

第53回社会資本整備審議会計画部会及び
第51回交通政策審議会交通体系分科会計画部会

令和7年2月12日

【交通政策課企画室長】 定刻となりましたので、ただいまから第53回社会資本整備審議会計画部会及び第51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交通政策課企画室長の野津でございます。

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。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24名の御参加となります。オンライン出席の松本委員、大久保委員におかれましては遅れる旨、御連絡いただいております。また、首藤委員におかれましては、出席の御予定でしたが、都合により急遽欠席との連絡を頂戴しております。

よって、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いたしますので、あらかじめ御了承ください。

次に、本日の会議形式はオンライン併用で開催いたします。オンライン出席の委員は、事務局より事前に御案内したMicrosoft Teams参加手順を併せて御参照ください。カメラ及びマイクは通常オフの状態で、御発言する際にカメラ及びマイクをオン、発言を終えられましたらオフとしてください。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の傍聴に、御協力をお願いいたします。

また、会議室で御参加の皆様は、発言される際は机上のマイク真ん中の銀色のボタンを押してください。赤色が点滅していればオンとなります。発言を終えられましたら、もう一度銀色のボタンを押してオフにしてください。

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にお問い合わせください。

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

【総合政策局長】 皆様、こんにちは。総合政策局長の塩見でございます。

本日は、小林部会長、竹内部会長をはじめ委員の皆様方には、大変お忙しい中、お時間を割いていただきまして、大変ありがとうございます。

この計画部会は、国土交通省の最も基本的な政策でございます社会資本整備と交通政策につきまして、それぞれの計画を一体的に改定するために御審議を賜っております。昨年9月にこの会議を開かせていただいてから、4か月が経過いたしました。この間、前回の部会でいただいた様々な御意見を事務局なりに整理させていただき、また、交通政策審議会につきましては、小委員会の中でさらに具体的な御議論も賜ってまいりました。この間の先生方のお力添えに感謝を申し上げます。

前回の会議におきましては、これからの社会が目指すべき姿、方向性、そして、それぞれの施策の大きな目指す方向性について御議論いただき、おおむね柱立てとしては合意が図られてきていると思っております。

本日は、前回の御議論を踏まえまして、今後講ずべき施策の主要な柱などにつきまして御審議を賜り、次回につきましては、それを踏まえてさらに具体的な施策、K P I、そして、計画の本文の素案といった形に議論を進めてまいりたいと思っておりますので、どうかよろしくお願い申し上げます。

一つ、ここでお話を申し上げます。先月28日に八潮市で下水道管の破損によると思われる道路陥没の事故が発生いたしました。この事故を受けまして、直接的な対応につきましては、別途、埼玉県で原因調査が行われており、また、別の場で有識者の先生方の委員会を立ち上げて、対策の検討がされる予定になってございますが、下水道のみならずインフラの老朽化全体につきましては、計画部会の中でお取り上げいただくべき主要なテーマの一つでございます。平成24年の笹子トンネルの事故以降、予防保全型のメンテナンスを進めておりますが、なお一段の政策の強化が求められている状況になっているものと思っております。計画部会の場合でも、国がもっと前面に立って維持管理の政策を推進すべきではないか、このような御意見もいただいてまいりました。本日はこの点も含めまして、これから講ずべき主要な施策の中身につきまして、皆様方の御意見を賜りたいと思っております。

これからまとめていただきます計画が、国だけでなく、自治体、民間事業者の方も含め

て、あらゆる関係者にとりましての羅針盤と呼ぶにふさわしい内容となりますように、先生方の御知見を賜りますよう、よろしくお願いを申し上げます。本日はどうぞよろしくお願い申し上げます。

【交通政策課企画室長】　　続きまして、社会資本整備審議会及び交通政策審議会の計画部会に新しく御就任された委員を紹介させていただきます。本日、御都合により欠席となっておりますので、事務局からお名前のみの御紹介となりますが、全日本交通運輸産業労働組合協議会議長、池之谷潤委員でございます。よろしくお願いいたします。

それでは、本日の資料につきまして御説明いたします。本日の資料は、配付資料一覧にありますとおり全部で9点でございます。議事次第、委員名簿、資料1、2、参考資料1から5となっております。不備等ございましたら、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、事務局にてモニターに共有いたします。

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。

これ以降の進行は、交通政策審議会交通体系分科会計画部会長の竹内部会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。

【竹内部会長】　　竹内でございます。皆様、今日はお集まりくださいまして、どうもありがとうございます。

事務局からの次期社会資本整備重点計画及び交通政策基本計画の見直しの方向性について説明を受けた後に、意見交換を行っていきたいと思います。委員の皆様におかれましては、忌憚なき御意見を頂戴できればと考えております。

では、議事に入りますが、本日の議事は2点でございます。1点目は、社会資本整備重点計画の見直しの方向性について、2点目は、交通政策基本計画の見直しの方向性についてでございます。それぞれの資料につきまして事務局より御説明を頂戴した後に、これらに関する意見交換を一括して行ってまいりたいと思います。

オンラインで出席の方におかれましては、御意見、御質問がありました際は、「手を挙げる」という機能がございますから、そちらを使って発言の意思をお示しいただければと思います。私から指名をさせていただきます。

では、まず資料1につきまして、御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西山でございます。着座にて失礼いたします。

まず、私から、資料1について御説明をさせていただきます。駆け足での御説明となりますことをお許しいただければと思います。

早速ですが、資料1の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いてですが、中ほどにありますとおり、前回9月の部会で重点目標等を御審議いただいたことを踏まえて、今回は下段の青枠の部分の①、②、③、3つのテーマについて御議論を賜り、一番末尾であります、「(次回の予定)重点施策・KPI、計画本文の素案等」につなげてまいりたいと考えております。

次の2ページ目ですが、重点計画の主な構成につきまして、こちらは前回の計画部会の資料でもお示しをさせていただきましたが、いただいた御意見等も踏まえ、改訂版ということでお示しをしております。左側の赤字でお示ししていますとおり、①、②、③、それぞれの議論を、2ポツにございます社会資本整備の方向性の(2)、(3)、(4)にそれぞれ反映するとともに、3.重点目標ごとの「政策パッケージ」と重点施策、KPI、これらの内容にそれぞれ反映をしてまいりたいと考えております。

次に、3ページ目をお開きください。重点目標ごとの政策の方向性などについてであります。

次の4ページ目を御覧いただきますが、4ページ目は、前回の部会でお示しをいたしました重点目標案となっております。重点目標ごとに目指す社会の姿に沿って政策を構成する、このような構成で考えております。

5ページ目から、具体的内容に入らせていただきたいと思います。

5ページ目をお開きいただきます。まず、重点目標1、「活力のある持続可能な地域社会の形成」についてです。中ほどに3つ、目指す姿ということでそれぞれお示しをしておりますが、3つの目指す姿に沿って政策パッケージを御用意させていただいております。内容につきましては、6ページ以降で御説明をさせていただきます。

6ページでございますが、「地域経済の核となる集積づくりと広域連携」といたしまして、生活関連サービスの維持に必要な人口や機能の集積と、移動の足が確保された地域づくりを目指してまいります。生活に関連するサービスが日常の行動圏内に集積し、生活に必要な機能を享受できる生活エリアの形成と、行政区域にとらわれない計画策定、交通ネットワークの整備を通じ、高次の都市機能を地域内外の拠点で享受できるような広域連携を推進する、これに併せて、地域に密着した産業の活性化、域外から稼ぐ力の向上を図る、このような方向性をお示ししております。

まちづくり・地域づくり、公共交通、インフラ整備、それぞれ計画がございますが、その計画レベルでの連携強化に向けまして、立地適正化に関する計画、インフラ長寿命化に関連する計画、地域公共交通に関連する計画、これらを地域で一体的に検討・策定する、このような体系をお示しするものでございます。

左側の緑の箱にありますとおり、立地適正化計画の深化・発展を通じて、さらなる都市機能の集積、居住の誘導などを通じ、一定の人口密度を確保しつつ、地域内の公共交通サービスの維持・確保を交通政策と一体的に推進するということ、そして、オレンジの箱にありますとおり、地域経済の好循環、「域外から稼ぐ」力の向上に向けて、地域のインフラメンテナンスなどを拡大して就労機会を創出することや、観光地の高付加価値化、民間の活力を生かした遊休施設の活用、また、都市と地方にまたがって働く人を支えて、地元住民・企業との交流を生むような場づくり、これらを進めるということ、そして、青の箱にありますとおり、そうした地域が、域内外を結ぶ交通ネットワークの整備によって、広域道路ネットワークによる地域・拠点間のアクセス確保などを図りつつ、つながるということ、また、域内外を結ぶ公共交通サービスの確保を交通政策と一体的に実施していくということ、このような施策の体系をお示しするものであります。

7ページをお開きください。こちらでは、「地域の将来像を踏まえたインフラの再構築」といたしまして、人口減少時代に対応し、将来のまちづくり・地域づくりの姿に即したインフラストックの形成を図ってまいりたいと考えております。まちづくり・地域づくりと一体となったインフラストックのマネジメント体系に移行し、優先度等に基づく計画的な集約・再編、機能強化、修繕などを進め、ストックの適正化、予防保全段階への転換の加速化を進めるということをお示ししております。

まず、まちづくりと一体となったインフラストックマネジメントに向けて、人口減少時代に対応したインフラストックマネジメント体系にバージョンアップをさせて、地域にとって将来必要な機能に対応した集約・再編等を推進することと、インフラメンテナンスの重点的な実施、そして、予防保全への転換の加速化を進める、その際には、今回の八潮市の事案も受けまして、新技術の開発・導入、維持管理データの蓄積・共有などを通じて点検・診断等の対策を充実させていくということも盛り込んでおります。

