

社会資本整備、交通政策を取り巻く社会経済情勢

1. 社会資本整備、交通政策を取り巻く社会経済情勢(前回の計画部会における議論)

◆ 気候変動の深刻化、巨大災害リスクの切迫

- ・地球温暖化・気候変動の影響による自然災害の激甚化・頻発化
- ・気温・海面水位の上昇
- ・水害・雪害・土砂災害の多発
- ・地震災害の多発
- ・南海トラフ地震など切迫する巨大地震・津波による甚大な被害の懸念

◆ 人口減少・急速な少子高齢化がもたらす地域の危機

- ・全国的な人口減少・少子高齢化の深刻化
- ・地方都市の人口減少の加速
- ・地方を中心とした生活サービスの利便性低下
- ・公共交通の厳しい現状
- ・空き家・空き地の増加
- ・子育てしづらい社会環境や子育てと両立しにくい職場環境
- ・コロナ禍を契機とした働き方、住まい方、生活様式等の多様化
- ・SDGs（持続可能な開発目標）
- ・Well-being（地域の生活環境と地域住民の生活の質）

◆ インフラ老朽化の加速度的な進行

- ・交通・物流網やライフラインの寸断につながる事案の発生
- ・老朽化した社会資本の加速度的増加
- ・将来的な維持管理・更新費の上昇
- ・市町村における技術系職員数の減少
- ・AI、ドローン等の新技術の発展

◆ 建設業や交通・運輸関係産業における人材不足の深刻化

- ・生産年齢人口の減少
- ・建設業や交通サービスにおける労働環境
- ・外国人材受入れ
- ・Society5.0の到来
- ・自動運転、無人化技術の実現に向けた技術の進展

◆ 国際競争の激化や世界的な不確実性の拡大

- ・アジア諸国等の急速な経済成長
- ・いまだに低いインフラ整備の水準
- ・緊迫化する国際情勢を踏まえたセキュリティ強化等の必要性（サイバーセキュリティを含む）
- ・エネルギーや半導体などの海外依存リスクの高まり
- ・製造業等の国内投資への回帰、民間設備投資の更なる拡大の見通し
- ・世界の港湾におけるコンテナ取扱個数の増加
- ・航空旅客需要の拡大、国際的な競争
- ・訪日外国人旅行者数の増加とオーバーツーリズムへの懸念
- ・訪日外国人の旅行消費額の増加

◆ 2050年カーボンニュートラル、ネイチャーポジティブの世界的な潮流

- ・脱炭素に関する政府目標の設定
- ・創エネ、再エネ利用の必要性
- ・サーキュラーエコノミーの必要性
- ・国際的な脱炭素化に向けた目標の設定
- ・カーボンニュートラルに貢献し、産業となり得る新技術の登場
- ・グリーンインフラや生物多様性に対する国際的な認識の高まり、グリーン投資の拡大

2. 前回の計画部会における主な意見について

①気候変動の深刻化、巨大災害リスクの切迫

➤ 前回の論点：自然災害に対して、ソフト・ハードを効果的に組み合わせ、如何に対応していくべきか。

- 流域治水の実現に向けて、下水道、海岸、都市（内水）との連携が足りていない。
- 効果の大きい流域治水の取組の推進に向けたポテンシャルの見える化・データ整備統合、オープンデータ化に期待。
- 大雨や地震に伴う水害・土砂災害などの同時発生を想定した複合的な対策の検討及び被害想定・予測技術の開発が必要。
- 気候変動を踏まえた自然災害のリスク評価と優先的な対策強化、工事実施に際しての入札制度等に係る国民理解の促進の取組が必要。
- ハザードマップのように、作成のみでは住民の安全に直結しない施策は、住民生活での利活用や影響如何を定量化したKPIを設定すべき。
- 国土強靱化のハード・ソフト施策は互いに完全に代替できるものではないため、両方組み合わせる重要性を社会に情報発信していくことが必要。

