

第52回社会資本整備審議会計画部会及び  
第50回交通政策審議会交通体系分科会計画部会

令和6年9月25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52回社会資本整備審議会計画部会及び第50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させていただきます。

冒頭、司会進行を務めます総合政策局の松野でございます。よろしくお願いいたします。

本日、委員の皆様におかれましては、お忙しいところ御参集いただきまして誠にありがとうございます。本日は、全31名の委員のうち、これからお越しになる先生も含めまして19名の委員の皆様にご出席をいただいております。

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。

また、本日、経団連常務理事の岩村委員は御都合により御欠席でございますが、専門的な御意見をいただくために、経団連産業政策本部の脇坂上席主幹にご出席いただいております。

続きまして、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項の規定により、原則として公開することとされておりますので、本日の会議も公開で開催させていただきますので、あらかじめ御了承ください。

続きまして、本日はオンライン併用で開催となります。オンライン参加の委員の皆様におかれましては、事務局から事前に送付させていただきました参加手順も御参照ください。オンライン参加の皆様におかれましては、ネットワークの都合上、カメラ・マイクは通常オフにしていただき、御発言の際のみカメラ・マイクをオンとしていただくようお願いいたします。傍聴の皆様は、円滑な会議運営のため、カメラ・マイクを常時オフとしていただくよう、よろしくお願いいたします。

会議室で御参加の皆様におかれましては、御発言の際は机上のマイクの中央の銀色のボタンを押していただき、発言が終わりましたら、もう一度、銀色のボタンを押してオフしてください。

映像、音声通話の不都合が生じた場合は、Teamsのチャット機能もしくは事前に御案内させていただきました緊急連絡先に御連絡いただければと思います。

それでは、開会に当たりまして、国土交通省総合政策局長の塩見より御挨拶を申し上げます。塩見局長、よろしくお願いいたします。

**【総合政策局長】** 総合政策局長の塩見英之でございます。一言御挨拶を申し上げます。

本日は、小林部会長、竹内部会長をはじめ委員の皆様には、大変お忙しい中、また足元の悪い中、リモートを含めて御出席を賜りまして大変ありがとうございます。

この計画部会で御議論を賜っております社会資本整備と交通政策は、国土交通省に課されました任務を遂行する上で最も重要な基本政策でございます。社会資本整備重点計画、そして交通政策基本計画は、国だけでなく地方自治体、そして民間事業者の方々を含めて、広く関係者の皆様の取組の指針となります大変重要な計画でございます。

昨年12月から2回にわたりまして、現行計画の後継となります新しい計画の策定に向けまして、現下の社会経済情勢、あるいは計画を取り巻く様々な諸課題につきまして、幅広い御意見を賜ってまいりました。また、その中で、今後の政策が目指すべき方向性、こういう御意見も様々賜ってきたところでございます。

前回の開催から約5か月になりますが、本日から次期計画の具体的なあり方につきまして、本格的な議論を賜れればと思っております。

前回までにいただきました御意見の中で、特に大きな御意見だったと思っておりますのは、持続可能な地域社会をどうつくっていくのか、こういう御指摘が多々ございました。地域の人口が減少する、インフラが老朽化するといった課題を踏まえながら、社会資本整備と交通政策が一体となって、これから重点的に対応する必要があるというふうに私どもも考えてございます。

また、インフラと交通システムが我が国の経済の持続的な成長を支えるように整備されるべきである、こういう御意見もたくさん頂戴をいたしております。

長きにわたって続いてまいりましたデフレから脱却をして、新しい成長に向かおうとしている現下の我が国の経済にとって、自然災害リスクにも強靱な経済社会を築いていくと、こういう視点は大変重要な視点であるというふうにも思っております。

さらには、脱炭素、生物多様性、循環経済の推進、さらにはインフラや交通システムの担い手でございます関連産業の持続可能性を確保すること、そしてデジタルや新技術を積極的に活用していくこと、このようなことについても重要な御指摘として賜っていたとこ

ろでございます。

本日は、これらの多岐にわたる御指摘につきまして、より議論を深めていただき、これを基に、私ども国土交通省としまして、広く関係者にとりまして羅針盤となる重要な新しい計画づくりの検討をさらに進めてまいりたいと考えてございます。

委員の皆様におかれましては、限られた時間ではございますけれども、幅広い観点から忌憚のない御意見を賜りまして、一層の御指導をいただきますように、よろしくお願いを申し上げまして、簡単でございますけれども、御挨拶とさせていただきます。どうか本日はよろしくお願いを申し上げます。

【社会資本整備戦略推進官】　　続きまして、先日程行われました交通政策審議会委員の互選により、竹内委員が交政審交通体系分科会の計画部会長に選任されておりますので、一言御挨拶をいただければと思います。竹内部会長、よろしくお願いをいたします。

【竹内部会長】　　このたび計画部会長を拝命いたしました東京女子大学の竹内でございます。以前、私は計画部会におりまして、いろいろ皆様と議論をしてからもう数年たって、また改めてこの場に帰ってきたというわけでございますけれども、ほんの僅かな数年の間にも、いろんなことがありました。様々な社会環境の変化そして、ある環境のうちでは、より一層深刻化してきたものがあるなど、いろんなことがあったわけですね。そのようなことから考えますと、以前、私が計画部会に所属しておりましたときの議論とは全く違うこともあると思いますので、頭を切り替えて、車の両輪たる2つの計画について考えていきたいと考えております。

私は小林部会長ほど議事の運営能力が卓越してはおりませんので、いろいろ皆さんに御迷惑をおかけするかもしれませんが、精いっぱい務めていくつもりでございますので、どうか皆様、御協力をよろしくお願い申し上げます。

以上でございます。

【社会資本整備戦略推進官】　　ありがとうございます。

それでは、本日の資料につきまして御説明申し上げます。本日の資料は、配付資料一覧にありましてとおり、全部で6点ございます。議事次第、委員名簿、資料1、資料2、参考資料1、参考資料2となつてございます。不備等ございましたら随時、事務局までお申し付けください。

それでは議事に入りたいと思います。なお、報道カメラの撮影はここまでとさせていただきます。

以降の進行は、社会資本整備審議会計画部会長の小林部会長にお願いしたいと存じます。よろしくお願ひいたします。

【小林部会長】 小林でございます。皆様よろしくお願ひいたします。

前回、次期の社会資本整備重点計画及び交通政策基本計画の見直しが当部会に付託され、改定に向けた議論がスタートしたところでございます。

本日は、2つの計画の見直しの方向性について説明を受けた後、意見交換を行いたいと思います。委員の皆様には、忌憚なき御意見をいただきたいと思ひます。

それでは、早速ではございますが、議事に入らせていただきます。

本日の議事は、先ほど申しましたように、社会資本整備重点計画の見直しの方向性、2点目が交通政策基本計画の見直しの方向性になっておりますが、それぞれの資料に基づいて一括して御説明していただいた後、これらの方向性についての意見交換を行いたいと思ひますので、よろしくお願ひします。

それでは、まず資料1についての説明をお願ひいたします。

【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西山でございます。どうぞよろしくお願ひ申し上げます。

資料1に即しまして、「今後の社会資本整備の方向性」について御説明を申し上げます。お時間の関係もあり、駆け足での御説明となりますこと、お許しいただければと思ひます。

1 ページ目をお開きください。本日御議論いただきたい事項につきまして、これまで社会経済情勢、また主な論点について御議論いただいたことを踏まえて、下段にありますとおり、本日、「今後の社会資本整備の施策の方向性」に関して3つのテーマについて御議論を賜りたい、このように考えてございます。

2 ページ目を御覧いただきます。1点目、次期計画の重点目標についてでございます。

3 ページを御覧いただきます。こちらは、インフラを取り巻く情勢変化を俯瞰したものとなっております。激甚化・頻発化する自然災害に加えて、インフラ老朽化のさらなる進行、特に人口減少が進む地域社会におきまして、インフラの維持管理、撤去・集約をいかに進めていくのか。また、インフラを支える自治体の職員不足、建設業などの担い手不足の深刻化という中で、持続可能な体制の構築をいかに図っていくのか。地域社会の実現に目を転じますと、人口減少、急速な少子高齢化による地域の危機とも言えるような状況が進む中で、地域においては、日用品の商店へのアクセスが困難な高齢者も増えてきている、そうした中で、高齢者、子育て世代などが必要な生活関連サービスを受受できる地域

をいかにしてつくっていくか、こうしたことが重要な課題の一つとなってございます。

また経済につきましては、人口減少下においても持続可能な経済成長をしっかりと実現していくべく、生産性向上に資するインフラを重点的・計画的に整備すること、こうしたことに加えまして、半導体のような戦略分野における国家的プロジェクト、あるいは生産拠点の国内回帰の動きにも対応して、産業立地に合わせて周辺インフラを整備していく、さらには次世代の経済社会構造の変革をもたらすイノベーション、例えば自動物流道路、このような取組が出てきておりますが、これらをしっかりと進めることも重要でございます。

加えまして、新技術の急速な進歩、また2050年カーボンニュートラルなどの世界的な潮流の高まり、地域における良好な生活環境などの生活の質への関心の高まり、これらへの対応も重要となっている、このような状況でございます。

4ページを御覧いただきます。こうした情勢変化を踏まえまして、インフラを取り巻く社会課題、また目指す社会の姿を整理したものでございまして、一番右側でございますとおり、大きく4つの観点でまとめさせていただいております。

具体的には、まず一番上段にありますとおり、人口減少がもたらす地域の危機、こうした課題に対応しまして、「地域経済の核ともなる集積づくりと広域連携」を進めていく。これを通じて、生活サービスが身近に享受できる生活エリアの集積を図りつつ、高次の都市機能については広域的に享受される、このような地域の姿にしていくこと、また、インフラ老朽化の進行に対応しまして、「地域の将来像を踏まえたインフラの再構築」を進めていく。特に、不要なインフラについては集約などを進めるとともに、更新時には新しく造り直していく、こうした地域のインフラの再構築をまちづくりと一体的に進めていく。そして、「包摂社会に向けた地域づくりと豊かで快適な生活環境」についてもしっかりと進めていく。こうした3つの社会の姿を通して、活力のある持続可能な地域社会の形成に取り組んでいく。これが大きな1つ目でございます。

次に、経済につきましては、4段目でございますが、生産性向上、あるいはイノベーションの進展、これらに対応しまして、「持続的で力強い経済成長の実現」、そして「暮らし、経済の礎となる防災・減災、国土強靱化」をしっかりと進めていくということ。こうした国民の命、暮らしを守る取組につきましては、経済活動の持続性とも密接に関わるものでありまして、一体的に推進し、これにより「強靱な国土が支える持続的で力強い経済社会」にしていくということ、これが2つ目でございます。

そして環境につきましては、「2050カーボンニュートラルの実施、ネイチャーポジテ

イブの実現、資源循環型の経済社会システムの構築」を進め、これにより「グリーン社会をけん引する社会資本整備」としていくということ。さらに、これらに加えて、これからの我が国の社会経済を見据えますと、インフラを支える担い手の観点も大変重要になってまいります。具体的には、地域のインフラを支える自治体の管理機能の維持を図ること、また建設業・運輸業などの担い手の確保・育成と省人化などの方向性、そして新技術・DXによるインフラの価値向上、これらは人口減少が加速化していく中で、インフラ整備を進めていく上で不可欠となってくるものでございまして、「戦略的・計画的な社会資本整備を支える基盤の強化」という大きな柱になるものと考えてございます。