そして、全自治体の取組を継続的に後押ししていくことがより重要になりますので、新たな仕組みを構築いたしまして、自治体ごとの取組状況の可視化や遅れている自治体における取組の加速化を丁寧に進めていくとともに、このような体系の下で、インフラ長寿命

化に関連する政策体系を進化させて具体的な取組を実行していく、このようなことをお示ししております。

続きまして、8ページ目を御覧ください。「包摂社会に向けた地域づくりと豊かで快適な生活環境」といたしまして、一人ひとりが安全で便利に暮らせる地域の実現、インフラの多面的・複合的な活用、あらゆる人に親しまれるインフラ空間の提供、このような姿を目指してまいります。バリアフリー化・ユニバーサルデザインをさらに進めていくということ、また、こども・子育て世代などあらゆる方々を包摂する地域づくり、そして、左下にありますとおり、景観や歴史まちづくり、また水と緑豊かな地域づくりなど、多様な資源を生かした魅力ある地域づくりを進めていくということ、そして、右下にありますとおり、道の駅について次のステージにおける取組を進めることや、賑わいあるインフラ空間など、地域の人々が集まりつながりが生まれる公共空間の創出、このような施策の体系をお示ししております。

9ページ目をお開きください。重点目標2といたしまして、持続的で力強い経済社会に関連する施策であります。中ほどにございますとおり、目指す姿の「持続的で力強い経済成長の実現」につきまして、人口減少・少子高齢化の下でも、力強く持続的に経済が発展する基盤を構築するということを目指して、6つの政策パッケージを盛り込ませていただいております。生産性向上を支える強靱で効率的な人流・物流インフラの整備を進めていくということ、また、半導体に代表されるような新たな分野に対して、地域の産業立地に対応した周辺インフラの重点的・戦略的な整備を進めること、また、都市の国際競争力を高める基盤の整備などに加えて、6つ目の丸にございますように、リニア中央新幹線や自動物流道路のような新たな技術を活用し、経済社会活動に変革をもたらすようなサービスを導入していくということをお示ししております。

具体的には次の10ページ目を御覧いただきますが、今、申し上げたような柱に沿って、施策を幅広く盛り込ませていただいているものでございます。

11ページをお開きください。こちらは、経済に関連する2つ目の柱といたしまして、「暮らしと経済の礎となる防災・減災、国土強靱化」についてであります。激甚化・頻発化する自然災害、切迫する巨大地震等のリスクから国民の生命・財産、経済活動の基盤を守り、経済社会活動の持続性を確保する、このような方向性を目指してまいります。

近年の経験も踏まえて、まず、事前の備えの加速化・深化としまして、ハード・ソフト一体となった防災インフラの整備や災害に強いまちづくり・地域づくり、そして、災害時

に機能する陸海空のネットワーク構築、防災拠点の強化、こうした取組に加えまして、多様な関係者が連携した平時からの防災体制の強化、例えばT E C - F O R C E等の災害支援体制・機能の充実・強化など、そして、新技術などを活用して、災害対策の効率・効果を最大化する、このような施策の体系をお示しさせていただいております。

12ページを御覧ください。重点目標3、「インフラ分野が先導するグリーン社会の実現」についてであります。内容については、13ページ目をお開きください。

こちらでは、インフラ分野が先導するグリーン社会の実現としまして、インフラ分野が社会・経済のグリーン移行をけん引するという姿を目指し、カーボンニュートラル、自然共生社会、サーキュラーエコノミーを一体的に捉えた施策展開として、脱炭素化を支える基盤の整備、グリーンインフラの実装により自然環境が有する機能を社会課題の解決に活用していくということ、また、インフラ分野における資源循環の促進という3つの柱に沿いまして、御覧いただいておりますような多様な施策を盛り込ませていただいております。

14ページを御覧ください。4つ目の重点目標となりますが、「戦略的・計画的な社会資本整備を支える基盤の強化」についてであります。中ほどにございますとおり、目指す姿の1つ目の「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、人口減少が進む地域におきましても、広域・複数・多分野の施設を一体として捉えた戦略的なインフラ管理をこれからのインフラ管理の主流としていくということ、また、その際には行政だけではなくて、官民等の連携・協働体制の下で体制を構築するような取組を促進していくということ、その際には、インフラの効率的管理に資する新技術・情報基盤の整備・活用についてもしっかりと取り組んでいくということ、このような形をお示ししております。

加えまして、担い手につきましても、建設業、運輸業など、インフラを支えていただいている担い手の確保・育成、生産性向上についてもしっかりと取り組むということでございまして、建設業、空港・港湾などの業務に従事される方々、トラックドライバーの方々など、処遇改善、働き方改革、またi - C o n s t r u c t i o nなどの生産性向上を進めていくということ、またその際には、新技術・DXによるインフラの価値向上についてもしっかりと進めてまいります。

内容につきましては、15ページ目をお開きください。まず、「地域のインフラを支える自治体の管理機能の維持」として、広域・複数・多分野のインフラを官民連携で管理する取組を普及し、これからの時代の地域のインフラ管理の「当たり前」にしていく、こうした方向性をお示しさせていただいております。こうした方向性の下で、広域・複数・多分

野の施設を一体として捉えた戦略的なインフラ管理の主流化、官民等の連携・協働体制の構築、そして、新技術・情報基盤の整備・活用に取り組んでいく、そして、その際には、自治体ごとの取組状況の見える化をして、特に遅れが見られるような自治体についても丁寧に伴走支援をして、全国の自治体に広がっていく、このような施策の体系をお示ししております。こうした施策体系の下で集中的に体制構築の推進を図っていく、このような方向性をお示しさせていただきます。

16ページを御覧ください。建設業・運輸業などの担い手の確保・育成、生産性向上につきましては、他産業に負けない処遇の実現、生産性の向上、適正な契約、働き方を実現し、地域の守り手としての役割や国民生活・経済を支える機能を将来にわたって果たしていく、このような姿を目指し、それぞれの関連する産業分野の処遇改善、働き方改革、生産性向上について、御覧のような各種の施策を進めていく、このような姿を盛り込ませていただいております。

17ページ目をお開きください。こちらでは新技術・DXによるインフラの価値向上につきまして、インフラ、都市・地域のデータ空間の構築を加速化し、その活用によってインフラサービスの高度化を図っていくということ、そして、その新技術等につきましても、産学官連携の下の研究開発やスタートアップ支援などによりまして、インフラ関連の新産業の創出につなげていく、このような施策の方向性、内容をお示しさせていただいております。

18ページ目をお開きください。2つ目のテーマ、新たなインフラマネジメント方針の関連でございます。内容につきましては、19ページをお開きください。

こちらは、前回の計画部会で、新たなインフラマネジメント方針といたしまして、5つの取組、柱をお示しさせていただきましたが、委員から、仕組みづくりについてもしっかりと取り組むようにという御意見を賜ったところでございまして、そうしたことにつきまして、20ページでございますが、この新たなインフラマネジメント方針に基づく様々な工夫などが継続的に普及・拡大するための仕組みといたしまして、3つお示しをさせていただきます。

まず、整備目標の達成に向けたマネジメントサイクルといたしまして、重点計画につきましてはこれから計画部会などでフォローアップいただきますが、今後は、このフォローアップのサイクルの中で、PDCAサイクルをしっかりと回しながら取組の実施状況を把握し、行政事業レビューにおける点検、あるいは改善の方向性といったものの連携をいた

しまして、事業実施に反映をしていく、このような仕組みをお示しするものであります。

また、こうした取組が、国だけではなくて自治体にもしっかりと広がっていくように、自治体の取組の底上げに向けた仕組みといたしまして、全国の自治体間のネットワークを構築し、先駆的な取組事例の共有や継続的な普及・拡大が図られるような新たなネットワークの仕組みについても構築してまいります。

インフラのストック効果につきましても、地域の状況などが把握・発信されるような支援についてお示しをさせていただいております。

21ページをお開きください。3つ目のテーマといたしまして、持続可能で質の高い社会資本整備を担保する措置についてであります。

22ページを御覧いただきますが、上段の囲みにありますとおり、気候変動による災害の激甚化・頻発化、インフラ老朽化のさらなる進行などの中で、社会資本が将来にわたって機能を発揮していけるよう、また、企業等の予見可能性も確保しつつ取組が進められるよう、近年の資材価格、労務費等の動向も考慮しながら、安定的・持続的な公共投資を推進していくということ、その際には、PPP／PFIによる民間の資金やノウハウを活用するということ、また、受益者負担を求めるような分野につきましては適切な負担の検討も着実に進めていくということ、そして、公共投資が効率的に質の高い社会資本の整備につながるように、引き続き公共事業の評価手法の改善について継続して取り組んでいくということ、こうした方向性をお示しさせていただいております。

駆け足で誠に恐縮でございますが、私から資料1についての御説明でございます。どうぞよろしくお願い申し上げます。

【交通政策課長】　続きまして、資料2、交通政策基本計画の見直しの方向性につきまして御説明させていただきます。

2ページを御覧ください。これまでの議論と本日御議論いただきたい内容ですが、昨年4月、9月に計画部会を開催し、現行の計画策定後の状況変化、9つの論点を提示させていただいて、それを踏まえて、我が国の交通分野の目指す社会の姿、基本的な方針、それらを含む全体構成をお示しました。また、9月の計画部会では、小委員会の設置・開催を決定していただき、竹内健蔵部会長に小委員長、大串葉子委員に委員長代理をお務めいただき、昨年10月から12月にかけて4回開催しております。

