になっているであるとか、経済安全保障の話があるとか、一方でゲノムとかそういう技術がある。そういう先進的なところにメリハリをつけた誘導、一回海外に出て行ったものをもう一回取り戻すような誘導を、例えば空港から近いところに集中的にやるとか、何かそういうことがこの先に出てくるといいなと最近思ったので、コメントとして伝えておきます。

以上です。

【金本部長】 どうもありがとうございました。もう時間が超過をしているんですが、まだ3人ほどいらっしゃいますので、次、大橋委員、手短にお願いいたします。

【大橋委員】 手短に申し上げます。

1点目は、7ページ目の担い手確保のところですが、民間工事に対して働きかけをしているというのは、今後の行政の一つの在り方を示しているのかなと思います。こうした取組、いろいろほかの分野でも使えそうな気もするので、ぜひ横展開していただくようなことも検討されたらよろしいと思っています。

最後、2点目ですが、国土交通プラットフォームの取組、着実に進んでいると伺って素

晴らしいと思っています。今、データ連携数が指標になっていますが、今後どのような使われ方をしているのかという利活用にもぜひ事例を増やしていただくようにしていただければと思っています。

以上です。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。

次は石田委員、お願いいたします。

【石田委員】 ありがとうございます。石田です。私も1点だけ手短かに申し上げます。

D Xのところなんですけれども、積極的に書いていただいているんですけれども、もっといっぱいやることあるのになと思いました。例えば基本ゲート操作のA I化とかスマートシティとか、スマートモビリティとか、自動運転もそうですけれども、それとともに、さらに今のグリーンとかインフラメンテナンスとか、いろいろなものを連結していくのが実はD Xだと思っております、もう少し元気出して書いていただければなと思いました。

それを実現するためには、データ整備だけしていても駄目なので、業務フローの本当のトランスフォーメーションをきちんと考えていかないと、局間の連携とか、あるいはさらには省庁間の連携なんて難しいと思いますので、ぜひよろしくお願いいたします。

以上です。

【金本部長】 それでは、次、大串委員、お願いいたします。

【大串委員】 1点だけお願いします。民間の工事現場とかを見に行くと、いろいろなドローンとかをやはり活用して測量などが行われているんですが、高速道路会社だとかなり大規模な測量などを実施されておまして、そういったときに使われるドローンがほぼ中国製だと伺っております。ですので、データの安全保障面でどうやって守っていくのかという側面が少し抜けているのではないかと思いますので、そうした国土のデータの保全の仕方というのを少し考えていただければと思いました。

以上です。

【金本部長】 どうもありがとうございました。これで一巡いたしましたので、もう時間もあまりないんですが、何か事務局のほうから特にお話しになりたいことがあればお願いをしたいと思います。

【技術調査課長】 官房の技術調査課長でございます。いろいろインフラのD Xとか技術開発の話が出ましたので、私のほうから何点かコメントさせていただきます。

まず小池先生、荒木先生のほうから話がありました、建設会社がなかなか技術開発への

投資が進まない。これは多分いろいろあると思うんですけども、大手のゼネコンなんかは独自にされますけれども、やはり中小なんかもいろいろな技術を持っていても、なかなかお金を投資をしないと。

そういったことに対処するために、いま少しでも役に立てばということで、私どものほうで例えば生産性向上に資するような技術を公募をいたしまして、それを直轄の工事現場で使ってもらおうと。そのための補助を国土交通省のほうからやりまして、通常の工事費に加えてその技術開発に係る補助を加えると。そういったことも取組としてやらせていただいております。まだお金的には微々たるものではございますけれども、今後財務当局などとも調整しながら、そういったものも広めていきたいと思っています。

それから、磯部先生、大橋先生のほうから話がありました国土交通データプラットフォームですね。自治体との連携、今後はそういったものも進めていきたいと思っていますし、あとこれをいかに利活用して使っていただけるのか。そういったことも今後の課題かなと思っています。

あと、石田先生のほうからございましたスマートモビリティとか自動運転、いろいろなことをDXでやっておりますので、そういったものも横でつなげていくというのも大事なかなと思っています。

もう一つ、データのオープン化と言ったときに、そのデータをどこまで出しているのか。安全保障の面からもどこまで出せるものがあるのか。どのデータは出しているのか、どこは出してはいけないのか。そういったものも、今後しっかりと検討していきたいと、このように思っています。

以上です。よろしくお願いします。

【金本部長】 どうもありがとうございました。この調子でやっていきますと時間が全然足りなくなりますので、あと御回答はまた別途お願いをすることにさせていただいて、次の分野、交通政策の関係のほうに入らせていただきたいと思いますが、よろしゅうございましょうか。