このように大きく以上の4つの柱にまとめることができるのではないかと、このように考えてございます。

5ページを御覧いただきます。このような目指す姿を踏まえまして、重点目標としましては、言わば「社会全体の共有財産」であるインフラが、社会課題の解決に貢献し、社会的使命を果たしていくということ、このような考えに立脚いたしまして、次期計画では、前のページで整理をされました以下のような4つの柱と目指す社会の姿を掲げ、社会課題の解決を中核に据えて計画、重点目標を構成することとしてはどうか、このように考えてございます。

6ページを御覧いただきます。2つ目のテーマ、「新たな時代におけるインフラ政策のあり方」についてでございます。

7ページを御覧いただきます。こちらは現行計画で示されておりますストック効果の方向性を示したものでございます。

現行計画では3つの総力といたしまして、主体、手段、時間軸を掲げて、インフラ経営を通じて新たな価値を創造する、このような方向性が示されてございます。今後、人や予算について限られた条件のもとでインフラの効果をしっかり最大限発揮していく必要があり、今回の計画では、このような観点から、従来の「総力」などの考え方を踏まえて、インフラの整備の目標を効率的・効果的に達成するための横断的な工夫・方法について、新たにインフラマネジメントの方針として構築してはどうか、このように考えてございます。

8ページ目を御覧いただきます。8ページ目は、その素案をお示したものでございます。

具体的には、左側でございますとおり、「ハード・ソフトの一体的な活用」、また、「施策・事業間や地域間の連携」を進めていくということ。

次に、「官民等の連携・協働」についてですが、これは従来のように、よりよいものを低コストで造っていくという観点からのPFIなどの取組に加えて、今後はPPPなどの活用を通じて、市町村などのインフラマネジメントを支える官民連携体制を構築していくという、いわば機能補完的な観点からの取組も重要になってまいると考えております。

そして、「地域の住民など多様な関係者の共感と参画」、また、「新技術活用・DXの加速化によるイノベーションの創出」、このようにまとめてございます。

これらに加えて、自治体を始め関係者における取組をしっかりと進めていく、という観点からも、継続的なスパイラルアップを目指していくための新たな仕組みを構築していくことも重要ではないかと考えてございます。

そして、先進事例などの工夫・効果・教訓などが共有・発信されて、効果的な横展開につなげ、底上げを図っていくということ、また経済的手法も活用して多面的な整備効果を分かりやすく「見える化」し、より高いインフラ整備につなげていくということ、さらに、自治体などの取組を促す観点から、官民連携の推進体制や自治体を継続的に伴走支援する体制を構築していく、このような方向性が重要ではないか、このように考えてございます。

9ページを御覧いただきます。以下では、3点目のテーマとして、「各重点目標における施策テーマと方向性」についてでございます。こちらは次回以降、内容の充実をしていくものと考えてございまして、本日の時点では大要をお示しするものでございますが、今後に向けた御意見を賜れますと幸いです。

10ページ目を御覧いただきます。まず、地域社会の形成といたしまして、「地域経済の核となる集積づくりと広域連携」につきましては、人口減少、少子高齢化が加速する地方において、地域の拠点への機能集積を図っていく、これにより、世代を問わず、身近なエリアで日常の生活サービスが享受できるように集積を形成していくということ。そして、生活の足がしっかり確保されるように、公共交通ネットワークの確保を推進していくとともに、インフラ老朽化を地域の将来像を踏まえて推進し、また、空き家・空き施設についても有効活用を図っていくという方向性が重要ではないか。そして、地域における産業立地の環境整備でありますとか、観光地域づくりにも資する社会資本整備の推進を通じて、地域経済の核となる集積づくりをしっかりと進めながら、広域のネットワーク整備を通じて高次の都市機能が地域間で補完され合うような地域としていく、このような方向性が重要ではないか、このように考えてございます。

11ページ目を御覧いただきます。地域社会の2つ目といたしまして、「地域の将来像を

踏まえたインフラの再構築」についてでございます。これからのインフラの老朽化対策につきましては、まちづくり計画としっかり連携をして対策を加速し、各施設の状況に応じて更新、集約・再編を実施していくということ、また、自治体における取組を促していくことも重要であり、自治体における取組状況を「見える化」することや、集約・再編などに向けた円滑な合意形成に向けた環境づくり、こうしたことも重要になってくるのではないかと。

これらに加えて、予防保全型メンテナンスへの本格転換、そして、メンテナンス分野での新技術の活用・DXについてもしっかりと進めていく、こうした方向性が重要ではないかと考えてございます。

12ページを御覧いただきます。次に、「包摂社会に向けた地域づくりと豊かで快適な生活環境」につきましては、バリアフリー・ユニバーサルデザインの推進、安全な移動・生活空間の整備、また、良好な景観、豊かな自然環境の整備、これらを進めていく、加えて、まちなかのにぎわいを創出し、多様な人々の交流が生まれる空間、「居心地が良く歩きたくなる」空間をしっかりとつくっていく、また、これらの取組に当たっては、官民の多様な主体の参画も得つつ取り組んでいくということ、こうした方向性が重要ではないか、このように考えてございます。

13ページを御覧いただきます。次に、「強靱な国土が支える持続的で力強い経済社会」について、まず、「持続的で力強い経済成長の実現」につきましては、人口減少が進む中で、生産性向上を支える強靱で効率的な物流ネットワーク、安全・安心で利便性の高い人流ネットワーク、これらの整備をしっかりと推進していくことを進めながら、半導体のような戦略分野における国家的プロジェクトや企業の立地・誘致に併せて周辺インフラの重点的・戦略的な整備をしていくということ、さらに自動運転や自動物流道路、こうした新たなイノベーションの社会実装によって新しい時代を切り拓いていく、これらをしっかりと進めつつ、都市の国際競争力の強化や、「質の高い」インフラシステムの戦略的な海外展開に取り組むことが重要ではないか、このように考えてございます。

14ページ目をお開きいただきます。次に、「暮らしと経済の礎となる防災・減災、国土強靱化」につきましては、気候変動、あるいは切迫する巨大地震のリスクなどを考慮いたしまして、防災インフラの整備、ネットワークの強靱化をしっかりと進めていくということや、あらゆる関係者が連携した平時からの備えの強化にハード・ソフト両面から取り組んでいくということが重要であります。これらに当たりましては、能登半島地震でも様々な

教訓が得られたところをごさいます、それらを踏まえつつ取り組んでいくこと、また、事前の備えをはじめといたしまして、あらゆる面で新技術の活用やDXを進めながら取り組んでまいるということ、このような方向性が重要ではないかと考えてごさいます。

15ページを御覧いただきます。「グリーン社会をけん引する社会資本整備」についてごさいます、これにつきましては、2050年カーボンニュートラルの達成に向けた取組、また30by30目標の達成に向けて、「ネイチャーポジティブ」などの施策の推進、循環型社会の形成に向けて取り組んでいくということ、さらに、グリーンインフラにつきましては、効果や価値の見える化などを通じて社会実装を進めていくということなどが方向性として挙げられるところをごさいます。

16ページを御覧いただきます。最後となりますが、社会資本整備を支える基盤の強化といたしまして、「地域のインフラを支える自治体の管理機能の維持」につきましては、特にインフラメンテナンスの分野で、効率的・効果的な取組を進めていくために、複数・広域・多分野の連携による取組の普及を加速していく。そして、自治体だけではなかなか管理が困難となっていく中で、PPPなど官民の連携・協働を市町村に広めていく、また、そのために必要な環境整備も図っていく、こうした方向性が重要と考えられるところをごさいます。

次に、建設業・運輸業などの担い手の確保・育成、DXによる省人化、また新技術・DXによるインフラの価値の向上といたしましては、建設業、空港・港湾など、インフラを支える様々な従事者の方々の処遇改善と働き方改革をしっかりと図りつつ、生産性向上についても併せて進めていくこと、また、インフラDX・技術開発を促進していくということ、このような方向性が重要ではないか、このように考えてごさいます。

最後に、17ページを御覧いただきます。こちらは「次期社会資本整備重点計画の主な構成」の素案についてごさいます。

本日の御議論も踏まえて、「社会資本整備を取り巻く状況の変化」、次に、「中長期を見据えた社会資本整備の方向性」、この中で「社会課題と目指す社会の姿」、また「新たなインフラマネジメントの方針」、「中長期を見据えた社会資本整備の方向性」、これらを盛り込みつつ、「計画期間内における「重点目標」と「政策パッケージ」」について、政策パッケージごとに重点施策とKPIを整理していく、このような構成で計画の案を検討していくということを想定してごさいます。また、重点施策・KPI、計画の実効性を確保するための方策につきましては、次回以降の計画部会で御議論させていただきたい、このように考

えてございます。

駆け足で誠に恐縮でございますが、私からの御説明は以上でございます。

【交通政策課長】 引き続きまして、交通政策基本計画の見直しの方向性につきまして、総合政策局交通政策課長の小熊から御説明させていただきます。

資料2、1枚めくっていただきまして、2ページでございますが、本日は次期計画の全体構成について御議論いただきたいと考えております。具体的には、全体構成の主要な部分となる「我が国の交通分野が目指す社会の姿」と「基本的な方針」についてお示しさせていただきます、御議論いただきたいと考えてございます。

1枚めくっていただきまして、3ページでございますが、こちらは現行の2次計画の全体構成になります。我が国の課題と交通が直面する危機を踏まえ、今後の交通政策の基本的方針が定められています。

課題については、人口減少・少子高齢化への対応など、5つが挙げられています。

これを踏まえた基本的方針は3つの柱、Aが生活を支える交通、Bが経済を支える交通、Cが安全・安心を支える交通。この3つの柱は、1次計画と基本的に変わっておりません。

今回は、この中の我が国の課題に相当する交通分野が目指す社会の姿をどのように定めるのか、そして、これを踏まえた基本的方針をどのように定めるか、従来どおりの3本柱を継承するのか、という点を御議論いただきたいと考えてございます。

1枚めくっていただきまして、こちらは4月の計画部会でお示した9つの論点になります。本日は、この論点に係るこれまでの議論も踏まえて、今回お示しする目指す社会の姿をどのように定めていくのか、御議論いただきたいと考えてございます。

1枚めくっていただきまして、5ページでございます。こちらで交通分野が目指す社会の姿というものを整理させていただいております。

左側に現行計画の課題があり、これらの課題について、より先鋭化した視点と、重要性の高まっている新たな視点を挙げさせていただいた上で、我が国の交通分野が目指す社会の姿を右側でお示ししてございます。

まず、課題の1番目として、人口減少・超高齢化というものがございます。より先鋭化した視点として、人口減少が需要減のみならず、供給力の側面から減便・廃止など、交通サービスが持続困難になっていることなどを挙げてございます。