本日は、この議論を踏まえて、基本的な方針における目標、政策の方向性について報告させていただき、併せて次期計画における時代認識、それから基本認識、この2つを説明

させていただいて、御議論いただきたいと思います。

3 ページを御覧ください。小委員会での議論の経緯についてです。右側にテーマがございます。物流、航空、海運、港湾、地域交通、観光、まちづくり、鉄道、災害、自動運転、脱炭素、デジタルなど、様々な分野について、合計 21 名の有識者の方からお話を伺い、基本的な方針の目標、政策の方向性の議論をいただいています。

4 ページです。こちらはおさらいになりますが、9 月の部会でお示しました課題、視点です。人口減少・超高齢化の影響が、需要減のみならず、供給力の側面からも大きな課題となってきました。物価上昇、経済安全保障、そしてデジタル、サイバーセキュリティ、待ったなしの対応すべき先鋭化した課題、新たな視点、こういったものが次期計画の前提となっています。

続いて、5 ページを御覧ください。こちらが9 月の計画部会でお示しました全体構成です。一番下の基本的方針 A から D について、小委員会での御議論を踏まえた目標と政策の方向性について、説明させていただきます。また、課題の一番上のところ、時代認識、そして、その真ん中の基本的方針の上のところで、次期計画を推進することで得られる成果・実現する社会像を示す基本認識、この 2 つも説明させていただいて、御議論いただきたいと思います。

では、続きまして、6 ページ以降で、基本的な方針における目標、政策について説明いたしますが、本日の資料は、基本的には現行の政策の内容を踏まえて、次の計画での政策の方向性を示しております。今後、本日の御議論も踏まえて、政策の内容についてはより詳細に、この 5 年間で具体的にどう取り組むのか、どういう成果を出していくのかをしっかりと詰めて、今後の資料も充実させていきたいと考えてございます。

基本的方針の A、次の 7 ページでございます。地域社会を支える、地域課題に適した交通の実現、すなわち地域交通について、人口減少の影響が、需要面のみならず人手不足という供給面まで及んで、本当に厳しい、待ったなしの状況です。ここでは交通空白の解消など 3 つの目標を掲げて、危機感を持って取り組んでいくということだと考えてございます。

この中で、9 月の計画部会におきまして、「地域に適した交通」という表現にしましたが、委員から、地域任せに見えるのではないかと、という御指摘もございました。他方で、地域における交通の課題は地域ごとに多種多様である中で、これらの課題にしっかりと適応して、国もしっかり当然のことながら関与し、また、自治体、事業者など関係者がしっ

かりと取組を進めていくという観点で、「地域社会を支える、地域課題に適応した交通の実現」という形で、基本の方針を修正させていただいています。

この中の3つの目標につきまして、具体的中身を次の8ページ以降で説明いたします。

まず、目標の1、交通空白の解消に向けた取組の全国的な推進ということで、こちらは昨年7月に国土交通大臣を本部長とする「交通空白」解消本部を立ち上げました。これに加えて、官民連携のプラットフォームと併せて、これらを推進力として全国的に国がリーダーシップを取って、自治体、交通事業者への伴走支援、また必要な財政支援もしっかり行いながら、地域の足・観光の足を確保していく、こういった取組を進めてございます。地域の問題を地域だけではなく、全国的な枠組みでその課題の解決に取り組んでいく、これが重要だという考え方を示しているところでございます。

目標の2です。9ページですが、地域交通のリ・デザインと地域の社会課題の解決の一体的な推進ということで、こちらについては、地域の様々なバスを路線バスに集約する、また、交通と教育、医療、介護などとの共創、多様な分野での連携・協働を図る。さらには、地域公共交通計画についてもデジタル、データの活用、また人材・体制の確保によってアップデートを進めていく、こういう中身をこの目標の2の中で盛り込んでいきたいと考えてございます。

目標の3です。持続可能なまちづくりや地域産業の活性化に向けた交通政策の推進、こちらについては、まちづくりと連携した都市の公共交通軸の再生、具体的には、幹、枝、葉といった考え方で交通を形成していくわけですが、こちらについて、地域公共交通計画と立地適正化計画の連携をより一層図っていくこと、また、右側にございます事業者間の連携・協働による業務運営の最適化、さらにはDX化による適正な供給体制の構築を進めていくという考え方でございます。

11ページです。基本の方針のB、成長型経済を支える交通ネットワークの実現ということで、国内・国際の広域的な交通についてでございます。こちらについても、目標4は国内の人流、目標5は国内の物流、目標6は国際の人流・物流、3つの目標を掲げて取り組むこととしてございます。

12ページです。目標の4、地域間の円滑な人の流れ、交流を実現する多様な交通機能の拡充・強化ということで、こちらについては、成田空港の3本目の滑走路整備といった大都市圏の空港の機能拡充、また、新幹線ネットワークの強化に加えて、グランドハンドリングはじめとする担い手の確保といった形で、広域的な移動を支える拠点、ネットワー

クの強化に取り組んでいくという考え方でございます。

13 ページです。こちらと同じく目標4について、国内の人流の部分ですが、観光について、富裕層を含めたインバウンドの受入環境の整備、特に二次交通の確保、また一方で、インバウンドの増大に伴い発生している課題、いわゆるオーバーツーリズムといったものへの対応も図りながら、地方への誘客を促進していくということでございます。

14 ページです。国内の物流についてでございます。多様な政策のベストミックスによる持続可能な物流機能の構築ということで、こちらは物流2024年問題の対応で商慣行の見直し、荷主・消費者の行動変容といったものを進めつつ、さらに、物流の効率化、標準化・データ活用、また多重下請構造の是正といったものを進めていきます。また、右側にございますモーダルシフトについても、より一層推進していくという考え方でございます。

それから、15 ページです。こちらは国際の物流・人流についてです。国際競争力を維持・向上させるための強い交通ネットワーク・システムの構築ということで、国際航路網の強化に資する大水深・大規模なコンテナターミナルの形成、それから、周辺環境の整備、また、経済安全保障の観点を踏まえてサプライチェーンの強靱化に取り組んでいくという考え方でございます。

16 ページからが基本的方針のC、持続可能な社会を支える、強くしなやかな交通基盤の実現ということで、こちらは防災・安全、それから環境、共生社会について3つの目標を掲げてございます。

17 ページです。目標の7ということで、多様な災害リスクやインフラ老朽化、輸送の安全を徹底させる環境構築等への確実な対応ということで、まず、こちらは厳しさを増す災害に対する事前の備え、ハード・ソフトの対応力の強化が重要ということで、例えば防災気象情報の高度化、能登半島地震の課題を踏まえた事前の体制の構築、こういった取組を進めていきます。

また、昨今の交通産業における不正事案による信頼性の課題、昨年1月の羽田空港での事故を踏まえた関係事業者における安全・安心の確保、コンプライアンスの強化、さらには運輸安全マネジメントのさらなる推進、こういった取組も進めてまいります。

18 ページです。目標の8、気候変動の顕在化や世界的潮流等を踏まえた環境政策の積極的な推進ということで、こちらは次世代自動車の普及促進、ゼロエミッション船の建造促進などのほか、今後、カーボンプライシングといったものも取り入れて、運輸部門にお

ける脱炭素化を推進してまいります。

目標の9、全ての人が活躍できる共生社会を実現する交通基盤の確保については、引き続きバリアフリー化、ユニバーサルデザイン化を推進してまいります。

19ページから、こちらは新たに打ち立てる基本的方針D、時代や環境に応じた交通サービスの進化を支えるデジタル・新技術の活用でございます。こちらは、これまで説明してまいりました基本的方針AからCの全ての政策について、デジタル・新技術の力でしっかりと支えて、その実現を図っていくという横断的な方針になります。新技術の導入による供給サイドのみならず、データの活用などの需要サイド、そして、導入に当たってのサイバーセキュリティといったものが重要であって、次期計画の目標も、そのような3つの目標を立てているということでございます。

他方、AIの導入、デジタル・新技術といったものは、我が国の取組がまだまだ遅れているという御指摘も多々いただいております。これまでの取組を抜本的に変革して、飛躍的に活用していくといった視点も重要だと考えてございます。

20ページです。まず目標の10ということで、需要面から、より便利で快適な移動と新たな価値創造を実現するデジタル・新技術の活用推進ということで、地域交通の課題解決に当たって、データの徹底活用、サービスの活用を図る地域交通DX、それから、稼ぐ地域の実現に向けた観光DXなど、サービスレベルの高度化、データを主導力とした新しい取組を推進してまいります。

21ページです。こちらは、供給面から、デジタル・新技術の総動員による、1人当たりの価値創出や機会の最大化の実現ということで、自動運転、ドローンといった自動化・遠隔化技術の実装の推進、また、オープンデータ化、それらを活用したビジネスの創出を推進してまいります。

22ページです。こうしたデジタル・新技術の導入に当たって、必要なサイバーセキュリティなどについて、目標の12ということで、リスクへの着実な想定と対応の推進とさせていただきます。国土交通省をはじめとする政府におけるサイバー攻撃リスクへの対応、これまでとは異なる領域で必要となるデジタル人材の育成・体制の確保、こういった対応を進めていきたいと考えてございます。

以上、基本的方針AからDにつきまして、小委員会での議論を踏まえた目標、政策の方向性について御説明させていただきました。

続きまして、次期計画での時代認識、基本認識でございますが、24ページを御覧ください。

さい。時代認識について、次期計画の初年度、2025年度は、昭和改元から100年、戦後80年の節目の年となります。計画の改訂に当たって、交通に係る環境の変化を時代認識として整理してございます。