それでは、交通関係の御説明、事務局のほうからよろしくお願いいたします。

【交通政策課長】 総合政策局交通政策課の真鍋でございます。私のほうから、資料2-1に沿って、交通関係の御説明申し上げます。

次のページをお願いいたします。委員の皆様の御議論、御審議をいただきまして、昨年5月に第2次交通政策基本計画が策定されました。令和3年度から令和7年度を対象期間

としております。本計画の概要について、ここで改めて簡単に御説明させていただきます。

今回の計画でございますけれども、資料の中ほどに書いてございますとおり、新型コロナウイルス感染症、あるいはその他様々な交通が直面する危機、課題を踏まえまして、3つの基本の方針に沿って、施策に取り組んでいるということを整理してございます。

まず1点目が、「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」。2点目が、「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・システムへの強化」。3点目が、「災害や疫病、事故など異常時にこそ、安全・安心が徹底的に確保された、持続可能でグリーンな交通の実現」。この3点を大きな方針として、施策に取り組んでいくということでございます。これらの基本の方針に続きまして、「持続可能で強靱、高度なサービスを提供する「次世代型の交通システム」へ転換」していこうということでございます。

次のページをお願いいたします。今も御説明申し上げました基本の方針に基づきまして、それぞれ目標を設定してございます。これらの目標に対応する施策を整理し、取組を進めていくということございまして、各施策については、数値目標として合計119のKPIを設定して、施策のフォローアップをしていくということとしております。

次のページをお願いいたします。フォローアップの方針でございますが、社会資本整備基本計画と同じような枠組みでございます。本計画の推進に当たっては、国において、毎年作成する白書等を通じて、施策の進捗状況、KPIの達成状況を適切なフォローアップを行うというふうに位置づけてございます。

方針は4点ほど挙げさせていただいておりまして、白書作成後、毎年度後半に計画部会を開催していただきまして、計画の進捗状況の確認を行う。それから、事業・施策の目標達成が思わしくないような場合には原因分析・課題の抽出等を行って、課題の解決に向けた政策の方向性・施策の改善策を明らかにしていく。第2次交通政策基本計画の改善すべき点を整理いたしまして、今後の計画の在り方を検討するということでございます。なお、今、大分落ち着いてきてございますけれども、新型コロナウイルス感染症の状況を注視しながら、可能な範囲で現地視察会を行っていくというようなことを考えております。

次のページをお願いいたします。次のページから何ページかにわたりまして、具体的に決めました119のKPIの目標数値を掲げさせていただいております。時間の関係もございまして、全てについて御紹介するのは差し控えさせていただきます。

スタートから1年半経過しておりますが、おおむね計画に沿った取組が進んでいますが、

実は令和4年度白書に載っている数字の中で、初期値より下がっているものが幾つかございます。これは、先ほど申し上げたコロナの感染症の影響で、例えば公共交通の利用者の方が減ってしまう等の影響で、K P Iの数値の根拠となる母数、分母と分子の数値が通常時に比べて、例えば駅利用者が減ったために、対象が大きな駅に限られるバリアフリーの進捗率に異常値が若干出ております。ある程度平時に戻ってくるのがこれから期待されますので、そういったコロナの影響なども加味して分析あるいは施策の進捗フォローアップをしていきたいと考えております。

簡単でございますが、資料2-1のほうの御説明は以上でございます。続いて資料2-2の御説明について、鉄道局、それから総合政策局より順次御説明いたします。よろしくお祈りいたします。

【鉄道事業課長】 引き続きまして、鉄道局の鉄道事業課長の田口と申します。どうぞよろしくお願いいたします。資料2-2に基づいて御説明申し上げます。

2ページを御覧ください。かねてから地方の中小民鉄、三セク、それからJR北海道・四国といった地方部の事業者においては、鉄道事業者の経営が大変厳しいということは広く認識をされてきたわけですけれども、このコロナを経て、JR本州3社や大手民鉄も含めて大変厳しい経営状況にある中で、ローカル鉄道の持続可能性に対する御関心が高まったということで、こちらの有識者検討会を本年の2月に設置をさせていただきまして、去る7月25日に提言をまとめていただいております。

次のページをお願いします。この提言の中で整理がなされているのは、このローカル線の問題というのは決してコロナのような一過性の問題ではなくて、極めて構造的な問題であるという認識であります。昭和62年の国鉄改革から既に35年が経過しておりますけれども、当時各JRにおいては新幹線や都市部の収入の中で地方部の路線を守れるというような考え方があって、実際にこれまでに廃止が行われた路線というのは限定的だったわけですけれども、この間に、下の左のグラフにあるように、輸送密度が2,000人未満の路線の割合が着実に増え、また個別路線においても、35年前と比較して、コロナ前の段階においても既に8割から9割、お客様が減った線区が多数出てきております。