こうした視点を踏まえまして、右側でございますが、地域ごとの状況をしっかり見据えて的確に対応し、状況の変化に対してしなやかに対応することのできる地域が重要との趣

旨から、目指す社会の姿の①として、「未曾有の人口減少・少子高齢化に的確かつしなやかに対応した地域の実現」と整理しています。

次に、経済・稼ぐ力について、より先鋭化した視点として、エネルギー価格の高騰など、物価高の中での経済活動、経済安全保障の重要性の拡大、観光の需要増大への対応などを挙げてございます。

こうした視点を踏まえて、そのような内外の情勢にしっかり対応しつつ、物心両面の豊かさを支えるための経済成長が必要との観点から、目指す社会の②として、「内外の諸情勢に対応した、豊かさを支える成長型の経済の実現」と整理しています。

3番目として、国民の安全・安心と地球環境の確保について、平均気温の上昇、想定外が当たり前となってきている災害、さらに災害への対応力の低下のほか、単に脱炭素化を図るだけではなくて、日本がイニシアチブを取っていくことの重要性、それから多様性、包摂性の視点などを挙げてございます。こうした視点を踏まえて、目指す社会の姿の③として、「防災・減災、安全・安心、環境や多様性等が確保された持続可能な社会の着実な形成」と整理しています。

最後に4番目として、重要性の高まってきている新たな視点として、DX・新しい技術への対応ということで、自動化技術の社会実装や加速化するAI技術とDXへの対応、一方で、サイバーセキュリティの対応の必要性などを挙げてございます。これを踏まえまして、右側で目指す社会の姿の④として、「デジタル・新技術の社会実装による、多様な社会課題への効率的・効果的な対応」と整理しています。

これらの課題は、それぞれ独立したものではなくて、それぞれ相互に関連する部分もあるため、計画の中では、そうした趣旨も盛り込んでいきたいと考えてございます。

続きまして、ここから、この4つの目指す社会の姿のそれぞれについて、これまでの議論を踏まえて、施策の方向性を考察して、4つの基本的方針という形でお示ししてございます。

まず6ページで、人口減少・少子高齢化等について、右側の施策の方向性、(1)でございますが、これまでの枠組みのみでは持続困難、そうした中で、地域ごとに異なる環境に対して、地域がしっかりと考え、地域に適した交通を実現できる施策を推進していく視点が必要という考え方を示してございます。

次に(2)のところ、こちらは物価上昇への対応など、交通の事業環境が大きく変化中、まちの形、交通産業の状況など、各地域における特徴を踏まえて、民間の力を生

かした取組が必要という考え方を示してございます。

こうした、これまでの議論も踏まえ、施策の方向性を整理して、一番下のところ、基本の方針のAとして、これは現行計画の生活を支える交通という大きな方向性は継承しつつ、「地域社会を支える地域に適した交通の実現」という案をお示しさせていただきます。

次に、7ページでございます。目指す社会の②、これは経済の観点でございますが、こちらにつきまして、施策の方向性、(1)のところでございますが、広域的な国内交通、円滑なヒトとモノの流れを支えるために、多様な主体や輸送モードの連携、それから拠点や交通ネットワークの整備といった交通環境の整備をしっかりとやっていくべきという考え方を示してございます。

(2)のところは、物流の観点など、国際競争力を意識しつつ、特に不確実性も高まり、経済安全保障も意識した施策展開が必要という考え方を示してございます。

さらに、(3)、こちらは増加する訪日外国人の方々をしっかりと捉えて、経済成長に一層つなげていく、また地方にも波及させていくという考え方を示してございます。

こうした施策の方向性を踏まえまして、基本の方針Bとしては、経済を支える交通というこれまでの計画の方向性は継承しつつ、「成長型経済を支える、交通ネットワーク・システムの実現」という案をお示しさせていただいております。

続きまして、8ページでございます。目指す社会の③、防災・減災、安全・安心、環境、こうした観点でございます。

まず、(1)のところでございますが、災害、事故、それから昨今頻発する不正事案による信頼性への課題、こうした点につきまして意識した施策展開が必要。その上で、利用者の安全も確保し、安心して利用できる交通事業に向け、平時からの事前の備えが重要という考え方を示してございます。

(2)のところ、こちら環境の関係。脱炭素を含めた環境への対応、カーボンプライシング等の経済システムの活用や地球温暖化対策が交通産業の強化にもつながるということを確認していく、そういう考え方を示してございます。

(3)のところ、こちらはユニバーサルデザイン、バリアフリーの取組、それから女性活躍推進、こうした共生社会の実現の考え方を示してございます。

こうした今後の施策の方向性を踏まえまして、基本の方針のCとして、安全・安心を支える交通という現行計画の方向性を継承しつつ、「持続可能で安全・安心な社会を支える、

強くしなやかな交通基盤の実現」という案をお示しさせていただきます。

それから、目指す社会の④、デジタル・新技術の関係。こちらは、現行計画では、この基本の方針、3本柱でございましたが、今回新しく基本の方針のDとして、デジタル・新技術の活用について4本目の柱としてお示しさせていただきたいと考えてございます。

今後の施策の方向性、こちら人口減少、国際競争力、激甚化する災害への対応、各種の社会課題への対応が時代や社会の変化に応じて多様化・複雑化していること。加えて人口減少下で、この課題に対応するための担い手、人の確保について大きな課題となっていること。こうした社会課題に効率的・効果的に対応するために、デジタル・新技術の社会実装を進めるという考え方を示してございます。

その際、さらに3点の視点をお示ししてございます。

1つは需要サイド。具体的にはデータの活用による付加価値の向上などがあります。

それから供給サイド。こちらは省力化、自動化、AIなどによって、人が行っていた分野のフォローをしていく、こういう考え方でございます。

一方で、単純に導入するだけではなく、リスクの対応、サイバーセキュリティなどリスク管理も必要という考え方をお示ししてございます。

こうした方向性を踏まえまして、これまで御説明したAからCを横断的に支える形で、基本の方針のDとして、「時代や環境の変化に応じた交通サービスの進化を支えるデジタル・新技術の活用」という案をお示しさせていただきます。

これら全体を整理したものが10ページで、全体構成として1枚にまとめてございます。

まず、上段のところ、我が国を取り巻く課題の提示ということで、これは4月の部会でお示した9つの論点、またこれを踏まえた、先ほど御説明しました4つの目指す社会の姿をお示ししてございます。

これを、この課題を踏まえた今後の交通政策の基本の方針、下段のところでございます。先ほどまで御説明しました基本の方針のA、B、C、それから、これらAからCの各取組を横断的に支える形としてDのデジタル・新技術の活用という形でお示ししてございます。

それぞれの柱におきましては、取り組む施策がイメージできるように、具体策を一部記載してございます。

Aでは「交通空白」の解消、それから業種間連携や協業促進による担い手の確保など、それからBのところでは、リニア中央新幹線等の形成推進ですとか物流革新、それからイ

ンバウンドの地方誘客の促進、こういったもの、それからCのところでは防災インフラの整備、カーボンニュートラル、それから交通関連産業のサービスの確保、そういったところをお示ししてございます。Dにつきましてはモード連携、標準化等データ活用の促進のほか、スタートアップ支援などをお示ししてございます。

これらの施策につきまして、前回の計画部会でも御説明しましたが、小委員会というものを設置いたしまして、特にこの基本的方針のA、B、D、こういったところの具体策の提案、それから整理、ブラッシュアップ、こういったものを、この秋に予定してございます。また次回の計画部会に、その議論の結果も御報告したいと考えてございます。

その際には、この今の急激な人口減少社会が具体となる中で、従来の制度や枠組みにとらわれない新機軸の施策、それから新しい技術、イノベーションを政策に取り込む動きなど、将来を見据えて取り組むべき新しい政策も盛り込んでまいりたいと考えてございます。

それから、この1枚の上の方と真ん中のところに点線、破線で囲んでいる部分がございます。これは次回以降の計画部会で、こちら整理をお示しして、また御議論いただきたいと考えているところでございますが、最上段のところ、これは計画期間の最終年、2025年が昭和改元から100年という節目に当たるということも踏まえまして、計画策定後の状況の変化等につなげる導入部として、時代の変化、変遷、こういったものも整理したいと考えてございます。

また中段のところ、基本認識とございます。こちらは、これからの計画部会の議論を踏まえまして、「基本的方針」に掲げる施策を遂行した結果、どんな社会としていくのかといったことをまとめて、お示ししたいと考えてございます。

これまで担い手の確保の重要性、それから距離、時間、組織、分野、こういったものをデジタルで乗り越えていくといったような先生方の御意見などいただいております。こうした御意見も踏まえて整理をしていきたいと考えてございます。

今後の進め方を少し御説明させていただきます。11ページでございますが、本日の計画部会の御議論を踏まえまして、先ほど御説明したとおり、小委員会、右側のところがございますが、立ち上げまして、この中で具体の施策の提案、整理、ブラッシュアップを行ってまいりたいと考えています。

小委員会のメンバー、次の12ページでございます。竹内部会長に委員長をお願いしてございますので、ここでしっかりと議論してまいりたいと考えています。

交通政策基本計画の方向性につきましての説明は以上でございます。

【小林部会長】      ありがとうございます。

それでは、意見交換に入りたいと思います。委員の皆様方、御発言よろしく願いいたします。

会場におられる方は、席札を立てていただきたいと思います。御発言が終わられたら戻してください。それから、オンラインで御参加の方は「手を挙げる」アイコンがございしますので、それで御発言の旨、御連絡いただきたいと思いますが、何分、1人で全部目配せはできないので、順序がばらばらになると思いますが、その点、あらかじめ御寛容のほどお願いいたします。

御発言される場合は、この資料番号と該当ページや該当箇所などを御指摘いただければ非常に助かりますので、よろしくお願いします。

今から意見交換に移りたいと思いますが、委員の方が19名来られています。単純に割って、お一人3分となりますので、恐縮ですが、よろしくお願いします。

それでは中北委員、お願いします。

【中北委員】      ありがとうございます。中北と申します。防災や、河川、気候変動などを専門としており、イメージとしては河川分科会から来ているという感じになります。

ページを申し上げるということで、最初の4ページのところもそうですし、あと交通の部会は皆共通なのですけれども、まず1点お話しすると、基本的に、国土の強靱化の話の部分、インフラ関連ですね、それから交通のほうも、社会資本整備方向性のほうも、2050年カーボンニュートラルというのが掲げられていて、交通のところでもそう標榜されているようですが、カーボンニュートラルはどちらかというと気候変動緩和で、それから国土強靱化のほうの気候変動対応というのは気候変動への適応という、気候変動に対応する2つの大事な両輪になっていますが、それぞれが、緩和については、2050カーボンニュートラルが大事という意識で、イメージとしては、地球温暖化を止めるという大きなイメージですけれども、かたや国土強靱化の話からすると、今、河川の基本方針はほとんど温暖化対応に変えてきていますけれども、今1.1度上昇ですよ、地域の平均気温。このとき、この間の能登の災害でも、多分、後で解析すると1割ぐらい総雨量が温暖化の影響になっていると思いますが、そこは今のところの想像ですけれども、この10年ずっとそういうのが来ていて、1度でこれだけ今、豪雨災害関連が激甚化していることを考えると、カーボンニュートラルも含めた1度の緩和が、どれだけ大きな国土強靱化関連のほうの適応になるかというようなことを、もう少し意識した形で結びつけた形で、これから