②インフラ老朽化の加速度的な進行

➤ 前回の論点：多様なインフラ老朽化に関して、官民の連携、広域化、新技術活用などにより、如何に対応していくべきか。

- 群マネの各モデル地域の良い点の学び合い、派生的な広がり・展開、組合せと機会の創出が重要。
- インフラ老朽化に関するデータ収集・投稿などソフト面での市民参加の促進が重要。
- 都市圏全体での立地適正化・拠点整備、財政的権限の広域共同体への移行、広域的なインフラマネジメントが必要。
- 省庁間や自治体・民間との連携・協働の実質化に向けて、インフラメンテにおけるドローン等の活用などDX関連のKPIの検討が必要。
- インフラ老朽化への早期対応のため、全国で深刻度の高いものを選定し、対策工事に必要な予算の見積り・用途を立てることが重要。
- インフラメンテの新技術導入は規制やコストが壁となり一自治体では困難なため、規制緩和や広域連携によるコストメリット強化が必要。

2. 前回の計画部会における主な意見について

③ 国際競争の激化や世界的な不確実性の拡大

- 前回の論点：国際競争力の強化に向けて、サプライチェーンや地域経済を支える広域的なネットワークを、如何に整備していくべきか。
- 前回の論点：国内投資拡大、観光活性化等に向けて、重点的、優先的整備を、如何に推進していくべきか。

- 物流・交通、建設産業の2024年問題やオーバーツーリズムによる交通渋滞問題への対応が取り上げられていない。
- 物流革新緊急パッケージを踏まえ、空港、港湾、鉄道貨物ターミナル、道路等の効率的な物流ネットワークの整備やモーダルシフトの推進が必要。
- コンテナの大型化を踏まえた、特殊車両に係る通行可能道路の拡充、地方道の通行許可の迅速化が必要。
- 経済発展のための幅広い産業の立地促進、国内投資の拡大、生産性向上等に資するインフラ整備が重要。
- 物流革新緊急パッケージを踏まえ、鉄道・海運による貨物輸送トンキロの交通政策基本計画における目標値の引上げも視野に検討・フォローアップしていくことが必要。
- 鉄道・海運の輸送量・分担率の10年間で倍増の実現に向けて、物流インフラの投資に係る国交省の予算確保に期待。
- オーバーツーリズム対策としてのライドシェアは、地域交通改正法の仕組みの下で公共交通の全体像や利用客の安全確保の議論が必要。
- 自治体の観光政策で交通の話を意識してもらえよう、観光政策の中でも公共交通の重要性を打ち出していく必要。
- 安全保障の視点からのインフラの在り方についても議論する必要。

2. 前回の計画部会における主な意見について

④人口減少・急速な少子高齢化がもたらす地域の危機

➤ 前回の論点：多様な主体の連携、新技術の活用により、如何に持続可能な地域社会を実現していくべきか。

- 多地域居住の推進に向けて、住民票や学校教育の取扱いをはじめ各省を超えた総合的な取組が必要。
- 住宅地系のエリアマネジメントを支えていく新たな人材・業態の育成、地域を支えていく新たなネットワークづくりが必要。
- 都市圏全体での立地適正化・拠点整備、財政的権限の広域共同体への移行、広域的なインフラマネジメントが必要。【再掲】
- 地方や都市部の公共交通の実態を踏まえ、人を取り残さないという観点での評価指標の準備・対応が必要。
- 省庁間や自治体・民間との連携・協働の実質化に向けて、地域のモビリティ資源の活用等に係るDX関連のKPIの検討が必要。
- 交通を社会的なインフラとしてどう位置づけていくか議論を進めるとともに、公共交通を主体としたまちづくりを強く打ち出すことが必要。
- 人の動きは行政圏を越えることを踏まえ、予算措置の都合を前提とせず、経済圏・交通圏などに基づき広域連携を推進する視点が重要。
- バリアフリーの対象は、視聴覚や身体の障害の方々のみならず、ジェンダー等の視点や発達障害の方々を含む、より一層幅広の意味で捉えることが必要。
- 保育園、学童、ベビーシッターなど、子育てのアウトソースに係る市場の整備や、それらの利用に係る職場と家庭内外の理解促進が必要。
- 都市交通・都市計画分野での人流データ活用・評価はコストが壁となり一自治体では困難なため、広域連携によるコストメリット強化が必要。
- 交通が厳しくなる中で、「医療弱者」も出てきていることに留意が必要。
- 人口減少の中、労働力不足と地方振興が喫緊の課題となっており、外国人材の大幅な導入と我が国の「内なる国際化」は避けて通れないのではないかと。