これは、この赤い箱にありますように、人口減少・少子高齢化というものもありますが、8割、9割の減少というのは人口減少だけでは説明のつかない数字でありまして、これはやはり道路整備の進捗に合わせたモータリゼーションの進行、そしてそれに合わせた都市構造の変化というのが大変大きいと思っております。その中で、鉄道はかねてから我が国

においては上下一体で全ての経費を運賃収入によって賄う、民間ビジネスとして位置づけられたこともありまして、その事業の在り方、あるいは社会資本としての位置づけということについても、地方自治体との連携というのはあまりうまくいってこなかった。基本的には事業者任せにしてきた結果として、こういう状態が出てきたということでもあります。

民間事業者ですので、どうしても経費節減のために便数の削減、あるいは投資の先送りをしてどんどん利便性が低下する結果、さらにお客様が減ってしまう、言わば負のスパイラルが発生している中で、この先も人口減少が続くことを見据えれば、今のうちから何らかの構造的な対策を取らなければ、この問題というのはなかなか解決は難しいのではないかとこの基本認識でございます。

次のページをお願いします。既に地域公共交通活性化再生法の中では、鉄道を含む地域交通というのは自治体を中心となってその在り方を考えていくという基本原則があるわけですが、この鉄道というのはそういった対応があまり取られていないということでございます。1つには、いわゆる民間事業でありながら、社会インフラ、地図に残る事業だということ。それからその影響が一つの市町村や都道府県にとどまらず、大変広範に及んでしまう可能性があるということ。それから、全国的なネットワークの視点が大事である。さらには国鉄改革の経緯もある。こういった特別な事情から、なかなか自治体で取り上げることはできないというジレンマがこれまであったものですから、今回の提言の中では、国が積極的に関与しながら、ローカル線の在り方について整理をしていきたいと思いますという新たな方向性が打ち出されております。

この青い箱の中の2つ目のポツですが、その中でもやはり特急列車、貨物列車が走行するような全国的なネットワークについては、引き続きJRがしっかり内部補助を使って自ら維持していくことを指導していきましょと。他方で純粋に地域の足を担っているような路線につきましては、この2つある要件ですが、非常にお客様が少なくなってしまっ、何らかの構造的な対応を行わなければいけない切迫性があるかどうか。それから広域的な調整の必要性があっ、一自治体ではなかなか処理できない。この2つの要件を満たした場合には、国が出ていくということが打ち出されています。

次のページをお願いします。ここにありますように、この協議会というのはこのBのラインですが、事業者または自治体の要請を待って行うということ。また、最初から廃止ありき、存続ありきという前提を置かずに、利用者目線、そして地域にとって何が必要なのかという視点から議論をして、方針を決めていきたいと思います。その過程においては、

実証事業なども使って、鉄道は一回はがしてしまいますと元に戻すことは事実上不可能なものですから、慎重に協議を進めましょうということが打ち出されています。

また、右にありますように、合意形成に向けた国の支援、それからひとたび鉄道を残してしっかり鍛え直していくという方向性が整理された場合、あるいはバスやBRTに転換していきましょうという方向性が整理された場合、いずれの場合もこの合意の実現に向けた支援、これは今までは、特にJR、大手線区についてはなかった世界ですけれども、ローカル線の地域における公共交通の在り方、そして社会資本の在り方という観点においては、JR、大手民鉄線区も同様に扱うべきということが示されておりまして、こちらが今現在法制度化、そして予算化に向けた取組を進めているところでございます。

次のページをお願いします。事業者、自治体、国がそれぞれ役割分担をしながらやっていかないとこれはなかなか難しいということで、それぞれの役割についても整理をされております。

次のページをお願いします。なかなか厳しい線区ですので、打ち手というのはどうしてもBRTやバスへの転換しかないのではないかとことをよく言われますけれども、他方で地域の足の確保という観点では、バス転換が事実上不可能であるところもたくさんございます。並行する道路が未整備である、あるいは逆に非常に渋滞をしていて、バスによっては定時制や速達性が保てない場合、また、ドライバーの確保や車両の確保ができない場合。逆に、この左上の例にありますように、当該地域においては観光政策上どうしても鉄道が必要である。鉄道自体が重要な観光資源というところもありますので、そういう場合には、やはり自治体と事業者が連携をしながら構造改革をした上で、鉄道をより良いものにした上で存続を図っていくという方向性が必要だと考えております。

次のページをお願いします。こうした問題意識から、左下でございますように、今年の骨太の方針におきましては、この赤くなっているところですが、国が中心となって事業者や自治体が参画する新たな協議の場を設けるとともに、規制の見直し、そして従来とは異なる実効性ある支援等を実施するということが打ち出されております。