の計画の中の具体化を考えていただくのが大事かなと思います。環境省に対しても、こういうことをずっと、この2年ほど言ってきたのですけれども、国交省のインフラ関連のことでも共通になるかと思しますので、そのところを、ぜひよろしくお願ひしたい。

河川であれば、例えば、河川でこの適応をすると、再エネや、緩和に役立つという、それぞれイメージがあるのですけれども、その役立ったものがまた返ってきて、適応策が少なくて済む、国力を減らさずに済むというような、そういう視点をぜひお持ちいただいた上で計画にしていだければというのが、この本当の数年の思いです。

鉄道自体も、温暖化で今、脆弱化しており、新幹線が止まるとか、もうほんのはしりだと思しますので、そういうようなことがこれから増えていくと思しますので、その点、どうぞよろしくお願ひします。

それから、もう1点だけですが、本当はいっぱいありますが、3分ですので、そのところだけお話しさせていただきますと、国土強靱化の中で、やはり災害が起きたときの一次避難の状態が、阪神・淡路の頃に比べて、この間の1月の初めの能登の大地震のときも、やはり皆さんの本当に大変な避難の状況が見て分かると思います。それで、地域によっては進歩しているところもあるかもしれませんが、依然、何か1995年の阪神・淡路の状態にあると、近いというのが見て感じるころでありますので、それによって関連死、直接の死亡以外の関連死の方も多いわけですので、その一次避難に対する、普段からのインフラ整備ということ、そろそろ各市町村も含めて考えていくと。既にもう考えて先進的にやられているところあるのですけれども、全体として大事なところだという視点をもう一度、再認識していただければありがたいなと思います。

以上です。どうもありがとうございました。

**【小林部会長】** ありがとうございました。それでは小池淳司委員お願ひいたします。

**【小池（淳）委員】** 神戸大学の小池です。よろしくお願ひします。御案内のように、イギリスでは、財務省に当たるHMTreasuryがグリーンブックレビューというものを行っていて、そこには過度にB/Cに依存しない社会資本整備を進めなさいという答申が出ており、それを受けて財務省がグリーンブックとして指針を出しているわけでは

これはイギリス、皆さん御案内のようにPPP/PFIがどんどん進められて、効率のいいものはどんどん民間活用でうまくやっております、その結果、ヒースロー空港などではどんどん投資を行っています。

そういったものはB/Cでも実現できるのですが、そうやってどんどんいいものが実現

できていますが、全ての社会資本整備ができていくかというと、そうではなくて、やはりここでも、今回もありましたが、地域に対して本当に必要なもの、先ほど中北委員もおっしゃいましたが、震災時や災害時でも生活が維持できるインフラを整備する役割が国交省には当然ある。

こういったものを整備するときに、どうやって正当化して、国民の合意を得て、やっていけるのか、こういったことを、やはりきっちりと明記していく必要があるだろうと思います。

今さらですが、SDGsも、誰一人取り残すことがない社会の実現なのですよね。こういったものをどうやって正当化し、社会資本整備あるいは評価手法として入れていくかということが重要で、もう少しそういった視点を入れていただければと思います。

イギリスでいえば、これに対して、B/Cに加えて、アクセシビリティとアフオーダビリティという言い方をし、社会資本に対しても、現状どれぐらいのレベルが達成されているのか、それは社会にとって受け入れられる価格なのかどうかということを入れてチェックしている。こういった視点が多分必要だろうということです。

これは社会資本整備に関することですが、実は交通政策も同じで、これも御案内のように、イギリスでは、ロンドンの地下鉄はべらぼうに高く、一方、地方は物がすごく安いのです。

翻って日本を見てみると、東京の地下鉄は百幾らで、一方、地方へ行くと、バスでちょっと隣町に行くのに600円、700円するのです。こういったことが国策、国全体を見て許されるのかどうかという視点で、もう少し交通政策考えていただかないと、どんどん東京一極集中も進みますし、地方の維持というのは困難になる、この2点です。

もう1点だけ、別の視点で言うと、DXやいろんな新技術が必要だと思うのですが、業界の方から聞かれる問題は、入札制度の見直しというのが出てくると思います。新しい技術を頑張って開発しても、日本では導入実績がないから導入できないということが多々起こっている。だから海外に行っているのだということを、よく聞きます。

この辺りは、私も専門ではありませんが、新技術をどういう費用で開発し、どうやって導入して、入札でちゃんとそれを評価できるのかということまで少し見直さないと、なかなか官主導だけになってしまうのではないかという危惧があるということです。

以上です。

【小林部会長】 ありがとうございます。荒木委員、お願いします。

【荒木委員】 日本商工会議所国土・社会基盤整備専門委員長で、富良野商工会議所会頭の荒木でございます。

前回、社会資本整備と交通政策に係る産業政策、まちづくり政策との連動について意見を申し上げましたが、今回の資料において随所に反映していただいていることに感謝申し上げます。

今回は個別に幾つか、方向性について申し上げます。

まずは、災害です。能登で地震からの復旧・復興が遅れています。地元の商工会議所会頭に聞いても、現地は大変厳しい状況です。今回の豪雨により、複合災害に対するインフラの脆弱性がさらなる被害の拡大を招いたと思っています。ひとたび激甚化、多重化した災害に見舞われると、今の地方の脆弱なインフラでは、地元から人が離れて、戻れないまま、地域がなくなってしまうことを懸念しています。

地域が存続していくための根幹として、何よりも社会資本整備が必要です。次期計画では「未来への投資」と「強い危機感」の視点を持って持続的なインフラ整備の重要性を打ち出していきたいと思っています。

次に、経済の分野です。現在の社会資本整備重点計画は第5次計画ですが、その前の第4次計画では、主要先進国における経済成長の背景として、安定的・持続的な公共投資の存在について言及がございました。先ほど局長も指摘されましたが、我が国の経済は、長く続いたデフレから、インフレに変わりつつあります。インフレの中で「強い経済」をどう実現するのか、インフレ率よりも高い賃金の上昇をどう実現するかが重要になってきます。このため、「強い経済の実現」についても、大きな視点で盛り込まなければ、インフラ整備の意義の1つである「国民の幸せ」につながらないのではないかと考えています。

成長型の経済の実現には、ただいま申し上げた賃金上昇だけでなく、その賃上げを支える資本である企業の国内投資が必要です。国内投資するには、我々経済人は、インフラがないとできません。そのことを強く認識していただきたいと思います。また、民間投資の例を上げると、北海道ではラピダス、熊本にはTSMCが立地しましたが、企業立地が進展すると、水、電力、通信インフラが足りなくなります。インフラの老朽化対応も必要ですが、関連インフラの強化・充実の必要性についても留意いただきたいと思います。

また、地域経済を支える地域の中堅・中核企業は、資金や土地など限られたリソース、選択肢の中で投資を行っておりますが、投資判断に必要なインフラが不足しているために

現実に投資ができていないという実態もございます。地域産業の成長、各地域の稼ぐ力向上を支えるためのインフラ整備こそ、国の役目ではないかと思っています。

このほか、「地域」というキーワードでは、スモールコンセッションの議論もあります。小さな地域でもできる、地域の企業が携わるスモールコンセッションをぜひ進めていただきたいと思っています。

交通政策については、物流に限って申し上げます。ドライバー不足については、2024年に14%が不足すると言われていますが、今後は2030年に34%と、今後6年間で20%も悪化することになります。このトラックドライバー不足への対応には徹底的なモーダルシフトが必要です。将来的には、自動運転等、自動化がある程度進むと思いますが、足元のドライバー不足には、まずはモーダルシフト、これを徹底的にしなければいけないと思っています。

モーダルシフト促進に必要なのが、ソフト・ハード両面による貨物鉄道ターミナルや港湾の機能強化です。交通政策基本計画と社会資本整備計画双方において必要な観点になりますので、経済成長の実現のためにも強く要望したいと思っています。

以上です。ありがとうございました。

**【小林部会長】**      ありがとうございました。

それでは谷口綾子委員、お願いします。

**【谷口（綾）委員】**      御説明どうもありがとうございます。大きく3点ございまして、まず資料1の5ページのところにある社会課題の解決を中核に据えた計画という御提案には賛同します。

ただ、懸念は、社会課題同士がトレードオフというか、二律背反になってしまう場合もあるという点で、例えば環境対応と経済成長の両立が難しい部分ももしかしたらあるかもしれませんし、経済が成長してGDPが増えても、例えば格差が広がって国民が相対的に不幸になるということもあり得ます。

SDGsの概念の大きな欠点は、分野ごとの優先順位の対立には言及できないことだとされています。なので、そういった二律背反的な場面のバランスを取るための、もっと大きい目標が必要だと思います。

具体的には、究極の目標は、国民のウェルビーイング向上というのを、それを計画の冒頭に明記して、その後に社会課題をきちんと明記するというほうがよろしいのではないかと思います。

様々な政策とか施策の評価にも、ウェルビーイングの醸成とか向上に資するかどうかという視点が必要ではないかと思えますというのが1点目です。

2点目で、資料2の6ページで、地域に適した交通の確保、(1)というのと(2)、地域の特徴を生かした持続可能な交通とあるのですが、これをそのまま字面だけ見してしまうと、地域モビリティの目標は地域に任せると、国としての一定の目標は持たないと、みんなに言っているように聞こえてしまいます。

日本の地域公共交通はここ20年ぐらい、自治体の関与も強まっていて、いろいろ自治体ももがいて一生懸命頑張っていると思うのですがけれども、検討しようにも人材が不足しているという状況があります。現状の評価もままならず、計画に必要な目標を立てるとか検討することも難しい部分もありまして、定量的な目標はやっぱり地域ごとに違うと思うので、定性的な目標、例えば住民と市民のウェルビーイングがこのぐらい向上したとか、そういうことをきちっと国として、地域モビリティの目標を掲げていただきたいと思いません。

何度か国交省の会議でも話題にしたことあるのですが、土木学会の家田先生のプロジェクトで、日本のインフラ体力診断というのがありまして、その中の地域モビリティを担当しましたが、要は国際比較しようということなのですが、国際比較しようにもデータ、目標がありません。ほかの新幹線とか道路では国としての目標があり、それに向かってどんどん進んでいくというので、どのぐらい進んでいるというのがわかりやすいのですが、地域モビリティは目標がない、しかもデータがないということで非常に難儀しました。

なので、まずはデータ基盤を国としてきちっと整えていただくことと、そのデータへのアクセスのハードルを下げるということをぜひお願いしたいです。これも何度も言っていて、都市局さんの悪口では決してないのですが、全国パーソントリップの調査のデータは入手するのにとても大変で、半年ぐらいかかったりします。そのようなことだと卒論とか修論とかには使えないですし、例えば自治体の計画を立てるのにもハードルが高過ぎる。そもそも科研費や、国の研究費を持っていないと渡さないなどと言われるのです。そういうところを、もう少し使いやすくしていただきたい。