まず、一番上のところで、総人口、経済情勢、交通ネットワークの整備の状況、重大な災害・事故、訪日外国人旅行者数のデータを整理しています。その下の箱のところは、国土の総合的な計画ということで、いわゆる全総、全国総合開発計画において示された国土像を振り返ってございます。

その上で、時代の変遷を大きく3つに区分してございます。1つ目は、高度成長期から安定成長に至る時代、具体的には戦後からバブル崩壊ぐらいいに至るまでとしてございます。2つ目は、バブルの崩壊から低成長、そして、多様性が増してきた時代ということで、具体的には総人口がピークに達する2008年ぐらいいまでを示してございます。3つ目としては、総人口のピーク以降、人口減少を迎えた時代、こういった形で区分をして、その下のところで、我が国を取り巻く災害、国際環境の変化、それから、ライフスタイル・価値観の変化、そして交通産業の事業環境の変化、こういった切り口から時代認識を整理してございます。

一番左の1つ目の区分のところで、戦後の成長期、人口増加、都市部への急速な人口移動、核家族化、生活の豊かさの追求といったものが進む中で、交通分野も需要が増加し、事業者、路線、インフラといったものも増加・拡大していく、こういう時代となっております。

2つ目の区分のところ、一定の成長を果たす中で、地球温暖化対策、グローバル化、また男女の機会均等、労働時間規制といったものの導入が進んでくる中で、交通分野のほうでは、民営化、需給調整規制の廃止といった形での民間の創意工夫によるサービスの高度化、またグローバル化に伴う海外交流の増加が進んできた時代となっております。

最後、3つ目の区分のところで、人口減少下に入って脱炭素化、国際情勢の不安定化などが進む一方、共働き世帯の増加、スマホの普及、デジタル社会化が進んで来ております。こうした中で、交通分野では民間の取組だけでは対応が難しい、国、地方、事業者等多様な主体が連携・協働してサービスを提供していくことの重要性の高まり、一方で、自動運転と新技術の積極展開、インバウンドなど観光のさらなる推進といった事態となっております。

なお、2025年は、1985年の日航機事故から40年、1995年の阪神・淡路大

震災から30年、2005年の福知山線事故から20年という節目の年でございますので、改めて安全・安心の確保に向けた努力も必要だというものも示してございます。こうした時代認識も踏まえて、政策の評価・総括を行っていく必要があると考えてございます。

最後、基本認識について説明させていただきます。25ページでございますが、これまでの御指摘・御意見の中で、やはり人口減少社会に向き合っていくことの重要性について、多く御指摘をいただいております。次期計画においては、この人口減少社会にどのように対応していくのかということで、最重要課題ということで、どういった社会を目指していくかという点で、多様な働き方、暮らし方、価値観を認める社会の進展の中、一人ひとりがそれぞれ豊かさを実感していける社会が望ましい。このような社会の実現に向けて、基本の方針のAからDに、必要なあらゆる政策をしっかりと盛り込んで、人の力、デジタル・新技術の力の結集を図ってまいりたい。そのような考え方をまとめまして、基本認識の案として、「人口減少に負けない、一人ひとりが豊かさと安心を実感できる持続可能な経済・社会の実現」という形でお示しさせていただいております。

最後、27ページで、これらを踏まえた全体構成を改めて取りまとめさせていただいております。

交通政策基本計画の見直しの方向性は以上でございます。

【竹内部会長】 御説明ありがとうございました。次期計画の見直しの方向性について、委員の皆様には様々な視点・観点から、自由率直に御意見を頂戴いたしたいと思います。

会場におられる方で発言を希望される方は、席札を立てていただければと思います。終わりましたら、札は元に戻してください。オンラインの方は先ほど申し上げたとおりでございます。指名された委員は、資料番号と該当ページ、該当箇所等を述べた上での御発言をお願いできればと思います。

それで、今回は出席率がありがたいことに多くなっておりますため、1人当たりの発言時間が非常に短くなって、事務局の計算によりますと、1人当たり2分30秒だそうでございます。申し訳ないですが、なるべく簡単にお話をしていただき、もしも2分半じゃ到底足りないという方は、後でメール等にて事務局にお話を持っていただければと思います。

また、今回は何か決めるというわけではございません。皆様の御意見を頂戴することでございますので、皆様が御意見を最初に出していただいて、全体的に、包括的に御回答、御対応いただければと思います。

また交通政策審議会で小委員会が設置されているということは、皆さんも御承知のこと

かと思いますが、そちらに参加していただきました大串委員から、最初にお話をいただいて、それから皆様に御意見を賜りたいと思います。

では、お願いいたします。

【大串委員】 ありがとうございます。竹内先生が本当は委員長ですが、部会長もされているということで、私が少しか交政審小委員会の御紹介をさせていただきたいと思います。

皆さん御承知のとおり、時代認識から始まりまして、これからどうしていこうかという中において、人手不足がどうしようもない事態になってきており、これから高度外国人材を含めて、いろいろな活用をしようとはしておりますけれども、労働時間の規制が入っていき総人口の減少、若しくはこういった交通政策を担う人たちが非常に減ってきている中において、どのように活力のある交通政策を推進していくかということを中心に、議論を進めてきております。

高齢者社会ながら活力を維持し、またインクルーシブな交通を維持していこう、若しくはもっといいものにしていこうということで、今回いろいろな話が進められてきたのですが、やはり自動運転を始めとするデジタル化をいかに進めていくかということが一つのキーワードでありますし、それは社整審のほうでもそうだと思います。

いろいろなP L A T E A Uみたいな取組がなされてきている中において、民間の力を利用してこういったデジタル化を推進し、より少ない人口でもより多くのインバウンドを迎えて、国をどうやって豊かにしていくかという議論が進められてきました。非常に大切な議論がなされてきております。特に立地適正化に沿った交通政策を含めて、しっかり書き込んでありますので、読んでいただければと思います。

あと、社整審に関しまして一言申し上げたいと思います。この社整審の資料で、特に7ページなのですが、維持管理費がどんどん増大していく中において、それをいかに効率的に少なくし、新規投資を増やしていくかという図が出ておったかだと思います。「優先度に基づく計画的な修繕等を通じた予防保全への移行」ということですね。これはとてもいい図だと思いますし、こうならなければいけない、特にこれから日銀が、金利をより早めて上げていくのではないかというふうに言われておりますので、予算制約はこれまで以上に厳しくなっていくと思います。ですので、新たな投資を確保するためにも、いろいろな予防施策をしっかりやっていただくということをお願いしたいと思います。

私からは以上です。ありがとうございました。

【竹内部会長】 ありがとうございました。

それでは、小池淳司委員お願いいたします。

【小池（淳）委員】 おまとめ御苦労さまです。こうやってこれまでK P Iを設定して、それを目標にいろいろ頑張ってきたわけですが、そろそろ行政と市場の役割というのを、もう1回見直す時期に来ているのではないかと思います。これまでは、多くの場合、行政が市場と手を組んで、経済のパイを成長させるというのが主だったと思うのですが、役割を見直す、どういうことかということ、簡単に言ったら、K P Iをどんどん満たすところは頑張ってくださいとハッパをかけるのはいいのですが、これはマーケットの競争原理の理屈なので、では、できないところをどうするのか、取り残されたところはどうするのかということがないがしろになっていないかということです。この結果が、地域間のいろんな空間的な格差を生んでくるのですが、それは仕方がないのですよということを、本来、国が言うべきではないですよ。

ですから、このK P Iを進めると同時に、成果がみられない地域をどうするべきかという議論がやっぱり必要で、そこを考えていただきたいと思います。交通政策のほうの基本方針にありましたが、「一人ひとりが豊か」という観点なのですが、本来国だったら、「全員が」とか「誰一人取り残されない」というのが、行政の本来の在り方ですよ。このことがやはり薄れていると思います。

特に、前回も言いましたが、日本では、公共交通の頻度と料金の地域格差があまりにもひどい。これはマーケットに任せ過ぎているからだと思はるのです。ですから、アフォーダビリティと言いますが、こういった問題にやはりきちんと介入していく必要があるのではないかと思います。それが結果的にこういう人口の偏りを生んでいるのではないかと、という観点で、意見とさせていただきます。

以上です。

【竹内部会長】 ありがとうございます。

では、次に、荒木委員からお願いします。

【荒木委員】 富良野商工会議所会頭の荒木でございます。まず、すばらしいまとめをしていただきましてありがとうございました。目指す社会の姿として、経済成長の実現に向けて人流・物流を支えるインフラ整備の必要性、また、国際潮流であるG X、D Xへの対応も含めて、しっかりと書かれていると思います。特に交通政策における「成長型経済」という文言は、商工会議所としては大変心強いメッセージであり、歓迎したいと思います。

ただ、次期社重点の方向性に関して、「持続可能」という表現がありましたが、交通政策と同様に「経済成長」という視点を盛り込んでいただきたいと思います。その理由として、足元では1人当たりGDPが落ち込んでいますが、「持続可能」ですと、この現状を変えられないまま、ただ維持していくだけという消極的なメッセージとして捉えられかねないということです。例えば、これまで港湾の整備等、「未来への投資」であるインフラ整備が抑制されてきましたが、その結果、国際基幹航路の減少等によって輸出企業等の費用が増大し、収益を棄損させたほか、わが国の税収を落とすことにもつながっています。インフラ整備の遅れは、わが国の国際競争力を劣後させ、地域経済も成長機会を逸しているのではないのでしょうか。