2. 前回の計画部会における主な意見について

⑤ 建設業や交通・運輸関係産業における人材不足の深刻化

➤ 前回の論点：担い手確保をしつつ、DXによる省人化・国土交通分野へのデジタル人材への投資を如何に推進していくべきか。

- 物流・交通、建設産業の2024年問題やオーバーツーリズムによる交通渋滞問題への対応が取り上げられていない。【再掲】
- 港湾や鉄道貨物のデジタル化の推進が必要。
- 残業時間の総量規制を踏まえた、地方公共団体の建築工事の工期見直しなど発注方法の改善が必要。
- 省庁間や自治体・民間との連携・協働の実質化に向けて、インフラメンテにおけるドローン等の活用などDX関連のKPIの検討が必要。【再掲】
- 省庁間や自治体・民間との連携・協働の実質化に向けて、地域のモビリティ資源の活用等に係るDX関連のKPIの検討が必要。【再掲】
- 外国人労働者の活用に係る制度見直しと合わせて、国内の若年層・女性の就職に係る職業訓練の制度構築が必要。
- インフラメンテの新技术導入は規制やコストが壁となり一自治体では困難なため、規制緩和や広域連携によるコストメリット強化が必要。【再掲】
- 都市交通・都市計画分野での人流データ活用・評価はコストが壁となり一自治体では困難なため、広域連携によるコストメリット強化が必要。【再掲】

⑥ 2050年カーボンニュートラル、ネイチャーポジティブの世界的な潮流

➤ 前回の論点：カーボンニュートラル、ネイチャーポジティブに向けて、実効性を伴って如何にGXを推進していくべきか。

- 公共事業評価等に関して、グリーンインフラやNbSの活用可能性の検討や環境効率性等の評価項目が必要。
- 効果の大きいグリーンインフラの推進に向けたポテンシャルの見える化・データ整備統合、オープンデータ化に期待。
- CO2排出量に関して、国交省環境行動計画の目標7,000万トンと国土交通グリーンチャレンジの排出量7億トンのギャップをどう対処するか。
- 2050年カーボンニュートラルに向けて、経産省・国交省が連携し、高速道路、建物などの再生可能エネルギーの導入拡大を図ることが重要。
- EV車やEVトラックの普及に向けて、急速充電が可能なメガワット充電システムを含めた、充電ポイントの高速道路沿いでの整備の検討が必要。

2. 前回の計画部会における主な意見について

⑦インフラのストック効果の最大化に向けた「3つの総力」及び「インフラ経営」、安定的・持続的な公共投資

- ストック効果の最大化に向けて、「3つの総力」や「インフラ経営」についてしっかり言及すべき。
- Well-beingや豊かな暮らしに関する国民全体での理解の共有・促進を図る取組が総合的に必要。
- 鉄道・海運の輸送量・分担率の10年間の倍増の実現に向けて、物流インフラの投資に係る国交省の予算確保に期待。【再掲】

⑧多様な効果を勘案した公共事業評価等の実施

- 英財務省はB/Cによらない意思決定を促す観点から、重点計画に位置付けた取組のB/Cは参考程度に見る方向性を答申している。

⑨政策間連携、国と地方公共団体の連携の強化

- 流域治水の実現に向けて、下水道、海岸、都市（内水）との連携が足りていない。【再掲】
- 社会資本整備の分野間連携、農業など他分野との協力について言及すべき。
- 流域治水、グリーンインフラ、ネイチャーポジティブ等の総合的な政策は、関係部局間、省庁間、自治体との協働・連携が必要。
- 多地域居住の推進に向けて、住民票や学校教育の取扱いをはじめ各省を超えた総合的な取組が必要。【再掲】
- 人の動きは行政圏を越えることを踏まえ、予算措置の都合を前提とせず、経済圏・交通圏などにに基づき広域連携を推進する視点が重要。【再掲】
- インフラメンテの新技术導入は規制やコストが壁となり一自治体では困難なため、規制緩和や広域連携によるコストメリット強化が必要。【再掲】
- 地方自治体での地域公共交通政策の遂行のため、関連計画の地域公共交通に係る部分は部局を超えて方向性を一致させることが必要。
- 自治体の観光政策で交通の話を意識してもらえよう、観光政策の中でも公共交通の重要性を打ち出していく必要。【再掲】