なので、定性的にでも目標、あるべき姿を国に示してほしいというのと、データをきちんと整備して公開していただきたいという点を御検討いただければと思います。

以上です。

【小林部会長】      ありがとうございます。

石田委員、お願いします。

【石田委員】 時間ありませんので、基本的スタンスみたいなことについてのお願いを数点述べさせていただきたいと思います。

局長の御挨拶からございますように、人口減少、あるいは中北委員がおっしゃったように、温暖化の問題は本当に待ったなしだと思っています。その待ったなし感をどう伝えて対処していくかということが問われていると思います。

既に自治体の中には2%から3%で人口減少が起こっている自治体もありまして、そういう自治体は20年ぐらいで人口半減してしまいます。そういう意味では本当に待ったなしの状況でございます。

そういうことをどうするかとか、人口減少にどう対処するかとか、温暖化にどう立ち向かっていくかという価値志向だけではなくて、逆に言うと、国交省がされる全ての施策とか政策に、そういう問題意識とか価値意識を埋め込むような、そういう評価の仕方とかというのを何か考えないと、なかなか動き出さないのではないかなというふうにも思いますので、よろしく願いをいたします。

そのときに、人口減少という、すぐ生産性を上げるという、こういうことになっていくわけですが、その方向には、私が言うべきことではないと思いますが、省人化をする、あるいは付加価値を高めるということなのですから、人口減少とコミュニティの存続ということを考えた場合には、省人化とともに付加価値をどう高めていくかという、そういう価値観をどう打ち出していくかということが大事だなというふうに思っております。

よく、私の分野であります自動運転でいうと、無人運転というふうに、すぐ思うわけがありますけれども、なかなかこれは技術的にもコスト的にも非常に大変なことでもありますし、そういった観点から、人に頼る部分、人によって付加価値の高いサービスをいろんな場面で提供できるという、そういうこともモビリティ部分では大事なかなというふうに思っております。

その上で、国民の皆さんへきちんとお願いをするということも大事なかなと思います。ここにも豊かなとか、いいサービスとか、そういう方向を目指すのは当たり前なのですが、全部かなうというわけにはいかないのではないかなと思います。だから、工夫と我慢をお願いしますというメッセージ、結構大事なかなと思っております。地域の、これもモビリティの分野になるのですが、私が知っているのは北海道の厚真町って

4,000人の町とか、富山県の朝日町という5,000人の町では、互いに助け合ってモビリティとか健康を増進していこうと、困ったときの持ちつ持たれつということをやっておられるのですが、そのときに、お金出すからサービスしてよというよりは、本当に困ったときにお願いをすると「じゃ、分かった。」という感じのコミュニティができています。そのような感じも、現地に行って、いろいろ拝見していますと、できていると思います。

そういうことを、やっぱり自助、共助として、あるいはそれを支える公助としての体制をどうしていくかということが大事なかなと思いました。

これが今日最後なのですが、そういう意味では、これから国土交通省の社会資本整備審議会と交通政策審議会の中でできることにはやはり限界があると言わざるを得ないと思うのですが、そこの中できちっと真っ当に十全にやるということは前提として、それをどう伸ばしていくか、連携を協働していくかということのメッセージなど、何か姿勢をちゃんとしないと、まだ打ち出し方が弱いのかなというふうにも思います。

環境分野のカーボンニュートラルでも、そのような議論はさせていただいておりますし、あるいは国土審議会でも、やはり総務省と、これからの地域の在り方ということで、住民票の分割や住民税の分割という相当根幹に関わる部分も含めて議論しよう。それは産業や生産でいうと経産省とどう連携するかということですので、そういうメッセージがちゃんと発出できるような計画であればいいかなと思います。

長くなりました。以上です。

**【小林部会長】** ありがとうございます。

それでは、引き続いて今井委員、お願いします。

**【今井委員】** 今井でございます。私から5点、申し上げたいと思います。

まずは分野横断の新技术・DXに関して4点ございます。

1点目は、新しい技術の導入ということがいろいろ書かれており、確かにそういう動きになるのですが、既に御認識されているかと思いますが、特にハード面に関する管理のところ導入する技術というのは、新しいものではなく、むしろ成熟した技術であったほうがよいということも多々ございますので、そういった観点も含めて御議論いただいたほうがいいのかと思いました。

また、新しい技術を導入するに当たりましては、先例に倣うと、施策によっては新技术の導入の定着に10年ほどかかるというもの多々ございますので、それぐらいの時間軸の設定というのにも必要かなと思いました。

2点目でございます。その目覚ましい技術の動向への対応という観点からも、人がやることとコンピューターに任せたいこと、後者のほうは自動化したいというところが究極になってくるかと思いますが、このリクワイアメントというものをしっかりと議論して発信していくということが、我が国における技術革新にもつながると考えられますので、そういったことを検討する、そうすることで目覚ましい技術にもしっかりと対応していくことができるかなと思います。

3点目でございます。その新しい技術を導入、促進するためには、新しい制度設計に加えて、これも御存じのとおり、既存の制度の再設計も重要になってくるかと思いますが、そうしたときに、従来の技術だけではなくて新しい技術も活用可能であるならば、それを使ってもいいのですよということを関係者の皆さんにしっかりとお伝えしていく、周知をしていく。これだけでも随分と変革が進むと思いますので、そういった意識改革というのが極めて重要になってくるかと思いますが。

4点目は、オープン化という言葉が出ておりますが、これは有償も含めて検討されていくことかと思いますが、先ほど谷口先生おっしゃられたとおり、そのデータの鮮度、精度、網羅性を踏まえた提供の仕組みというのも私はすごく重要だと思います。

一方で、オープン化することによって、その技術の流出がリスクとしてもございますので、その辺りもしっかりと慎重に検討する必要があるかと思われました。

5点目は、担い手の確保に関して1点でございます。御存じのとおり、いわゆる生産年齢人口、今年度を見ますと6,700万人、2035年、約10年後を見ますと6,200万人という、500万人近く減っていきますとなったときに、この資料にも記載されております後進の育成というところが非常に重要になってくるかと思いますが、その具体的な施策についての御議論が重要かと思いますが。

そして、これは一番お願いしたいところですが、後進の育成に、後進がわくわくするような施策。私も学生にいろいろ授業をしているときに、学生たちが「おお！」と思うような施策や内容をしっかりと伝えていきたいと思いますので、そのような施策を、ぜひ魅力あるものを打ち出してほしいなと思ひまして、私からの意見、5点とさせていただきます。

以上でございます。

**【小林部会長】** ありがとうございます。

それでは、オンラインの委員の方々に移らせていただきたいと思います。挙手をされている順番で、まず佐藤委員、お願いします。

【佐藤委員】 資料の詳細な御説明ありがとうございました。資料全体を拝見しております。少し気になった点がございましたので、お伝えしておこうと思います。

資料の中で、たくさんのテーマ、それから目標、それに対する方向性、取組などが述べられているかと思います。これは資料1、資料2、両方共通なのですが、例えば資料1の10ページを拝見しますと、テーマと方向性と取組例というのが並べられています。こうしたテーマ、また方向性、取組の関係性、これはテーマを達成するのに必要な方向とか取組という意味だろうと思うのですけれども、その関係性がちゃんと何らかのロジック若しくはエビデンスで担保されているのかなというのが、少し気になる点がございます。

例えば最初のコンパクトな多世代交流まちづくり、このテーマについて述べられているのですけれども、昔は車が普及する前とかは商店街中心にコンパクトなまちにみんな住んでいた、車が普及すると郊外化していく、そういう経緯があって、再びコンパクトにしたらどのように、車を持つ世代と持たない世代とで交流が起きるのか、少し明らかでなかったりすると思います。

この辺りのつながりをもう少し、例えば経済学なり、工学なり、社会学なり、地理学なりの研究の蓄積などを利用して、関係性を担保していただくとよいのではないかなと思います。

例えば交通ネットワークとかの関係ですと、ネットワークの整備が経済成長であるとか地域の雇用にインパクトがあるといった研究というのは経済学の領域で、たくさん研究の蓄積があったりします。

そういうエビデンスやロジックなどがしっかりあるということを担保した上で、こういう関係性の図を描かれると説得力が増すのではないかと思います。

何となく一部、その関係があるとよいなという希望が述べられているのかなと読めなくもないような部分が散見されますので、そういった裏づけの確認をしていただくとよいのではないかなというふうに感じました。

以上でございます。

【小林部会長】 ありがとうございました。

続いて、谷口（守）委員、お願いします。

【谷口（守）委員】 筑波大の谷口守と申します。私からは3点申し上げたいと思います。

まず全体的な印象を最初に申し上げると、よく書けているというか、大変無難だと思

ますが、こういう文書はそうならざるを得ないのかも分からないのですが、何かちょっと冒険がないなとか、新鮮味がちょっと足りないなというふうな印象があって、外に取り上げていただけるかどうかという観点からブラッシュアップしていただいたほうがいいのではないかなというのが全体的な印象です。

まず1つ目ですが、資料1ですが、5ページとか、10ページとか、12ページとか、各所でコンパクトシティの用語を取り上げていただいている、私は専門ですので、少し気になったのですが、例えば10ページのところで、広域的コンパクトシティを目指すとかあって、これはぜひやっていただきたいのですけれども、できていないわけですよね。なぜできていないかというと、地方分権が壁になっているからです。各市町村が自分のまちの中で、ここが拠点、ここが拠点とあって、いっぱい丸をつくって、コンパクトをやっているというふうに自己満足しているだけで、都市圏でつなぎ合わせると丸がいっぱい都市圏にあって、分散化計画になっているという笑えない現状があるわけです。だから、これは意思決定の状況を都市圏でやるというふうに持っていかない限り、広域的コンパクトシティは実際にはできません。

だから、そうすると、今の都市計画審議会のようなものを、都市圏計画審議会みたいなものに形を変えて、財源もそこに持っていくとか、そういうことをやらないと、実際できないです。

あと、先ほど石田先生から国民にお願いしなくてはならないというコメントもいただいたのですが、それに近い話として、コンパクトシティということを国民が理解していません。国交省の調査だと、8%の人しかコンパクトシティの意味が分かるという方はいません。

私の研究室で、その8%の人をつかまえて、意地の悪い調査で、本当に分かっているかという調査をしましたところ、中山間地域から撤退する政策だと思っている人が3割いるのです。あとタワマンを都心に造ればよいという方が2割、デジタルを都市に導入することだという人が4割います。だから、郊外スプロールを防止して効率的な都市圏をつくることということを理解されていないのです。こういう知識もきちんと提供していかないといけないということになります。それが1点目です。

あと2点目、14ページの災害の話、災害激甚化というキーワードが出ていますが、これが外に出たときに、我々が能登から何も学んでいないという印象を持たれるような気がしています。そういう意味では、複合災害とかという新しいキーワードをきちんと入れ

たほうがいいと思っています。

私の大学時代の記憶では、授業で、施設の共同計算のときに、洪水と地震は同時に来ないという前提の下で計算していいのだという教育を受けた覚えがあります。

しかし、現状、洪水と地震が同時に来ているわけですよね。だから、そういうことに対しても、どう考えないといけないのかということを経回は、我々は学ばないといけないということかなというのが2点目です。