この新たな協議の場というのは、先ほど申し上げた自治体または事業者の要請を受けて設置する国の協議の場のことを指しているものでして、後段の実効性ある支援というのは、これも先ほどポンチ絵で御説明申し上げた合意形成、合意実現、双方に対する新たな支援の枠組みです。必要な規制の見直しというのは、これは1つは運賃・料金制度についても各地域、各路線の実情に応じた柔軟な運賃設定を認めるべきじゃないかということ、ある

いは技術規制においても、鉄道の高コスト構造の是正につながるような様々な技術規制・運用の見直しが必要じゃないかと。こういうことがうたわれているところであります。

現在これを受けまして、来年の通常国会への法改正を見据えながら作業を進めておりまして、併せて新たな予算制度の創出にも取り組んでおります。この中で大きな論点になっておりますのは、いかにして自治体の方々に、これまでである意味事業者任せにしたことを自分ごととして捉えていただいて、自らのアセット、場合によっては予算も投入しながら、事業者と共同経営をしていく体制をつくっていただく。そういうやる気になっていただけるかどうかというその点が1つ。

もう一点は、広域的に鉄道の在り方を考えるときに、それが地域に及ぼす影響が非常に大きいものですから、この地域全体の戦略、まちづくり、観光戦略含めて、鉄道の意義・役割というものがどのようになってくるのか。また、地域の社会資本整備計画の中で、鉄道を一つの民間事業ではなくて社会資本と捉えたときに、どういった整備方針を取っていくべきなのか。そういった地域の総合戦略の中に、この鉄道の在り方の見直しというのをどのようにフィットしていくか。そういった制度づくりをしていかなければいけないという問題意識の下に、現在議論を進めているところであります。後に出てきますように、現在交通政策審議会の地域公共交通部会においても御議論いただいているところであります。

私からは、以上でございます。

【地域交通課長】 倉石です。時間が押していますので、手短にお話しします。

10ページ、「リ・デザイン」有識者検討会ですけれども、今年3月に中村文彦先生を座長としてスタートしております。先ほど説明ありました第2次交通政策基本計画で、事業者による競争だけでなく、事業者間の連携の促進というのが掲げられていますけれども、さらに実効性を高めていくべしということで、昨年11月に別途研究会を立ち上げていますけれども、その議論も経まして、この検討会では広く地域交通を射程として、上のキャプションにありますように、デジタル技術等の実装を進めつつ、3つの「共創」、官民、交通事業者、他分野というものを推進して、持続可能な形で地域交通をリ・デザイン（再構築）するための具体的方策の方向性を探ることを軸に議論を進めていただきました。

自治体や事業者に対するヒアリングも経まして、次の11ページにありますように、8月に提言をいただいております。具体的には、真ん中の3ポツのところですけれども、(1)の官民共創については、バス事業等を念頭に置いておりますけれども、一定エリア内でネ

ネットワーク全体の交通需要を一括して束ねると、一括して束ねた上で、複数年にわたる継続的な支援を行うというような制度の創設。2つ目が交通事業者間、鉄道、バス、タクシーなど交通モードの垣根を越えた共創の取組に対する支援。3つ目が他分野共創ということで、エネルギー、医療、福祉、教育などと交通のタグを組むと、交通がタグを組んだ取組に対する支援の強化ということで、提言の中ではまとめ、4ポツの下のところですが、太字下線の部分、交通DX、それから交通GX、最後、3つの共創ということで、利便性、持続可能性を高めるということでリ・デザインをしていくべしということで、提言をいただいております。

最後の丸ですけれども、ちょうど社会資本整備審議会の都市計画小委員会でも議論がスタートしておりますけれども、まちづくり政策と地域交通政策との融合等、これもコンパクト・プラス・ネットワークを進化させていくというようなことの重要性を提言いただいております。

続けまして14ページまで送っていただいて、今後の検討の方向性です。先ほど鉄道局から話のありましたローカル鉄道の検討会、それからこのリ・デザイン検討会、この2つの検討会における提言を受けまして、左上の骨太方針のところ、先ほども話がありましたけれども、左上の下線の太字の部分ですけれども、官民共創等により、法整備等を通じ従来とは異なる実効性ある支援等を実施するというので、力強く記載されております。

この3つの政府全体、骨太を含みます大方針、それから2つの検討会の提言、7月、8月にいただいております。これを踏まえまして、次の16ページに送ってもらいますと、8月末に概算要求を行っております。真ん中左が、ベースとなるいわゆるサバイバル予算と言っているものです。前年度比約3割増ですけれども、263億円と。

これに加えて、右側ですけれども事項要求ということで、経済対策、補正予算も含めて、これは年末に向けて予算の詳細設計を固めていくというものですけれども、太字下線の部分、先ほどのGX、その後なども含めて、今後年末に向けて詳細設計と、財政当局と、今、鋭意折衝を行っているという状況、ステータスでございます。