そもそも社会基盤と言われるぐらいですから、インフラ整備が先行することで初めて経済成長を実現できるものだと考えています。どのようなインフラがあれば地域は稼げるのか、いかに民間の投資意欲を引き出せるのか、その具体化に向けてより踏み込んだ議論が必要です。このため、民間投資を誘発することの評価軸を重要視した計画とすべきだと考えます。インフラ整備によって民間の投資意欲を喚起し、地域経済に波及させるには、本計画により企業の予見可能性を高めることが不可欠です。

また、道路、鉄道、港湾、空港等の機能強化が遅れれば、産業立地や観光、物流等、民間にとって大きな機会損失になります。次期計画においては、計画の実効性確保に向け、経済成長に資するKPIを設定すべきだと考えます。こうした、より具体的な絵姿が見えると、我々民間としては、安心して投資に踏み込めますので、今後の肉付けに期待しています。

最後に、インフラの整備や維持・管理の担い手となる地域建設業についてです。スモールコンセッションやPPP/PFI等における地域企業の活用は、地方における建設業の育成の観点からも重要です。こうしたノウハウ蓄積は、災害時の速やかな復旧・復興や、地域経済の活性化にもつながりますので、これをぜひ国主導で推進いただければと思います。

また、地域インフラ群再生戦略マネジメントにも大きな期待を寄せています。北海道の私の地元の隣町では、土木を担える建設会社がありません。5,000人の町ですが、これが地方の今の実態です。基礎自治体単位では物事を進めるには限界を迎えています。国土形成計画で示されたような地域生活圏、我々経済人は経済圏域と言っていますが、こうした考えに近い群マネの推進が今後一層重要になると思います。国の主導的な役割を期待し

ています。

ありがとうございました。

【竹内部会長】 ありがとうございます。

続いて、家田委員からお願いいたします。

【家田委員】 本当にこれだけまとめるのはなかなか大変だし、小委員会も頑張っていると思うのですが、2点申し上げます。

資料1のほうは社整審の絡みで、冒頭、局長からお話がありましたけれども、八潮の事故というのは、真剣なインフラに関する再検討が必要な事態だと思っております。特に地下にあって見えないところでどういうことが起こるか分からない中では、相当にインフラのマネジメントの方針の刷新が必要であるし、また、今、荒木さんがおっしゃったけれども、地域の建設業というのは、地域インフラマネジメント産業を再構築して育成しないと、恐らくこの先やっていけないなという感じがします。これが1個目の話題についてのコメントです。

2つ目の交政審のほうは、若干厳しいことも申し上げざるを得ないのですが、先ほど大串先生からも危機感はあるのだという話があったので、危機感はあるのでしょうけれども、記述は危機感がないですねと言わざるを得ないと思っております。

と申しますのも、交通政策基本法ができたのが、2013年なんですね。だから、それから一回り、12年、交通政策基本法は、基本的にはローカルの地域モビリティは自治体の責務で頑張っただけというつくりになっているのだけど、そこでここまで10年頑張ってきたのですが、現状は極めて深刻な状況で、ここに書いてあるような目標設定と記述では、とてもではないけれども地元の交通産業、バス会社とか、そういうところはたまらないだろうと思います。それからまた、今、足に困っている人、もうこれではたまらないだろうと思います。

と申しますのも、KPIやいろいろな目標設定というのは、もう今から20年ぐらい前になるのかな、国土交通省でも、アウトプット型のことなんて書いたって駄目で、アウトカム型でいこうよねということを随分議論して、その当時はそうだったのですよね。例えば地域モビリティで言えば、例えば路線数の削減は何%以下にしようねとか、人員の、あるいはシェアは何%以上にしようねというのがアウトカムだと思うのだけど、ここに書いてあるのは、かくかくしかじかのことに努力しましょうねと、その努力の内容も、何とかの計画をつくれればよいねと、そういうことでしょう。計画をつくって、それで何が起こ

るのか、計画では何も起こらないですよ。事業を起こして、そして実際にお客さんが乗ってくれないとしようがないので、そういう意味で、危機感が足りないと言わざるを得ないと思います。

もう一つは、国鉄分割民営化からもう37年でしょう。あの当時の鉄道が置かれている状況に比べると、今はもっと深刻なんですよ。はるかに厳しい状況です。ましてや新幹線の開通に従って、並行在来線が苦しくなっていて、そこで貨物のネットワークが寸断される可能性も出てきています。そうすると、CO₂の削減の課題も含めて、貨物鉄道をこれからどうするんだというのは、極めて喫緊の最重要課題だけど、それに関することは全然出ていないよねという、非常に緩い表現になっているのが、この小委員会がお作りになったものと言わざるを得ないなと思っています。すみません、少し厳しく申し上げました。

以上でございます。

【竹内部会長】 ありがとうございました。

では、田中委員からお願いします。

【田中委員】 田中です。御説明ありがとうございました。私もポイント的に幾つかお話しさせていただきます。

まず、社整審の資料において、13ページに、これからの社会の在り方としてサーキュラーエコノミーへの移行があり、15ページには、インフラ管理のことをまとめていただいています。この辺りは本当に民間の協力・参画も有効な部分かと思えますし、環境とかインフラとか経済を総合的に生かして、イノベーションやスタートアップも起こせるというところですので、これまで以上に、社会資本整備が行っていることの情報などを多く、国民及び民間企業にもアクセスしやすい形で、情報が常に提供されるという状況ができますと、さらに有効になるかなと思うところですので、ここは同時進行で検討していきたいと思いました。

交通審の資料においては、10ページのところに「持続可能なまちづくりや地域産業の活性化に向けた交通政策の推進」が記されています。平時と災害時ともに、まちづくり計画において、甚大な災害の対策にもなるような、両方を果たしていこうというフェーズフリーの考えが進んでいる中、やはり災害時には一番怖いのが孤立で、交通があってくれてありがたいと、一日も早く、1時間でも早く改善してほしいと皆さん願うわけで、ここに価値を見いだされるところです。今後はまちづくりにおいて、さらに多様な方々が参画す

る機運が高まると思いますので、情報を出しながら充実がなされるといいなと思う次第です。

また、10ページには、「歩きたくなるまちなかの創出」がありますが、各地域に行くと、全てを整えるのはなかなか、もちろん予算も限りがあって、できないところもありますが、地域の魅力というのは、ハードとソフトで構成されるインフラ、自然も含んだ、人工物も含んだインフラととらえられます。こういうところなら暮らしたいなとか、こういうところなら二地域居住をしたいなとか思うような地域と出会い、そこににぎわいというのが少しでも出ると、今の東京一極集中が改善されて、地域の魅力も見える化できると思います。交通の工夫による楽しい暮らし、便利な暮らしが少しずつでも改善されて、魅力が高まっているというふうな情報発信もタイムリーに出していくといいなと思いますし、今、国土の安全の問題からも、本当に津々浦々に本来、人が住んでいないと大変だということがあるので、そういういろんなエリアにも、本当に必要なインフラと交通がこういう形でありますよという情報共有も、さらにできるといいなと思っています。

最後に、一つだけ人材育成のところ、社会資本・交通領域はどうしても現場のある仕事が多くて、私も古くから建設現場の仕事の価値や課題解決に参加をさせていただいたり、シンポジウムとかに登壇をしたりしているのですが、大変御苦勞があって、結構、現場の環境も改善の余地が大きいとも聞いています。今こそAIに、これまでのノウハウですとか仕事の内容をどんどん吸収させて、省力化と生産性向上を果たして、これを機に待遇改善を図り、将来の担い手の人たちが、これまで頑張ってくださった方々の知見をデジタルで受け継いで、さらに違う働き方ができるとか、違う形で社会に貢献もできて、魅力的な仕事として見られるように持っていけるといいなと思っています。

以上、よろしくお願いいたします。

【竹内部会長】 ありがとうございます。

では、小池俊雄委員からお願いします。

【小池（俊）委員】 どうもありがとうございます。社整審、交政審、それぞれ1点ずつ簡単に申し上げます。

社整審のほうは、持続可能な開発とか、質の高い成長とか、包摂性とか、レジリエンスとか、非常にきちっとそれが構造化されて、よくまとめられた重点目標が組み立てられていると思います。その中で、いろいろなところに「まちづくりと一体」という表現がちりばめられていて、しかも20ページには、そのまちづくり、自治体全体のレベル向上とい

う、いいところも国が学びながらというところも書いてあって、素晴らしい構造になっていると思います。

私、河川分科会で今、流域治水の枠組みの中で、河川の整備の基本方針について一つ一つ変更の процедуруをしておるのですが、そのときに、必ずその代表的な首長さんと、Web ないし対面でお話しする機会をいただいております。その中で、各自治体で大変苦勞して、あるいは本当にユニークなアイデアも出して進めておられるところと、そうでないところは、かなり明確に肌で感じるものがございます。

2 年ほど前ですが、明治大学の野澤千絵先生が、NHK が頑張って作った洪水のハザードマップのデジタル化と人口動態を組み合わせ、2010 年から 2020 年までに 3 メートル以上の浸水区域が都市計画区域の中でどう変化したかを見たら、10 年間で 25 万人、3 メートル以上のところに住んでいる人が増えているのですね。こういうデータを見ると、やはり全体的なレベルを底上げする必要があるなと思います。いろいろな先進的な事例を学びつつも、本当に鍵となるところはきちっと国が支えていく必要があるなと思います。土地政策とそういう防災に関する政策を、ぜひまとめていただきたいと思います。