あと3点目、資料2、交通のほうなのですが、こちらは6ページの、先ほど谷口綾子先生が御指摘された、民間にちょっと丸投げしている感じというのは私も非常に感じていて、公共が何を責任持ってやるのかということはまだ少し、何かしっかりと書いたほうがいいのではないかなと思います。

お金がないということは仕方がないかも分からないという前提でいくと、それでもできることというのはいっぱいあって、1つの事例ですが、例えばスイスの中山間地域の人口、ずっと変わっていないのです。100人、300人ぐらいの人口でずっと小さな集落が、いろんな都市機能がちゃんとあって、公共交通もちゃんとサーブされているところがどうしているかという、貨客混載、当然やっています。朝のバスが着く時間帯に郵便局を開けて、郵便集配業務をやって、それ終わったら、それを持ってバスが出ていく。食料品店とか銀行もフルサービス、全部平日やっているのではなくて、特定の曜日の特定の時間帯だけ空けて、やっている。

日本の中でもいろんな交通があるわけで、例えば郵便であったり、それから介護であったり、宅配であったり、新聞配達であったり、ばらばらに交通が動いているので、そういう需要をまとめるだけでも全然変わってきます。つまり、縦割りを排除して、需要をまとめるというふうな工夫です。こういうのは行政がリーダーシップ持ってやってもらわないといけない話で、お金と関係ない話かと思いますので、そういうこともぜひ入れていただければなというふうに思います。

以上3点でございます。ありがとうございます。

**【小林部会長】** ありがとうございます。

それでは、齊藤委員、お願いします。

**【齊藤委員】** 御説明どうもありがとうございました。私は大変、多面的に御配慮されていると考えております。

私は住宅分野の研究者でございますので、その視点から気になったこと、2点お話しし

たいと思います。

まず、資料1の10ページでございます。多様な暮らしの方を支える人中心のコンパクトな世代交流のまちづくりというところでございます。御指摘のとおり、コンパクト化と、集約・再編含めたインフラの老朽化対策はまちづくりをはじめとする地域の将来像を踏まえて推進していくべきではないかというのは、もっともだと思います。

しかし、今、谷口（守）先生がおっしゃられましたように、そのコンパクト化というのが、実は人によってイメージが違っていて正しく認識されないということがありますので、このコンパクト化というのをより具体化していき、その中でこの交通をどう位置付けていくのか、インフラ老朽化対策をどう位置付けていくのかということは大事なことだと思っています。

その下にあります、空き家や空き施設をうまく活用するというところですが、これは少し誤解を生む表現になっています。空き家や空き施設というのは、多くは交通の不便なところにあります。コンパクト化していくのに、交通の不便なところを積極的に使うのかというような誤解があってははいけませんので、大きな目標像、その中にあるものはしっかり使いましょうという、エリアの中にある遊休不動産に関してはしっかり使っていく、民間の活力をしっかりと応援していきましょうという趣旨が分かるように、理解が難しいところがありますので、ぜひ、御検討いただけたらと思いました。

そして、2点目になります。資料2の10ページのところでございます。資料2の10ページの真ん中の上のところを見ていただきますと、「ライフスタイル・価値観の変化」（仮）というふうに書いてあります。コロナ禍を経験した私たちは、もっと在宅勤務が進むのではないか、テレワークが進むのではないか、あるいは多地域居住が進むのではないかといった大きな期待をしていたところでございますが、この辺りも実は、この数年、少し変わってきているような気がいたします。ぜひ、この事実を検証して、仮とありますから、どう価値観が変化しているのか、働き方、暮らし方の変化を捉え、そしてこの日本の国としてどういう方向に持っていくのかという戦略もあると思いますので、住宅政策との連携の中で考える必要があると思います。そして、その下にありますような中期方針が重要に関わってくると思いますので、まずはしっかりと事実を検証し、そして戦略を立て、住宅分野等との連携を深めて御検討いただけたらと思います。

【小林部会長】      ありがとうございます。

引き続きまして有働委員、お願いします。

【有働委員】 ありがとうございます。アナウンサーの有働です。

私はインフラの再構築と防災について災害取材から感じていることを御提案したいのですけれども、引き算の防災をはっきりと提示することも大事ではないかと思っいて、能登、東日本大震災もそうですが、その想定外な自然災害を広く平等に減災する防災インフラ整備は、かなり現実的にはお金がかかるので、例えばなのですが、ハザードマップの少なくとも赤から紫のエリアでは、これから新築する案件については、インフラの再構築を引き算する。やらないところも出てくる。

西日本豪雨のときに岡山の真備町で犠牲者がたくさん出たところですが、数日、聞き込み取材したときに、何人もの方が、何となく安全じゃないエリアというのは分かっていたけれども、想定外の災害が起こるかもしれないという事実には目をつむっていたとおっしゃっていて、安全ではないけど安いから買うということにブレーキをかけることの背中を押してあげられるという、ソフト面になるのですが、そういうことも必要じゃないかと思っいます。

もちろん、何か憲法の下での平等や、地方自治法など、いろんなことに違反するのかもしれませんが、過疎地域で水道代の1人当たりの整備・維持コストが高くなることを考えたら、いけなくもないのではないかと思っておっります。

それから、中北委員の災害時の一次避難についての御指摘がありまして、大変共感するのですが、能登でも、東日本でも、被災者の方と話してて感じることは、甚大な自然災害後の応急措置に結果的に無駄が多いということです。東日本大震災のときも、5年から10年で区画整理が行われても、3割はそもそも戻ってきていなくて、今年3月11日に陸前高田に行ったら半分以上が空き地で、売地になっているところがどんどん増えているというふうに伺っいて、そこに決断されるまでの時間、非常に悩まれた被災者の方のことを考えると、何か今後、同じような甚大な災害のときに、かなり早い段階で、将来展望を描ける全く別の新天地の提示とか、そこで生活再建をする支援というのを最初から後押しできる形みたいなことができないのかと思っいます。

それは、トヨタのWoven Cityなどのモデル地域なのか、自治体同士の連携みたいなものではなく、都市間の協定みたいなものなのかもしれないですが、そういうものがあってもいいのかなと思っいます。

このようなことを、20年後、65歳以上の人口が4割近くになったときに、その人たちがゼロからの再建を、自然災害で被害を受けたときにやるのは、かなりハードルがある

と思いますが、そのときの65歳の人口は、今の65歳の人口や団塊の世代と違って、今45歳の人たちになっているので、多分、何か自然災害に対応する意識というのが、ここから20年ぐらいでかなり変わっていると推測されて、働き方、住み方の意識も大分、20年後だと変わっていると思うので、何が何でも同じ地に戻って元どおりになることを希望する人ばかりじゃないというふうに思います。

ですので、その20年後の人たちの意識の変化も鑑みて、復興インフラのハード部分の整備で、申し訳ないけど省けるところを省いて、その分をソフトでカバーし、もっと基幹インフラのほうに充てるみたいなこともあるのかなと思いました。

審議委員の会議が2回目で、資料を指摘するのではなく、提案してしまって、すみません。

以上です。

【小林部会長】 ありがとうございます。

藤田委員、お願いします。

【藤田委員】 藤田です。手短かに話したいと思います。

資料、全体的にはよく整理されているなと思って感心して聞いておりました。

私は土砂災害や洪水災害などを調査研究してきたという観点から意見を2つだけ述べさせていただきます。

最初に、資料1のほうですが、自然災害の激甚化と頻発化ということが一つのキーワードになっていて、もちろんそのとおりだと思います。

最近、先ほど複合災害というキーワードも出ましたが、土砂災害と洪水氾濫が一緒に起こるようなことが、頻発化しているというのがあると思います。

そして、流域治水のように、関係者がみんなで頑張るということは一つの対応策かなと思うのですが、激甚化と、もう一つの頻発化ということです。これも毎年のように災害が起こっている。洪水も土砂災害も起こっている。こういう頻発化しているということに対して、社会資本整備はどういうふうに考えているのかというのが1つ、考えていただきたいなということでございます。

それから、もう1点は資料2のほうなのですが、基本方針の3つ目、いわゆる災害に関係したところなのですけれども、早期復旧と事前の備えということで、早期復旧はもちろん大事なことで、これは努力して、いろいろ考えないといけないと思うのですが、事前の備えというのが、こういう大規模な災害が起こるようなもの、大規模な災害に対して事

前の備えでは十分かなというのを少し懸念しているところで、どういう事前の備えを考えていくかということを深く考えていただきたいなと思いました。

以上です。

【小林部会長】 ありがとうございます。

引き続きまして、首藤委員、お願いします。

【首藤委員】 首藤です。よろしくお願いいいたします。私のほうから1点だけ発言させていただきたいと思います。

人口が少なくなった地域でどうやって社会インフラを維持させるのかという点なのですが、既に御指摘があったとおり生産性上げて、デジタル化を進めて、それによって賃金も上げて、働き手を集めていくというのは、そのとおりなのですが、どうやったらそれができるかというところが重要だと思っています。それができる環境をつくるために、従来の発想を変えないといけないと思っています。

例えば、私は物流を研究しているのですが、過疎地に今、宅配の荷物を届けるために、佐川とヤマトと郵政の3者がトラックで物を運んでいるわけですが、本当に人口が少ないところにおいては、3台のトラックで行くよりは1台にまとめて行ったほうがCO<sub>2</sub>の削減にも、積載率の向上にも貢献し、結果的にドライバーの賃金の向上にもつながるのだと思います。

そういったことを進めていくためには、競争環境のあり方を見直したり、商慣行を変えたり、料金体制も変更したりすることが必要になってくると思います。現状では、トラックの貨物輸送を研究していても、どんどん狭くなっていく市場の中で小規模な事業者が競い合って疲弊していったような部分もありまして、なかなか持続可能ではないなと思っております。

ですので、こう言うと言い過ぎかもしれませんが、ある程度、寡占状態であったり、独占状態みたいなものを認めながらも、公共財を担う責務を課し、安定的な供給を要求していくようなやり方が物流もそうですし、バスや鉄道もそうかもしれませんけれども、考えていく必要があるだろうと思っております。そちらにかじを切っていくのであれば、やはりタイミングがすごく重要で、地方の企業が疲弊してどんどん潰れていくのを待つのでは、社会インフラを安定させることが難しくなるとの懸念を持っています。

以上です。

【小林部会長】 ありがとうございます。

住野委員、お願いします。

【住野委員】 ありがとうございます。住野でございます。私は陸海空・観光サービスで従事している労働組合の集いでありますから、少し現場の目線で細かくなるかもしれませんが、3点申し上げたいと思います。

1つは、8ページに道の駅の機能強化という部分が出ておりますけれども、先ほど谷口（守）委員や首藤委員が言われたように、道の駅というのが通常、地方へ行くと、道路の空き地とか公共施設に設置をされて、マイカーはたくさん集まってにぎわっているという光景はよく見るわけでありましてけれども、少し発想を変えて、公共施設の活用をもっと広げて、一つの拠点として、そこには、先ほどもご意見があったように、人流、物流の複合的施設にすることが必要ですし、例えば郵便局や図書館などいろいろあってもいいのですが、そういった発想を持って道の駅の機能強化を図っていかないと、効率のいい運行はなかなかできないと思っておりますので、そういった視点も、検討の中に入れていただければと思っております。