次、17ページですけれども、改めて、予算も含めた政策全体のビジョンということで、左の木の絵の幹、枝、葉とレイヤーを分類してありますけれども、それぞれ交通モードの特性も生かしつつ、右のベン図にあります、先ほどのリ・デザイン検討会で提言いただいたDX、GX、3つの共創という、この部分に力点を置いて、一番下のキャプションにありますように審議会で議論を深化させていただくということで、最後の18ページになります。

すけれども、2つの検討会の議論を統合するという形で、ちょうど先週、交通政策審議会の地域公共交通部会での議論、既に報道も出ておりますけれども、キックオフをさせていただいております。11月中・下旬頃に論点整理と、来年1月下旬に中間取りまとめというスケジュール感で、法改正も視野に、予算も含めた新たな制度について御審議をいただくということで予定しております。

私からは以上です。

【政策調査専門官】 部会長、よろしくお願いします。

【金本部会長】 これで交通政策関係は御説明終わりということですかね。

【政策調査専門官】 さようございます。

【金本部会長】 では、御質問、御議論をお願いしたいと思います。

では、家田委員から手が挙がっています。お願いいたします。

【家田委員】 ありがとうございます。御苦労さまです。

今、2つ説明いただいて、もっともな話で、必要条件としては大いに大事なことで、一歩進みつつあるなと思うんですけども、現状のスケール感覚というか大きさ感覚からすると、この実効性のあるすごい支援をするというんだけど、どれほど支援するつもりがあるのか、そこら辺が書いてないから、担当者としては頑張ったということなんでしょうけれども、全国で大変な苦境にある中で、何割がこれで救えるつもりでいるのか。そこがよく分からないと思いますね。

それで、例えば滋賀県知事に代表されるように、とてもじゃないけれども足りないから、地方で特定の交通税のような財源をつくるんだという議論もあるかと思っておりますけれども、一体、交通事業者の財政上の問題というのを、この施策でどこまでカバーし、どれだけが足りないというふうに考えているのか、その辺を教えていただきたいんですね。大事なことで、悪く言うときれいごとを並べているなという感じがするので。

以上です。

【金本部会長】 次は谷口守委員、お願いいたします。

【谷口（守）委員】 谷口です。本当に頑張ってつくっていただきまして、どうもありがとうございます。私からは1点だけ、ちょっと違う考え方をお話ししたいと思います。ほかでも話したかも分からないので、重複してはすみません。

研究室で、日本の公共交通、鉄道もバスも含めて全部の、建設費は除く運営費、それをカバーするのを1人当たり年間幾ら負担すればできるだろうというのを計算しました。こ

れは5万円です。ざっくりした計算なのでアバウトです。1万円では無理けれども、10万円も要らないというふうに理解していただいたら結構なんです。分かりやすく言えば、サブスクリプションで国民1人年間5万円払うと、日本全国の公共交通が乗り放題の仕組みができます、というふうなことを発表していたんですが、オーストリアに先を越されました。

オーストリアはCOP26の直前に気候チケットというのを発行して、年間12万円でオーストリアの国内の公共交通全て乗り放題ということで、切符がもう爆売れしています。日本のほうがオーストリアよりもリッチな公共交通のネットワークサービスを持っているので、それがこういう形で棄損されていくというのは、私は結構耐えられません。何とか日本国民の力で全体をカバーしていくという仕組みができればと思っています。

以上です。

【金本部長】 どうもありがとうございました。

次は谷口綾子委員、お願いいたします。

【谷口（綾）委員】 御説明ありがとうございました。御説明の内容と間接的に関わる話ということで、今、地方鉄道とか路線バスだとかもそうなんですけれども、モータリゼーションで利用者が減って存続の危機に瀕している、それが課題だとかいう会議ではさんざん言われています。一方でそのモータリゼーションについてどう考えるのか。もっと進めるのか、これ以上は抑制するのか。それとも、車依存が過ぎるから車利用を減らしましょうとか、そういった議論があまり見えてこないというのが大きな問題だと思っています。

今、ITARDAが出している交通統計を見ているんですけども、1970年を100として、保有台数とか自動車走行台キロとか、2020年で300を超えています。でも、人口と道路の実延長は120ぐらいで、3倍にはなっていないのです。

道路はやはりもっと造らなくてはいけない、ちゃんとネットワークとして機能させなくてはいけないと思うのですけれども、車の過度な利用というのは減らしていくべきで、それと地域公共交通の問題を一体的に考えなければいけないと思います。よく言われるのですけれども、自動車は日本の基幹産業だから、自動車をどうしていくべきかには目をつぶって、耳も口も閉じて、地域公共交通の話をしているという感じがするんですね。