交政審のほうは、家田先生が厳しいお話をされたのですが、私はどちらかというと、素人的に見ますと大変よいなと思いました。甘ちゃんかもしれませんが、一番いいなと思いましたのは、昭和元年、改元から 100 年、戦後 80 年という時代軸の中で、きちっと位置付けを取っておられるということです。社整審のほうも、私どもはよく河川の中では言うんですが、近代国家になって治水 130 年、利水 60 年、それから、環境 30 年なんですね。やっぱり熟度がそれぞれ違いますので、そういう認識を理解して、熟度というのは、行政の熟度も民間の熟度も国民の熟度もそれぞれ違ってしますので、それをしっかり認識しながら、今の政策は何であるべきかというのを出すべきだと思います。

最後のキャッチフレーズ、私は賛成なのですが、一言申し上げますと、「人口減少に負けない」、これはすごくいいキャッチフレーズなので、これを変更してくださいとは言いませんけれども、中世の末期、13 世紀、ヨーロッパではペストが流行いたしまして、4 人に 1 人が死亡し、人口が 4 分の 3 になりました。その後、中世ヨーロッパで何が起こったか御存知ですか。ルネッサンスなんですね。その構造を見ると、先ほど事務局の方がお話しになったように、あるいは先生からもお話があったように、担い手なのです。担い手を集めることができた領主のところに、科学的な知見が集積されたということがございます。そういうことを考えますと、人口減少下で私たちは何をしないといけないか。もちろん歴

史のとおりやればいいわけではないわけですが、ヒントは隠されていると思いますので、ぜひこういう時代認識というものを、きちっと今後も進めていただければと思います。

以上です。

【竹内部会長】 ありがとうございました。

では、小林部会長、今井委員、根本委員の順番でお願いいたします。

【小林部会長】 全体的な話なのですが、簡潔に3点だけ。

1つは、連携という言葉は極めて重要なのですが、実際に実行するのは極めて難しい。地域の連携という言葉もありますし、分野間、施策間の連携という概念もあります。地域間の連携、いろんな形があるのですが、阪神・淡路大震災のときに自助・共助・公助という言葉が生まれたけれども、地域の共助だってあり得るわけで、そういうメカニズムをどう盛り上げていくか、そういう視点も必要であると思います。

それから、分野間・施策間の連携というのは、一つ一つの施策を掌握している部局がありますが、考えたら組合せの数だけあるわけで、そんなことはとてもやっていけない。しかし、どこかがきちんと関連するところを掌握していかないといけない。実際は、小池先生が言われたように、市場、民間のところでそれが進んでいくので、それをきっかりと掌握しておいていただきたいと思います。とりわけ労働力が減ってきている中で、例えば今、物流の効率化を根本先生がやられて、それが進み、いろいろなところに波及し、流通が変わってきていますし、それから、医療のほうも変わってきている、そういういろいろな波及効果がまた戻ってきていますので、そういう目配りをやってほしいと思います。

2番目、デジタル化という意味をどう捉えていくかという問題です。先ほどの連携という機能あるのですけれども、効率化のためのデジタル化という意味もありますけれども、デジタル化しないとできないことが、できるようになったことがありますよね。それをしっかりと射程の中に入れておかないといけません。先ほどの八潮の事故にも関連するのですが、日本はさまざまなデジタルツインをつくるときに、ともすれば完璧を目指して作りこんでいこうとするのですが、デジタル化を行う大きな意義は、対象物の中でわかっていくこと、わかっていないことも含めて丸ごとを把握していくという意義がある。たとえば、地図の上で地下構造物が多分ここに存在するだろうという、そういうあやふやなこと等も含めて、丸ごとマネジメントの対象にできるということが大きい、そういう視点で見ていただきたいなと思います。

3つ目は、全体としてガバナンスをどうつけていくかというのは、結局K P Iにどのよ

うに書き込むかだと思います。K P Iをどう測定するかということもさることながら、どういうK P Iをきちんと体系づけていくのかということは、これからの作業になってくると思いますが、極めて重要だと思います。

以上です。

【竹内部会長】 今井委員どうぞ。

【今井委員】 今井でございます。主として4点、申し上げたいと思います。

1点目は、データの整備、更新、活用に関する内容でございます。データを利用しようとしたときに、データの鮮度と精度というのは、やはりトレードオフの関係になるかと思っています。特に先ほど小林先生がおっしゃったとおり、要件に満足したものの精度を見極めるというのがポイントかなと思ひまして、高精度なものを求めていくと、鮮度がどうしても落ちていったり費用がかかったりしてしまいますので、そういったところのバランスを考えていく必要があるのかなと思いますので、そういった留意点があろうかと思っています。

また、そのデータですが、人のためなのか、コンピューターのためなのかということです。先ほど田中委員がおっしゃったA Iに学習させるため、そういったことを考えると、やはりコンピューターリーダブルなデータをしっかりと整備して公開をしていくということが、技術革新にもつながっていくのであろうと思います。その際には、以前も申し上げた、原本性とトレーサビリティの確保というものが、ポイントになってくるかと思っています。

2点目は、データの中でも、いろいろな施策のところに出ておりました、人流・車流・物流といったところの観点でございますが、いわゆる都市活動のモニタリングが2点目でございます。すなわち、常時観測するようなものを整備していく必要があるのかなと感じております。車に関しましては、E T C 2.0を用いたもので実際に常時観測等もなされているかと思ひますし、あるいはJ A R T I Cとかで車流のほうも押さえられているかと思ひますが、では、人流のところはどうしましょうかというところで、民間では様々なデータが流通しておりますが、行政側でのそういった常時観測というところの体制も検討していくというのは、1つの課題なのかなと思います。これができると、防災や減災のところで不測の事態が起こったときも、今その場所で何がどう起こっているという都市活動がモニタリングできるのかなと思いますので、そういった指標づくりというのもございましたので、P D C AのCにも使うことができるのかなと思ひました。

3点目は、予算の仕組みのところでございます。資料1の7ページ目や、あるいは20ペ

一ツ目のところに、仕組みの話がございました。例えば群マネについても、インフラメンテナンス国民会議でお手伝いしてございましたときに、シーズとニーズをマッチングしようとしたときに、必ず行き詰まるのが予算のところではございました。隣接する市町でお金をみんなで出し合ったらそのエリアで導入できるのに、そういった出し合っている集約するということができないというようなことがございましたので、技術をうまく生かしてあげるような予算の仕組みというようなところも、併せて検討をしていく必要があるのかなと思いました。

4点目は、人材育成の点でございます。様々な施策を検討されているところでございますが、私自身、やはり学生たちを見ておりますと、高校生の学生たちが、私たちのこの業界をどれだけ魅力的に感じてくれるのかなというところが非常に気になっておりまして、そういった後進学生たちにとっての、子供たちにとっての魅力あるような業界に、何かそういった発信もしっかりとやっていく必要があるのかなと思いました。もっと言いますと、国土交通省に優秀な新卒採用の職員を獲得していくといったところにもつながっていくのではないかなと思いました。

私からは以上です。

【竹内部会長】 ありがとうございます。

根本委員、お願いします。

【根本委員】 ありがとうございます。家田先生から、鉄道貨物、内航海運をどのように増やしていくのか、具体的ではないのではないかなというようなコメントがあったのですが、私としては次回以降、K P I を策定する段階で、どのような手段で輸送トンキロ、分担率を計画期間の中で増やしていくかということを書き込んでいただけないかなと期待しているわけです。

というのも、5年前に比べて、物流政策の進め方はもう全然変わったと思います。やはり荷主を巻き込まないとこの問題は解決できない、荷主に規制をかけなければ解決できないということで、この前、改正物流法が成立しました。また、以前は、物流の予算はなかったのに新たに物流に予算を確保して、荷主がコンテナ、シャーシを導入するときにそれを補助するとか、そういうようなことも進めてきて、物流政策の進め方が大きく変わったと思います。まだ力不足で、コンテナ、シャーシの補助金で増える輸送量というのは期待ほどではありません。ただ、そういうことも分析しつつ、倍増というふうな目標も立てているわけですし、地球温暖化対策計画の中でもうたっているような目標もあります。そう

いうふうなことも配慮して、K P I をつくっていただきたいなと思います。

それから、ついでに一言申し上げると、計画期間は5年間ですから、恐らく29年から30年のK P I をつくることになりますよね。そうなってくると、どこかで2050年カーボンニュートラルという言葉があったのですが、2050年ではなくて2030年の削減に関し、どのようにして国交省して貢献するのかということが問われているわけです。

地球温暖化対策計画は4年ほど前につくったものがあり、そこでは各省庁が施策を並べて、うちの省はこういうふうに削減しますというのを宣言していました。もう4年経っています。道路局は独自に、昨年末に、4年前のものを精査をして、現在の段階で2030年の削減に道路局はこういうふうに貢献できますという資料を作りました。そういうことを他部局もやっていただいて、整合性の取れた形でK P I をつくっていただければと思います。

以上です。

【竹内部会長】 ありがとうございました。

続いて、岩村委員、石田委員、金本委員、二村委員の順番でお願いいたします。

岩村委員からお願いいたします。

【岩村委員】 経団連の岩村でございます。事業者目線で各論5点、端的に申し上げます。

1つは、まず社整審で4点です。社整審の4ページ、群マネの主流化に向けた導入促進について、自治体に対して、導入前の事前調査に国として補助をしっかりとつけることで、政策誘導を行う必要があるだろうというのが1点目です。

2点目は、15ページ、19ページ、22ページあたりにあるのですが、P P P / P F I で、これは繰り返しになりますが、民間の創意工夫を引き出すこと、それから、リスク分担につながる施策に取り組むこと、こういったことを期待したいと思います。例えば政策変更、環境変化があった際に、契約内容を柔軟に見直せるような仕組みの導入が必要ではないかと考えてございます。