2番目は、先ほどもあるように、近年、自然災害がこのように頻発する中で、社会インフラと言われております道路とか、河川とか、電気とか、水道・ガス・通信、この中には鉄道も、概念としては含まれるのですが、鉄道であったり、船舶の関係については、復旧にむけては基本的には事業者の負担が大きいわけですね。事業者が、体力があるところは復旧に向けて対応できるのですが、特に地方というのは非常に赤字路線も多いところで、それによって復旧が遅れている。そういう観点から言えば、もう少し鉄道とか船舶というのは社会的なインフラという位置付けにして、同じような対応で復旧に向けて進めていただけるということが、やはり今後の課題ではないかなと思っております。

3点目は、現在、人材確保、定着ということで様々な政策が出ておりますけれども、とりわけ今、昨年改正されました改正地域交通法によって官民連携による再構築事業であったり、エリア一括協定事業であったり、物流においても商慣行の見直しで、物流2法の改正によって方向性は出されておりますけれども、要するに、生産の向上と利益なくして労働環境の改善というのはできません。

とりわけ、都市部はできるところはあるかもしれませんが、地方においては、運賃を上げ必要なコストを確保する事は当然必要ですが先ほど委員がおっしゃったように、地方交通の運賃が800円や900円にする事によって採算が取れても、実際にはそれが持続可能なものになるかという、非常に疑問点がございまして、できるならば、教育や、福祉や、

そういった、予算を交通に振り分けることによって、地域のまちづくりとか持続可能なものに一つはなるのではないかと考えています。

とりわけ、今、御承知のとおり、事業者というのは通学、障害者に対する割引、そういったものの負担があるわけです。当然、社会的なサービスでこれまでやってきましたけれども、なかなかこれから地方は、そういったことでは難しいということで、予算の組替えとか、そういったことも今後考えていかないと、なかなか持続可能なものにならないし、人材の定着というのはなかなかできないのだろうと考えています。

もう1点。これから自動化、デジタル化というのはスキルアップも必要です。いろいろこれから転職者ということも考える中で、私は以前も言っていますように、職業訓練支援制度という中に、交通分野というのは非常に少ないと思っています。これからのデジタル化、自動化も含めて、ライセンスもそうでありますけれども、こういった支援制度をしっかりとつくることによって、地域の交通への魅力をつくっていくということも本当に必要ではないかと考えています。

最後、これは以前から言っているように、これだけ社会資本整備、交通政策も、老朽化であったり、いろんなビジョンや計画がまだまだあります。しかし従来の財源で本当にできるのかどうか。それはある程度優先順位付けをしたり、PFIとかPPPを活用しながらというのは否定しませんが、本当に地域の交通や物流を支えることは、やっぱり安定的な財源というものを今後どうつくっていくかというのは大きな課題だろうと考えています。

ちまたには交通税と言われていますが、私はインフラ、交通という在り方の中で、どう国民の皆さんからコンセンサスを得る中で、こういった自然災害や地域の交通やそういった財源の議論も、これは国交省だけではなかなかできないと思いますけれども、こういった将来に向けた議論を積み上げないと、諸外国のように、幹線は国、支線は自治体といっても、自治体もお金がありませんから、そういった意味での検討も施策の中に入れていく必要があるのではないかとこのように思っておりますので、よろしくお願ひしたいと思ひます。

【小林部会長】 次は、大井委員よろしくお願ひします。

【大井委員】 大分大学の太田でございます。

私から3つです。最初はとても基本的なお話になるのですが、今回のこの両計画の方向性というのが、対症療法的なものを全部並べるのか、やはり積極関与して、もう少し積極的にやっていくのかというところが、少し薄ぼんやりしているような気がしています。さ

きほど谷口守先生も言われていましたが、どちらかというとな後者のほうを少し打っていったほうが何か目立つのかなという気はしています。しかし、国の方針もあるので、その点は今後議論をしていただければと思います。

メインは2つで、どちらもどちらかというとな資料2の交通計画のほうなのですが、1点目が、成長を前提としているような書きぶりがあります。まだ成長する経済という書きぶりをしているところがあるのですが、むしろそっちじゃなくて、伸びなくても食べるようなところ、筋肉質なんていう言葉を使う方もいらっしゃいますけど、筋肉質な地域とか交通の体制づくりというのをもう少し考えていったほうがいいのではないかなというふうに思いました。

なぜかというとな、実はコロナのときによく分かった話が、交通事業者も、地域も、ずっと成長している時代に慣れ過ぎていて、そこで、あのようなコロナがあって、非常にダメージを食らったわけなのです。見事に、やっぱり持続可能性がないというのが露呈してしまったわけです。

交通空白の話も実際ありますけど、昔は国の予算が、例えば公共交通の計画の支援とかでいっぱい頂けたので、各自治体も結局、交通空白を埋めることが目的化してしまっていて、お金をもらっている間、どんどんやっていたら、自治体も結局お金がもたなくなりました。全部手を広げたけど、誰も乗らないので、湯水のように税金を結局垂れ流してしまっているというところに、今その引締めが入ってしまったので、うまくいなくなっていて、交通事業者も自治体もあたふたしているというところを少し、やはり今度の計画は時代が変わっているのを再認識する方向に持っていったほうがいいかなというところで、伸びなくても、いわゆる今の、少なくとも需要とかをしっかりと守っていきながらも、しっかりと地域や交通事業者が食べていけるという方向を、事業者にも自治体にもつくってもらって、それを国が思い切り支えていくという形にしたほうが、より建設的かなと思います。

そういう状態をつくれば、伸びたときには、もっと伸びていくわけで、伸びていって食べられるのは当たり前なのです。伸びないときに食べていける方向をどういうふうにやっていくかというのを、少し知恵をひねる必要があるかなというのが大きな1点目でございます。

もう1点目が、同じ資料の6ページ目ぐらいのところには当てはまるのですが、先ほどいろんな委員の方が言われていましたけど、公共とか規制に求められている役割というのを、再考していく時期に来ているのかなと思います。必要な規制です。場合によっては、先ほ

と言われた独占、寡占みたいなものを含めたものなどを、公共がもう少し積極的に踏み込んでやっていく、特に国のほうの公共ですね、もう少し積極的に何か乗り出していくぐらいのことを思い切ってやるということも計画に入れていいのかなと思いました。

というのが、ずっとこの中で出てきているのですが、公民連携や、民間の活力を使いますという話をしているのですが、公民の地方自治体の公と、民間が、もう既に成り立っていません。事業として成り立たなくて、今からどんどん撤退に入っている時代の中で日本はそれこそ規制緩和してというか、その前の規制緩和の前あたりも、民間の力はすごく強くて、それで何とか食べていけていたので、そこに依存していても何とかあったのですが、やはり今、コロナを経て、民間に頼り過ぎると、食べられないなというのが見事に分かってしまったので、そうなる逆、公共の出番は、特に国の出番というのはすごく大きくなるので、やはりそういうことを計画の中に書いていくということをやったほうが、より建設的な議論もできるし、地方も、過度に依存はしないけれども、そういうバックアップがあるなら一生懸命頑張るといふうに、地方の事業者も、地方自治体も、なっていくのかなと思いましたので、意見させていただきます。

【小林部会長】 それでは、金本委員、お願いします。

【金本委員】 イノベーション周りの話を少しだけさせていただきます。

失われた30年などと言われていて、お隣の国などとも比較して大分後れを取っているという感じがあって、基本、日本は非常にいい国だと私は思っていますし、企業の方々も頑張っておられますし、今、インフラ関係とか交通関係の方々も頑張っておられて、それでなぜという感じなのです。今は電力関係しかやっていないので、電力関係で見ますと、こういうところに書かれているようなデジタル・新技術の活用や、上から目線ではない細々としたところから、特にソフトウェア的なところでイノベーションがいろいろ起きています。それが日本であまり起きなくて、外で起きていて、電力の関係ですと、10年から20年ぐらい後れを取ってしまったという話があります。そういうのをどうやって立て直していくかというのが、これから非常に重要というところで、デジタル・新技術の活用などと言われているのですが、こういう上から目線、活用などといって済む話ではないと思います。イノベーションが起きてくるような環境をつくる、あるいは支援をするというところに真剣に取り組む必要があると思います。

インフラ系とか交通系のことを最近あまり調べていないのですが、電力関係ですと、アメリカのDOE、Department of Energyとか、あるいは規制機関のFERCとか、そうい

うところがソフトウェアの開発にいろんな支援策を打っている。あと、いろんなところで開発をしているものについてカンファレンスをして、発表してもらって、それを業界の人たち、あるいは政府の人たちが聞いて、お互いにいろんな情報交換していく、そういった場がちゃんとつくられています。

もう一つ重要なのは、データについて、データを活用するような支援策、あるいはプラットフォームといったものがつくられている。今、そういったことをもっと真面目に考えないと、日本のこれからのイノベーションというのはなかなか起きないかなという気がいたします。

以上でございます。

【小林部会長】 小澤委員、お願いします。

【小澤委員】 ありがとうございます。1つは、技術部会からこちらに来ていると思っています。そういう意味で、今、金本先生も既に御指摘されたのですが、その新技術というキーワード、あるいはDXというキーワードが資料1のほうにも、それから資料2のほうではデジタル・新技術の社会実装ということで取り上げていただいていますので、その点について1つ申し上げたいと思います。

i-ConstructionとかDXを推進するために、あるいはそういう技術、手段をインフラ事業の中で活用するためにどうすればいいかということで、数年前から、様々な方たちと一緒に研究開発をさせてきていただいています。その中で、スタートアップの方たちや、あるいはソフトウェアの開発をする、外でいろいろ活動している人たちから見ると、建設産業あるいはインフラ産業の中の仕組みというのはとても見えにくくて、どういうものを開発したら、どこでどういうふう to 売れるかというのは、なかなか分かりにくいという状況がございます。結果として、建設産業、インフラ産業でのスタートアップが相対的に非常に低いと、少ないというふうに言われているところかなと思います。

一方で、デジタルツインを活用してインフラサービスをさらに高度化しようと、新しいサービスが提供できるようにしようというふうにも言われています。ただ、それを実現するためには、データを活用する、あるいはソフトウェアが利用しやすい環境、基盤をいかに構築するかということが大事で、そもそもそのプラットフォームあるいは基盤を、誰がどういう形で整備するのかというところがまだ、必ずしも十分に議論が熟していないというふうに思っています。

今の研究活動の中では我々、協調領域とか非競争領域という言葉を使ったりしますけれ

ども、それぞれの企業が単独で全てのシステムを開発するのではなくて、ある部分は共同で開発をすることで、そこから先の先端的な新しい技術が活用しやすい状況をつくっていきます。インフラ事業の中ではCDEと呼ばれたり、あるいはそういうところでのコミュニティを形成するためのエコシステムというふうに言われたりしますけれども、そういうものをいかに上手につくっていくかということが重要なので、活用しようというだけではなくて、そこをさらにプロモートするための仕組みだとか、ハードウェアとしての基盤も、どういう形で進めて整備していくかというところに踏み込んでいかないと、なかなかそちらの世界が広がっていかないというふうに感じているところです。