⑩多様な主体の参画と透明性・公平性の確保

- インフラ老朽化に関するデータ収集・投稿などソフト面での市民参加の促進が重要。【再掲】
- 国民のWell-being向上に向けたインフラ整備段階からの幅広い市民参加の仕組みの整備が重要。
- 住宅地系のエリアマネジメントを支えていく新たな人材・業態の育成、地域を支えていく新たなネットワークづくりが必要。【再掲】
- 気候変動を踏まえた自然災害のリスク評価と優先的な対策強化、工事実施に際しての入札制度等に係る国民理解の促進の取組が必要。【再掲】

2. 前回の計画部会における主な意見について

⑪ データ連携基盤の強化

- インフラ老朽化に関するデータ収集・投稿などソフト面での市民参加の促進が重要。【再掲】
- 効果の大きい流域治水の取組の推進に向けたポテンシャルの見える化・データ整備統合、オープンデータ化に期待。【再掲】
- 効果の大きいグリーンインフラの推進に向けたポテンシャルの見える化・データ整備統合、オープンデータ化に期待。【再掲】
- 都市交通・都市計画分野での人流データ活用・評価はコストが壁となり一自治体では困難なため、広域連携によるコストメリット強化が必要。【再掲】

⑫ 重点計画のフォローアップ

- Well-beingや豊かな暮らしに関する国民全体での理解の共有・促進を図る取組が総合的に必要。【再掲】
- KPI評価のみでは長期的・抜本的な政策の改革は困難なので、本来の施策目的に照らしたKPIの定期的な見直しや大きな政策を議論する会議が必要。
- 英財務省はB/Cによらない意思決定を促す観点から、重点計画に位置付けた取組のB/Cは参考程度に見る方向性を答申している。【再掲】
- 地方や都市部の公共交通の実態を踏まえ、人を取り残さないという観点での評価指標の準備・対応が必要。【再掲】
- インフラによって世の中にどういったサービスがどれだけ届いているのか可視化できるアウトプット・アウトカム指標の検討が必要。
- 省庁間や自治体・民間との連携・協働の実質化に向けて、インフラメンテにおけるドローン等の活用などDX関連のKPIの検討が必要。【再掲】
- 省庁間や自治体・民間との連携・協働の実質化に向けて、地域のモビリティ資源の活用等に係るDX関連のKPIの検討が必要。【再掲】
- 物流革新緊急パッケージを踏まえ、鉄道・海運による貨物輸送トンキロの目標値の引上げも視野に検討・フォローアップしていくことが必要。【再掲】
- ハザードマップのように、作成のみでは住民の安全に直結しない施策は、住民生活での利活用や影響如何を定量化したKPIを設定すべき。【再掲】
- KPIは本来はアウトプットを評価するものであるが、長期的な目標についても指標評価は困難でもしっかり書き込んでいく対応が必要。
- 計画の評価に当たっては、KPIを並べるだけでなく、立てた戦略に沿った努力とその成果の状況を示すべき。
- 目的の設定とそのKPIが少々「行政努力」の評価に偏重し、「実質成果」の目標設定と達成度評価が薄くなっているのではないか。
- 今本気で手を打たないと大変なことになるといったテーマを選び出し、それらについて「成果主義」型の評価に力を入れてはどうか。
- インフラの整備水準やウィークポイントあるいは国土管理における「厳正で正直な現況評価とその公表」などについても議論が必要。
- 地域公共交通計画については、策定ありきになって計画の質や実効性を疑われる事例を生まないように、策定件数のみを追わないようにすべき。