続いて、社整審の資料で言うと6ページですが、広域道路整備でありますけれども、空港やリニア中央新幹線の間駅、こういったところの一次交通の拠点周辺の高規格道路のミッシングリンクを、優先的に解消すべきということでございます。

4点目、建設D Xでありますけれども、B I M / C I M といった3次元モデルの普及促進のために、英国のU n i c l a s s 等の海外コード体系との互換性といったものも考慮

して、日本版のコード体系というのを構築していただきたいというところでございます。

最後、交政審の資料の11ページでありますけれども、公共交通の運賃の設定でございます。鉄道と航空運賃について、ここでも触れてありますが、将来的にダイナミックプライシングを実現するために、さらに柔軟に運賃を設定・変更できるような制度を目指すべきと考えてございます。

私も経団連では、今申し上げたような意見も含めて、次期計画に向けた経済界の意見を取りまとめているところでございますので、取りまとめが終わり次第、公表してまいりたいと思いますので、ぜひ御参考にしていただきたいと思います。

以上です。

【竹内部会長】 ありがとうございます。

石田委員からお願いします。

【石田委員】 石田でございます。なるべく短く意見を述べさせていただきたいと思えます。これからの地域とか国を考える上では、国土交通省の中だけではなくて、例えば交通のところでありましたけれども、医療との関係をどうするかや、産業立地との関係をどうするかということについて幅広く意見を述べさせていただきたいと思えます。

今回、カーボンニュートラル、群マネ、モビリティ、あるいは持続可能な地域という、非常に大事なキーワードだと思いますし、政策領域だと思うのですが、ここはやはり分野の連携・協働が、絶対に必要ですよね。広域でやるということは、自治体、行政区会を越えた連携をどうするかということで、これはいろいろ工夫されてきましたが、やはり我が国の不得意なところであるということは否定し難いと思えます。だから、こうなさい、ああなさいという具体的意見は持ち合わせていないのですが、そういうことに対しての壮大な挑戦であるということを、よく塩見局長がおっしゃるので、そういうことをどう精神として注入するのか、本文の執筆等においては強く期待したいと思います。

そういうことで言うと、人口減少は避け得ない、しかも急激に起こるということは厳然たる事実でございますが、人口減少ということを、人口密度だけで計測してもいいのかなという気がします。公共のサービスをどう提供するかというと、モビリティは特にそうだと思いますけれども、サービスをどう重ね合わせていくかということが、これからビジネスとして成立する上では本当に重要な問題となっていくしますので、所掌業務間の連携が必要になると思えます。では、そのサービスの密度の計測をしないと、人口だけでは、人がいなくなるとサービスも何もないんですけど、そこだけでは駄目で、サービスの連携を

する、事業の新たな展開をどうしていくかと考えると、少し違う見方ができるのかなと思います。

3番目は、これも相当先の話ですけれども、そういうことを担っていただく人材をどう考えておくかということに関わるのですが、コロナ禍でエッセンシャルワーカーという言葉がはやりまして、本当に現場現場で働いてくださっている人へのリスペクト、再評価をしての言葉だと思うのですけれども、もう少し違うエッセンシャルワーカーは地域に絶対いるよなと思っておりまして、この代表例が首長さんであったり役人であったり、あるいはお医者さんであったりという、こういうエッセンシャルワーカーっているのかなと思うんですね。そういう人材をどう供給していくかということを真剣に考えないと駄目で、企業の後継者不足を放っておくと水平的なM&Aが起こって、地域の有用な人材などがどんどん東京へ集中してしまうことにもなりかねませんので、その辺も含めてどうするかということでございます。

それで、この中にもいっぱいいいことは書いてあるんですけれども、残念ながら、今、社会資本整備や交通整備投資に対してやればやっただけのことはあるという信頼感が損なわれているような気がします。何かというと無駄遣いと言われるのは、その表れだと思うんですよ。そういうことからすると、小池淳司先生とよく話をするのですが、自己評価というのをもう少し真面目にやったほうがいいのかなと思っておりまして、EUやアメリカの若い研究者の方は、本当に熱心に地道に、分かりやすい説得力のあるデータを集めておられますよね。そういうことも、何か評価とかKPIということを考える上で大事なかなと思いましたので、長くなりましたけど、述べさせていただきました。ありがとうございます。

【竹内副会长】 ありがとうございます。

金本委員、お願いいたします。

【金本委員】 ごく簡単に、3点ほど申し上げたいと思います。

1つは、すごく真面目にやられているなと思うのですが、だからこそ何かわくわく感がないとか、多様性が十分かとか感じます。都市像のポンチ絵は、なかなかすばらしいポンチ絵を作っていただいているのですが、何となく金太郎あめになりそうという感じがあって、もう全然飛び離れた地域をつくっていてもいいのではないかというわくわく感をどこかで入れていただけるといいのではないかと思います。別にタクシーはなくていいじゃないかという世界もあり得るのではないかというふうに思いました。

もう一つは、DXがすごく大きく取り上げられているのですけれども、本当に深く調べておられるかという感じがしまして、データとか、AIとか、スーパーコンピューターとかが出ているんですが、そういうのも非常に重要なのですが、私、今、電力関係にいますけれども、もう少しソフトウェアをちゃんと調べて、いろいろな対策があるのではないかと考えていただきたいと思います。

電力分野は、最適化計算のソフトウェアが20年ほど前からすごく進歩しまして、世界はそちらに行っていますが、日本は遅れています。今やっとキャッチアップしようとしているところで、詳しくいろいろ調べると、こういった細々としたことなのですが、実は世界を変えるようなものがたくさんあるように思います。同じ最適計算のソフトウェアはロジスティクスと物流のところでも使われていまして、それについては日本もかなり頑張っておるという感じではありますが、もっときちんとエコシステムをつくって育成するといったところを考えていただく必要があるのかなと思います。

最後に、人口減少に負けないというのが話題になっていますけれども、私はもう少し踏み込んだ感じでいいのではないかとことです。日本はどこへ行っても人が多過ぎると思っていまして、ヨーロッパに行きますと、人はもっと少ないけれど生活をエンジョイできていると思います。日本の人口が半分になっても、そこそこうまくやれば、快適でいい生活ができるのではないかと思います。山歩きなんかしていますと、とんでもなく人が多いとか、もう少し快適に山歩きできるような国にしたいとか、そういうことも考えて、もう少し夢を持てるようなことも、いろいろちりばめていただければいいかなと思っています。

以上でございます。

【竹内部会長】 ありがとうございます。

二村委員、お願いいたします。

【二村委員】 ありがとうございます。今回の社会資本整備重点計画、それから交通政策基本計画の見直しの方向性について、非常によくまとまっているのではないかと申し上げた上で、何点かコメントをさせていただきます。

まず、全体を通してですが、たしかこれは環境部会のほうで出たキーワードとして、ウェルビーイングの追求というのが出たと思います。これがキーワードになってくるのではないかなと思っていたんですが、今回、計画部会には現れなかったなというのが、最初の感想でございます。

それで、社会資本整備重点計画関連ということで一言。国総研でなかなかいい研究が行われております。例えばグリーン社会のところで、下水道の未利用資源に関する今回政策というのが出ていたと思いますが、まさにどんぴしゃの研究がちょうど完了した状態で上がってきています。何とか国総研の研究をインフラ分野で活用していただければと思います。研究者の皆様のやる気をもっと出るのではと思った次第です。これが1点目です。

それから、2点目なのですが、これは交通政策基本計画のほうです。交通空白の解消は非常に重要だと思う一方で、やはりコンパクトシティであって、立適をよく考えるんだという、この関係性を深く考えていくことが、非常に大事なのではないかと思ったところですよ。誰一人取り残さないといっても、山奥の人まで取り残さないわけにいかないというような御時世であると思いますので、どこまでというようなところをある程度議論した上で、交通空白の解消であるべきと思いました。

それから、3点目、先ほど家田先生から、貨物鉄道のネットワークのお話が出たと思いますが、一步話を進めまして、鉄道の幹線を守るための手段というものを、我々はもうそろそろ持つべきではないかと思います。貨物鉄道のネットワークに関しては、今、悩まされているところでもございまして、日々考えているところではあるのですが、そこからもう一步、やはり貨物鉄道もそうですし、もしかすると国防ですとか、もろもろ考えたときに、幹線をいかに守っていくか、その手段を、要は費用面というような部分で、考えていくべき時期に来ているのではないかと思った次第です。

最後になりますが、これも諸先生方がおっしゃっていたお話に重ねるようで恐縮でございますけれども、今まで様々な政策が行われてきました。この大きな方針の実現というのは、恐らく細かい政策の束によって実現していくものだと考えているところでございますけれども、それぞれの政策がどこまで進捗しているのか。ここさえクリアできればこの政策は進むのになというようなものを、多々拝見しております。

先ほど根本先生から標準化のお話もありましたけれども、実は先ほど視察に行ってきたして、進んでいないのはこういうことがあってという細かい話を聞いてまいりました。これまで行ってきた政策のチェックをするということです。そして、これは特にGXの分野でございますけれども、補助を少ししたぐらいでは進まない分野というものがございます。国が先導していかないといけない部分に関しては、きちんとその頭出しをして、大胆に進めていただきたいと思います。特にエネルギー分野ですね。電力、水素の活用に関しては、国が計画的に行っていただきたいと思いますものと考えております。