以上が1つ目で、2つ目は、非常にいい計画を描いていただいているところで、これを実現するときはどうするかという意味で、現場でこういう問題が発生している、あるいはこういうことを取り組むべきだという、いろんな御意見が既に出ているところなのかなというふうに思います。

そういう意味で、この計画部会の中でマネジメントという言葉を取り上げていただいて、私はマネジメントが専門ですから、ここについて少し意見を言わせていただいて終わりにしたいと思っています。

マネジメントをするときにはマネジメントの目標が必要で、その計画段階では、それを達成するときに、どういうリスクが将来発生するかということを前提として実行、実践が始まります。そのリスクに対して、事前にどういう対処ができるかと、いざ、そのリスクが発生したときにはどういう対応するかということも含めて、確実に目標達成するにはどうしたらいいかということを考えます。

そういう意味で今回、新たなインフラマネジメント方針ということで、目標をセットしていただいています。その目標を実現するには、そこへのロードマップと、それを達成するためにどういうリスクがあって、それをどういうふう乗り越えていくのかということも同時に考えていかないと、その目標は達成されません。

ですので、ぜひそのマネジメントを実践していこうということで提案をしていただいているのであれば、少しそこに踏み込んでいただければと思います。

そのときには必ず既存の組織とか、仕組みとか、ハードのインフラそのものも、どう取り扱っていくかということが問題になりますので、そういう議論に広げていただければというふうに思います。

以上です。

【小林部会長】 ありがとうございます。

以上で一通りの委員の方々から御発言いただいたと思います。以上の意見を踏まえて、竹内部会長、よろしく取りまとめ、お願いします。

【竹内部会長】 ありがとうございます。部会長はしっかり時間管理をしなければいけないので発言を控えていたのですけれども、御指名いただいて、ありがたいことでございます。

皆様がそれぞれ御専門の知見から様々な御意見いただいたということで、そこではなくて、ほかの全体的な構成や政策の姿勢など、その辺から少しお話を申し上げたいと思います。

御説明ありがとうございます。思いましたのは、まず資料1の17ページのところに主な構成というところがございまして、この2番目の丸に、中長期を見据えた社会資本整備の方向性というのがあります。少し言葉尻を捉えるようになってしまうと本当申し訳ないのですけれども、普通こうやって3つ並ぶと、方向性は3つあるのだなと単純に思ってしまいます。そう思ったときに、例えば、最初の文章が、社会課題と目指す社会の姿というのが社会資本整備の方向性だと私は読んでしまうのですが、そうではなくて、恐らく目指す社会の姿があり社会課題があるから、それに対してどのように社会資本整備を持っていくかということになるべきだと思うのですが、これが入っているのかが私は分からなかったところがあります。

2番目、これはこういう方針が、インフラマネジメント、大事な方向性だからということとは分かるのですが、3番目の点も、これ実は、その上にある二重丸の中長期を見据えたというところの言葉と全く同じ言葉が3番目に来ているのかと思います。ということは、何か上位の話と下の黒ポツが同じことを言っているので、これは何なのだろうということも分からなくて、この方向性あるいは構成を考えるに当たって、これからもんでいく必要があるのかなということ言葉を尻で恐縮でしたけれども、思った次第でございます。

それから、もう一つは資料2のほうで、典型的に現れているのは、この中でも6ページですけれども、政策を進めていくに当たって2つの方向性があるのではないかと思っております。例えば典型的な例が論点の1と2なのですけれども、論点1、人口減少、少子化によるという、こういう状況を与件として、どう政策を行うか。それから論点2、人材不足の深刻化。人材が不足しているということを与件として与えられて、その状況の下でどうするかという政策の構築の仕方があると同時に、逆方向として、政策をすることによっ

て人口減少を抑止する、少子高齢化を抑止するという方向性もあるし、また同じように、政策を行うことによって人材不足をしないようにするという方向性もあると思うのです。そういうものを頭の中で考えながら、この政策を整理していかないと、きっと頭の中が混乱してしまって、結局よく分からないことになると思うので、一つの整理の仕方として、そういう見方で物事、論点を取り扱って考えていくという点も大事ではないかということをおもいました。

御参考になれば幸いです。以上でございます。

【小林部会長】 ありがとうございます。

先ほど全ての方から御意見と申し上げましたけれども、大串委員、もし何かありましたらよろしいですか。

【大串委員】 ありがとうございます。先生方が非常に濃い議論をされていますので、特に加えてということはないのですが、言うならば、さきほど竹内先生がおっしゃいましたが、例えば人材が非常に不足しているという中において、高速鉄道をもっと推進すると広域から人材を手当てすることができたりとか、交通は、そういう足りないところにいかに物を供給するか、人を供給するかというときに、鉄道や船舶などいろんなものの役割を再定義して、今ある人材を最大限活用できるような政策提言のほうに持っていけたらなというふうに思っております。

付け加えることといえば、そういうことぐらいです。ありがとうございました。

【小林部会長】 ありがとうございます。

以上で終わりますが、お話をいろいろ伺っていて、やはり日本は大きな転換期であることは事実だと思いますが、やはりこの国は慣性力が強いというのか、なかなかすぐには回れないというのか、それは、恐らく社会の隅々まで、そういうような状態なのだろうと思います。

というのは、恐らく現場は非常に精緻な仕組みがいろいろつくられていて、それが時代にそぐわなくなっているところがある。そこをどう思い切って、国交省のイニシアチブで誘導していけるかどうか、そういうところが今回の計画の肝になってくるのだろうと思います。

いろんな緩急つけた球が要ということで、1つは、やはり変わらなければならないということを国民にいろいろ共有化できるという姿が見えると同時に、なかなか人は急には変わらないという、そういう配慮もつけていく必要があるのだろうと思います。

とりわけ人を育てる時間がかかります。それから供給サイドについて制度が変わるというのも、これも、時間のかかる話なので、やはり粛々と進めていかざるを得ないだろうと思います。

ただ、一つ、DXについて、DXを進めるためには精緻な検討が必要になるのですが、DXを進める目的はそれぞれの現場が軽く動けるようにする点にあると思います。DXすることが目的化しないように、配慮しないといけないなと思っております。

いろいろ委員の方々から御意見いただきましたけれども、事務局から最後に御発言があれば、よろしく願いいたします。

**【社会資本整備政策課長】** ありがとうございます。まず社重点につきまして、各委員から多岐にわたるたいへん貴重な御意見を頂戴いたしました。復興の関連、新技術の関連、またまちづくりの関連等々、いずれも貴重な御意見、御指摘でありますし、私どもの思いの至っていなかった点についても視野を開かせていただきました。次回に向けて、関係部局ともしっかり共有して、検討作業に当たらせていただきたいと思います。

また、竹内部会長からありましたように、言葉の用法についても見直すべき部分もあるかと思っておりますので、これらについても引き続きしっかり精査をしてまいりたい、このように考えてございます。ありがとうございました。

**【交通政策課長】** 交通政策の関係につきましても、多々御意見いただきました。イノベーション、DXの関係、それから物流の関係、災害の関係、また労働環境の関係、様々な意見全て、しっかりと反映していきたいと考えています。

特に地域交通の部分、複数の先生から御意見いただきまして、この表現の仕方、若干誤解を招いてしまったかもしれませんが、今、国土交通省で大臣ヘッドの「交通空白解消本部」を立ち上げてございます。交通空白は待ったなしの課題になっておりまして、一方で、かなり複雑化して、従来の形ではとてとらえられない、そういう中で、地域と一緒に考えていく、「地域に適した」という言い方は、まさにそこを国がしっかり支援をしていく、しっかり制度でも、また財政面も含めて、しっかり取り組んでいく、そういう考え方を示したところでございますが、本日の御意見も踏まえまして、計画にどう反映させていくか、検討していきたいと考えています。ありがとうございました。

**【小林部会長】** ありがとうございます。

それでは、本日の議事は以上をしたいと思っております。皆さん、どうもありがとうございました。

それでは、事務局に進行をお返しいたします。よろしくお願いいたします。

【社会資本整備戦略推進官】 小林部会長、ありがとうございました。

それでは、閉会に当たりまして、公共交通政策審議官の池光より御挨拶申し上げます。池光交政審、よろしくお願いいたします。

【公共交通政策審議官】 公共交通政策審議官の池光でございます。閉会に当たりまして御挨拶を申し上げます。

本日は、両部会長をはじめまして委員の皆様方には、長時間にわたりまして、社会資本整備、交通政策、両計画の今後の目指すべき姿、基本的な方針、こういったものについて御議論いただきまして、大変多岐にわたる有意義な御意見、御指摘をいただきました。誠にありがとうございました。

また、今回より新たに竹内先生に交通政策審議会の計画部会長として御就任も賜りました。竹内先生、今後とも、どうぞよろしくお願い申し上げます。

本日のこの会議におきましても、いわゆる国、公共の役割、これ、しっかり示すべきといった御意見でありますとか、利用者の方に受容していただく、あるいはお願いしていただくような、そういう点もあるんじゃないとか、また能登に代表されますように、昨今のこの災害の、まさに今日的な姿をしっかり捉えるべきとか、あとイノベーションの進め方についても御指摘を賜ったところでございます。

やはり社会資本整備、交通政策を取り巻く情勢というのは本当に先鋭化してきているんだと思います。私も役所に入りまして33年たちますけれども、入った頃は規制緩和の嵐が吹き渡っておる頃で、むしろ国は余計なことをしないほうがいいと、いわゆる民間の市場の力にある種任せながら、それで経済というのは成長していくんだと、こういった流れというのがあったかなというふうに記憶してございます。

それから、数々の災害も経て、それから人口が減っていくという、まさに世界で類を見ないこういう社会になってきた中で、人口が減るだけじゃなくて、担い手も減るんだというところを最近では気づかされて、やっぱり地域も、それから民間も、なかなか今までのこのサービスを維持していくには、本当に今のままの体制だと、いわゆる状況だと厳しい。国も当然その中で、出るべきところに出ないといけないんですけども、国としてもやっぱり様々ないろんな制約もある中で、どこをやっていくのか、これはやっぱり重点化していく必要もあるんだろうと思います。

非常に難しい課題で、なかなか1つの解で全てが解決するというわけではございません

けれども、ぜひ、これからの計画に、少なくとも今後の方向性の一助になるような、そういう光を当てられるような中身にしてまいりたいと思います。

ぜひ引き続き先生方には御指導を賜りたいと思います。今後とも国土交通行政の推進につきまして御理解、御支援を賜りますよう重ねてお願い申し上げまして、私の挨拶とさせていただきます。本日は誠にありがとうございました。

**【社会資本整備戦略推進官】** 本日の議事は以上となります。小林部会長、竹内部会長、委員の皆様方、本当にありがとうございました。引き続き御指導のほど、よろしく願いいたします。

本日の計画部会の議事録につきましては、後日、委員の皆様に御確認をいただいた上で、国土交通省のホームページにて公開させていただきます。

以上をもちまして、閉会させていただきます。ありがとうございました。

— 了 —