自動車との競合で独立採算が取れなくなった地域公共交通の問題を地方自治体に投げて、地方自治体を国が支援するとしても、地方自治体に自動車産業なんかと戦う力はないと思

います。ですので、国が公共交通を支援する仕組みというのはものすごく大事で、もちろんちゃんと仕組みを整備しなくてはいけないとは思いますが、車との関係をどう考えるかというのを、交通政策審議会の議題として、今後も考え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した。

次は二村委員、お願いいたします。

【二村委員】 東京女子大学、二村でございます。

まず、2-1のところの数値目標がいろいろ出ているわけなんですけれども、今回ちょっと脱炭素に関して、トータルできちんとその最終的な目標が達成できるのかどうかというその数字、こちらのそれぞれの数字というのはそれぞれに追っていくものだと思うんですけれども、トータルの数字を常にどこかに示しながら進めていかないことには、最終目標が達成できませんよということかと思えます。

ドイツの自動車の会社の方から、日本の政府は本当に脱炭素する気はあるのかというようなことも聞かれました。数字を常に、特に国土交通省で管轄している部分に関してはどの程度やっているのかというトータルの数字をいつも持っていただきたい。繰り返しが多くなりましたが、これが1点目です。

それから、地方鉄道のほうの話なんですけど、先ほども御説明の中にはあったんですが、適切に物流の視点も位置づけていただきたいと思えます。通常のこういうローカル鉄道になってきますと、人流中心ということになってしまっただけで物流の視点が抜けるので、何とかネットワークを維持していただかないと運び切れないというところでもございます。

そこで、先ほど幹線の維持というのはJRが内部補助体制で維持をしていくんだという御説明があったんですけれども、内部補助は黒字の路線がある程度あるからこそ内部補助ができるのであって、そういう会社はもちろんありますけれども、そうじゃない会社もどうやら中にはありそうです、といったときに、どのような体制でもって補助ということになるのか、それ以外の方法になるのか分からないですが、ただ内部補助という言葉で済ませてしまうと、行き詰まるところが来るのではないかと思います。

また、先ほど地方自治体等に、自分たちの路線であるという意識を植え付けるというような御説明もあったと思うんですけれども、独禁法の適用除外等の様々な規制の緩和というようなものもあるようですから、何とか地域協議会等で、各主体を集めた形での競争か

ら協調へというような流れというのをつくりながら、どのような形でどこに補助をしているのかというような議論を具体的に進めていければと思いました。

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けれども、先ほど鉄道の話で言えば、国鉄が分割民営化して内部補助がうまくいかなかったというわけですが、例えばフランスは水道事業を再国有化していますよね。今、我が国がやっているのは、鉄道事業を国有化から民営化して、さらに地方部を自治体所有とか半所有みたいな第三セクター化していくような流れなんですね。

そこでうまく行っているところにはちゃんと国は保護しますよというようなふうに、どうしても捉えられます。これはバスでも同じです。うまく頑張ったところには、ちゃんと補助金を与えますよ。しかし、我々日本国民は、最低限のモビリティは国としてしっかり保証しないとイケないと思うんですね。

そういった視点から考えると、今のやり方でうまく長期的な、誰もがどこへでも行けるような社会が実現できるかといったところの方向性と少しずれている可能性があるので、そういったところを少し検討していただければと思いました。

以上です。

【金本部長】 どうもありがとうございました。

こっちのほうはあまり手が挙がってなくて、大体こんなものでよろしいですかね。

それでは、事務局のほうから何かお答えできることがあれば、お願いいたします。

【交通政策課長】 御指摘いただきまして、ありがとうございました。

最初に家田先生のほうから御質問という形でいただきました、非常に難しい御指摘なんですけれども、皆様御案内のとおり、いきなり全てを解決するような、例えば国の財政措置というのはなかなか難しいんですけれども、途中の議論にもございましたように、頑張る地域、例えば自治体と事業者がいろいろな工夫をしながら、安定的にサービスを提供するために、地域の中でも様々な需要を集約をしていく。例えば病院であったり学校であったり、こういった需要もどんどん集約して、効率的に事業者がサービスを提供できるような取組を地域全体で進めていく。こういった様々な工夫が地域で行われている、あるいはサブスクリプションのお話もありましたけれども、実際に地域でサブスクリプション方式

で交通サービスを提供していこうといった取組を進めようという自治体もございます。

こういった取組をできるだけ進めていけるような国の支援、自治体との協力、税制上の措置、財投、あるいは制度面で協議会を使いながらそういった取組を促進させたり、可能な手段をどんどん総動員しながら推進していきたいというのが今の現状でございます、経済対策が今取りまとめられつつありますけれども、補正予算あるいは当初予算に向けて、今、取組を進めさせていただいております。

引き続き、先生方の御指摘をいただきながら取り組んでいきたいと思っております。

【家田委員】 すみません。一言だけいいですか。家田ですけれども。

【金本部会長】 はい、どうぞ。

【家田委員】 ありがとうございます。真鍋さん、苦勞しているのは本当によく分かるところで、妙なことを言ってすみませんね。だけど、大事だと思うのは、さっき谷口守先生がおっしゃったようなことが大事だと思うんですよ。それは、解決策は僕は谷口守先生とは意見が違いますけれども、でも一体どのくらいの費用のロスになるのか、なっているのか。仮にそれを全部残すとすればどれだけの費用がかかるのかと。

でも、新技術や何かで例えばそれを半分に抑えようとか、ある種の目標感覚みたいなものがないと、何か私も頑張る、あなたも頑張る、だから戦争には勝てるんじゃないのみたいなことでは戦前の太平洋戦争と何も変わりがないわけで、もうこのコロナを経験してみると、そういう成り行き勝負みたいな話では国民的に納得できないと思うんです。

結果を出すのは、結果を決めるのは、なかなか真鍋さんのところだけで決められるものではないんだけど、現状の評価表現と、そのオプションがどういうところがあり得るかというのは、その懇談会か何かでぜひ検討いただきたいですね。

以上です。

【交通政策課長】 ありがとうございます。検討してまいりたいと思います。

【金本部会長】 事務局のほうから、そのほかはないですか。

【鉄道事業課企画調整官】 失礼いたします。鉄道事業課の高橋と申します。先ほど御説明した田口がちょっと国会対応のほうで外しましたので、私のほうから引き続き、先生の御意見に現時点でお答えできる限り御回答させていただきます。

二村先生からいただきました物流の視点という点なんですけれども、我々もここは非常に重視しております。今回の提言では、やはり地域と事業者と国とで存続の在り方を協議するのは、まずは、旅客があまりにも乗っていないところについては、20年、30年

たってもこのままでいいのかという問題意識の下、国が主体的に協議会を設置していこうという話になっております。今回の提言でも、やはり物流ネットワークを形成するとか、災害時においても大事なところは、引き続きこれは存続されていくことが適当となっておりました。先ほど内部補助という御説明は差し上げたんですけども、JRとしてもやはりそういう物流ネットワークを形成するところについて、現在その存続について協議したいという意向は聞いておりませんし、それだけではなくて、物流についても今回別途、将来的な強化のための検討会というのを我々行っております、関連する予算についても、今、財務当局と協議をしているところです。

最後、小池先生からいただきました、最低限のモビリティ保証というところなんですけれども、今回、先ほど御説明したのは鉄道メインではあるんですけども、鉄道局としてもやはりそこは、結論はまずは地域でフラットに鉄道の在り方、鉄道の意義というのを考えていただいて、出口として鉄道で頑張っていくんだということなのか、それともやはりBRT・バスに転換したほうが公共政策的な意義が高いのかということをもまずはフラットに議論していただいて、どちらの出口になったとしても頑張る地域を応援していくということを念頭に、今財政当局とやっているところです。

私からは、以上です。

【金本部長】 どうもありがとうございました。

そのほか、よろしいでしょうか。

じゃあ、磯部委員から手が挙がっています。よろしく願いいたします。

【磯部委員】 ありがとうございます。今の鉄道の意義というお話があって、最初、輸送密度が1,000人未満ということがありましたけれども、これは自然に放っておいたらこういう薄い密度になってしまったら考えますということではなくて、もう少し将来予測をした上で、あるいは意義を議論した上で、ここまでは鉄道を確保するけれども、そこから先はちょっと勘弁してくださいというようなメッセージがあったほうが、地方から言うところではむしろ安心できるのではないかと、そういう要素が出てくるのではないかと。密度が減ったら廃線にします。ですから、皆さん頑張って乗ってくださいというのは、なかなかちょっと不安要素が逆に多いように思います。

以上です。

【金本部長】 あと、住野委員から手が挙がっています。住野委員、よろしく願いいたします。

【住野委員】 住野でございます。ありがとうございます。

委員の皆さんの話を聞いて、誠だなと思っているんですが、1つは第2次交通政策基本計画にも入れていただいた財源という問題も、検討ということは以前から記載されていますが、具体策を出していかないとなかなか議論にならないと思います。先ほど地域の足をどうやって守るかという観点もなんですが、例えば75歳以上の高齢者の方であったり、免許を返納した方であったり、こういう人たちに住民サービスとして考える上で、どういう形で財源を確保していこうかという全くの議論がないまま、財源の問題について言われても、なかなか議論が進まないのかなというのが1点です。

もう一つは先ほど言われたように、維持だけではなくて、どういった形で公共交通を活性化をしていくのかという視点が非常に少ないのだと思っています。利便性を高める上で、ネットワークというのは必要ですが、都市部を中心に渋滞しているところについては、少し公共交通を優先的に活用し、マイカーでの移動を少し自粛していただくような具体的な方策を出すべきと発言をしましたが、経済が停滞するのでなかなか自動車抑制できないという従来の回答が国土交通省から言われるとなかなか議論が進まないと思っています。

先ほど先生方も言っていちゃったように、維持も大事だけれども、公共交通を主体にした形にシフトしていけるようなメニューをもう少し出しながら、自治体とか国が主導して、脱炭素等どう実効性を上げていくかという議論も、必要な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。

次は荒木委員、お願いいたします。

【荒木委員】 御説明ありがとうございました。せっかくですので、ちょっと物流に関してというか鉄道の話なんですけれども、最初気がつきませんでしたけれども、資料2-1、2ページ目標3、ここに鉄道輸送という言葉が入っていないんですね。

それと、全体的な感触ですけれども、これは社会資本整備審議会にも言えるかもしれませんが、カーボンニュートラルに向けてのものは、本当に2050年政府目標を達成するのに、それぞれ国土交通省としてきちんとできるんだろうかという、ちょっと不安な面がございます。やはり国の施策としてやるならば、もっと強力な政策は必要だと思います。

特に今鉄道と言ったのは、物流に関して言うと、鉄道は電化されている路線については電化をしなければいけないという形になると、やはり一部さらにグリーンDXに資する鉄

道というのはありましたけれども、それ以外でトラックというのはいかに減らすかという形、これを明確に出すとすれば、鉄道は重要ではないかと思っておりますので、やはりカーボンニュートラルの視点をもうちょっと政策全体に入れていただければと思います。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した。

以上で大体手の挙がっている人は終わりかなと思っておりますが、では、何か事務局のほうから特にとすることはございますでしょうか。よろしいですか。

【交通政策課長】 じゃあ、一言だけ。御指摘ありがとうございました。物流の関係を一言だけ。

御指摘のとおりでございます。トラックにつきましても、今後電動化を進めていくということも大事だと思っております、いずれにしても鉄道も含めて、物流の効率化についてはしっかりと取り組んでいきたいと思っております。

【金本部長】 2050年って、技術革新とか、いろいろなことが起きそうで、今、具体的にこれこれをやると決める段階ではなさそうな感じがいたします。ではありますが、2050年の目標に向けて取り組んでいただくということは、当然のことだと思います。

それでは、これでよろしいですか。一応議論が尽きたようでございます。事務局のほうからお答えできていないものがいろいろ残っていますけれども、それはまた個別にやっていただくとかという工夫をしていただくということで、今日の計画部会はこれで終了させていただきます。

あと、事務局のほうから何かございますでしょうか。

【政策調査専門官】 金本部長、どうもありがとうございました。本日の計画部会の閉会に当たりまして、国土交通省総合政策局官房審議官の木村から御挨拶を申し上げます。

木村審議官、よろしくお願いたします。

【官房審議官】 総合政策局審議官の木村でございます。本日は金本部長をはじめ委員の皆様には、長時間にわたり計画のフォローアップ、それから施策の取組状況につきまして大変活発な御議論をいただくとともに、大変多岐にわたる有意義な御指摘、御意見を賜りまして、誠にありがとうございます。

本日、いろいろな施策を御説明させていただきましたけれども、国土交通省では第5次社会資本整備重点計画、それから第2次交通政策基本計画を車の両輪と位置づけて、省を挙げて計画に基づく施策を推進しているところでございます。本日の部会で頂いた貴重な

御意見、御指摘につきましては、施策の推進にしっかりと反映してまいりたいと考えております。

特に、私は公共交通を担当しております、社会資本整備重点計画・交通政策基本計画の関係では、地域交通について先生方からより厳しい御指摘をたくさんいただいたのかなと考えております。財源の関係でありますとか、自動車と公共交通の関係をどうするのかというのをしっかり整理しろとか、様々御意見いただいたと思っております。

今まで御説明申し上げましたように、骨太の方針でも、従来と異なる実効ある支援等をするということが閣議決定されておりました、今、制度化も含めていろいろな検討をしているところでございますので、先生方から今日いただきました御指摘につきましては、しっかりと検討の中で反映させていけるように努力してまいりたいと考えております。

今後とも国土交通行政に対しまして御理解、御支援、それから御指導を賜りますようお願い申し上げます、私からの御挨拶とさせていただきますと考えております。

本日はどうもありがとうございました。

【政策調査専門官】 それでは、本日の議事は以上となります。金本部長、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御指導いただくこととなりますが、どうぞよろしくお願い申し上げます。

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。

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

— 了 —