以上でございます。

【竹内部会長】 ありがとうございます。

オンラインで御参加の委員の方々、大変お待たせいたしました。谷口守委員、秋池委員、谷口綾子委員の順番でお願いいたします。

まずは、谷口守委員から、いかがでしょうか。

【谷口（守）委員】 谷口守です。少し通信が不安定なので、声だけで失礼いたします。

私からは2点です。まず社重点のほう、15ページを出していただけますでしょうか。この左上の地域、広域化というのが非常に大事だと思うのですが、福岡県とか非常に先進的な地域ではやろうとしていて、一緒にやっていたんですけど、やはりうまくいかないんですよね。仕組みを変えないといけないということを、はっきりさせたほうがいいと思います。仕組みは具体的に提案していったって、押し進めないといけないと思っていて、実現できるかどうかという話がありますが、各自治体でやっている都計審をやめて、都市圏構造をきちんと見る、そういう審議会に仕組みを変えるべきだと思います。併せて予算措置を、その都市圏構造の審議会に全て集中するという形を取らないと動きません。それぐらいのことをやらないといけないというのが1つ目です。

交通計画のほう、こちらは人口減少に負けないという御意見があって、表の御意見としてはそのとおりなんですけど、今、実際、交通問題が起こっている裏の問題としては、貧困化というか、自由に動けない人が増えてきているということです。それは高齢化だけではなくて、物価高騰で自動車を買えない、ガソリン価格高騰で思うように動けないという方が、同じ規模の地方都市の中でも、公共交通が十分でないエリアのところ非常に増えてきているというのが、実際の全国パーソンのデータとかを分析していると見えてきています。

そういう意味では、日本人が自由に動ける社会をきちんとつくって、内需として経済を上向きに持っていくということが、非常に大事なのではないかと考えています。そういう意味では、キーワードはアフォーダビリティですね。移動のアフォーダビリティというのを、KPIの中にも入れていただければいいかと考えております。

半導体の工場を持ってくるとか、インバウンドとか、あと、DX頑張れというのもデジタル赤字があります。割と何か国土を切り売りするような感覚の政策が非常に多くなっていると思うのですが、やはり日本人が自由に動いて、それで内需を拡大していくという観点が、私は非常に重要ではないかと思っています。

以上です。

【竹内部会長】 ありがとうございます。

秋池委員、お願いいたします。

【秋池委員】 3点申し上げたく思います。

まず1つ目なのですが、今回の案につきましては、大きい意味で異論はございませんけれども、少し気になりましたのが、インフラの維持につきまして、人口減ということが言われている中で、どこかに読み取れるように書いてあるのかもしれないんですけども、やはり維持をするときに、再現するということだけではなくて、そして、重点目標1に集積という言葉もありますけれども、何は残し、何は縮小していくのかということも念頭に置いたランドデザインが必要なのではないかと思います。

結局、そのまま再現をしますと、また将来、同じように直していかなければいけないという、今私たちがこのインフラの維持について非常に重く捉えていることが繰り返されることにもなりますので、その辺り、深い思考がなされればと感じております。

それから、2つ目なのですが、それらのインフラの維持につきましても、また、あるいは交通ということに関わりましても、人材が不足していくということがございますけれども、この省力化とか人員不足への対応としてDXというのがしばしば出て参ります。もちろんDXも非常に重要なことでありますが、そこにAIというものが登場してきまして、この先5年間ということと言いますと、その技術も恐らくは飛躍的に変わっていくのだろーうと思います。新しい技術については、もちろん交通やインフラといいますのは安心で安全であることが最重要でございますので、慎重であらねばならない部分も十分あるんですけども、新しい技術についても研究は始めていく必要があるのではないかと感じております。

それから、最後になりますが、様々なことを広域で取り組んでいくということに、インフラも交通もなっていくますけれども、そうなったときに、広域な利用ということが検討できるようなデータの取得、もしかしたら統計的なものも含めて、県の境とか自治体の境でない部分で起こることというのを把握できるような捉まえ方が、継続的にできるといいのではないかと思います。

以上でございます。

【竹内部会長】 ありがとうございました。

続いて谷口綾子委員からお願いいたします。

【谷口（綾）委員】 ありがとうございます。

まず、資料2の7ページの基本方針のAの書きぶりの方向について、じっくりくる表現をどうもありがとうございました。

私からは1点なんですけど、家田先生の最初のコメントですとか、ほかの委員の方々からも御指摘がありましたが、人材育成についてです。資料2のP8の真ん中あたりに、「地方運輸局・運輸支局による自治体、交通事業者の伴走支援」とありますよね。あと、9ページの右下のほうにも、都道府県の役割というところの下の「市町村の牽引伴走」、そして「ヒト&プレイス」、人材育成みたいなことが書いてあるのですが、正直なところ、運輸局とか運輸支局の方とか、あるいは都道府県の職員の方々が、本当に地域を支える地域課題に適応した交通の実現に伴走できるのかというところが、もちろんできる方もいるのですが、疑問が残る方もいるかと思います。

今、氷河期世代の職員とか40代から50代初めの中堅職員が不足しているというのは様々な業種で共通していて、多分、これから5年、10年でもっと大きい社会問題になるのではないかと思いますのですが、中央政府とか地方自治体の職員、交通事業のコンサルなど、地域モビリティを支える立場の方々の人材育成、コミュニティ育成がとても重要なのではないかと思います。人がいてこそDXやAIを活用できるので、DXやAIはすごく大事ですけれども、その前に人というのが基本となると思っております。ですので、人材確保だけではなくて育成も、体系的にぜひ書き込んでいただきたいと思います。

基本方針のDのところに、DXはとても重要だと思うのですが、繰り返しになりますが、人の高度化が、国土交通行政を取り巻く全ての業種でとても重要な要素だと感じました。

以上です。

【竹内部長】 ありがとうございました。

続いて、坂井委員、藤田委員の順番でお願いいたします。

まずは坂井委員からお願いします。

【坂井委員】 坂井でございます。よろしくお願いします。3点申し上げます。

まずは社整審の資料8ページです。包摂社会ということでインクルーシブデザインのような、インクルーシブなソサエティーをつくっていくということだと思うのですが、こちらで真ん中のところに、年齢、性別、国籍、障害の有無と書いてくださっていますが、この国籍の部分が少し薄いというのが最初の印象でございました。現在、日本は、もち

ろんインバウンドで外国人の方が増えていたり、在留外国人の定住ということも右肩上がりで増えております。人口減少ということではありますけれども、こういった外国人の方々も一緒に包摂社会を築いていくということで、もう少しそうした視点も必要なのではないかと。つまり、このページで少し書き込んでいただきたいということです。例えば右下の「地域の人々が」とありますけれども、そこにも交流人口とか、そういったことも含めた書きぶりをお願いしたいと思いました。

2点目は、19ページ、20ページの新たなインフラマネジメント方針についてでございます。やはりインフラですので、どうしても下水道、道路や鉄道、そういったことに目が行きがちですけれども、この中には、公園や川も含まれていると理解しております。現在、かわまちづくりですとか公園の利活用は、人々の利活用みたいなことを促進していくことによって、人々、つまり地域住民、市民が、よりインフラに関心を持ち、そのインフラの管理を市民のできる範囲ということですが、参加することによって、工夫、若しくは人口減少の中でも対応できることがあると思います。

都市インフラということになると、比重的に大きな重いもの、鉄道、道路みたいなものへの関わりは難しいですが、なかには市民がもう少し関わって、利活用を通して管理をしていくことを進めていくというようなことを、今回この計画の中でも書いていただいたら、より進むのではないかと思います。

3点目は、交通のほうについてですが、専門外ですのでざっくりしたことになりますけれども、次回、KPIということですので、ぜひ施策・事業ともに、その推進に向けては、評価軸としての環境を押し出していただきたいと思います。SDGs 2030ということで、ちょうどこの計画がターゲットにする年度にも含まれていると思います。地球の温暖化に対する対応策として、KPIには環境の評価軸というのは非常に重要だと思います。どの施策にも環境の視点が入っているぐらいのKPIというものが必要ではないかと感じておりますので、よろしくお願いいたします。

以上でございます。

【竹内部会長】 では、藤田委員、お願いします。

【藤田委員】 藤田です。防災の観点から少しだけお話ししますが、昨年の能登の災害を見ていても、早期の復旧復興というのが非常に重要であると思いますが、そういうことができるような交通体系とかまちづくりをしていかないといけないというところ、本文中にも書いてあったと思うのですが、ぜひこの辺を重点的に考えていただきたいと思います。

す。

それで、今、世界的に気候変動の問題とか、または日本においては南海トラフ地震とか、そういう大災害が起こることが間近に迫っていることが懸念されています。そういう中で、豪雨の頻度が上がっている。これは気候変動によることなのですが、そういうことを考えると、地震災害とか、または噴火災害と豪雨災害が複合的に起こるリスクが、かなり高くなってきていると思います。

それらが同時に起こらなくても、例えば地震災害の復旧復興が十分できていないところで大雨が起こると、大災害が起こることですので、何とか復旧復興を早く終わらすというようなことをぜひ考えていただきたいなと思います。地震や噴火との複合災害に対してということも考えて、やっていただきたいと思います。

あともう1点ですが、人材育成の話が出ていますが、我々の分野、河川とか砂防とか災害科学とか、そういうところを見ると、やはり人材が不足していると思います。ぜひ学生や若手研究者の人材育成がこれからどんどん進むようなことも、施策として入れていただくといいかなと思います。

以上です。ありがとうございます。

【竹内部会長】 ありがとうございました。

対面のほうに戻りまして、有働委員、お願いいたします。

【有働委員】 ありがとうございます。資料も大変勉強になりましたし、先生方のお話も勉強になりました。ここに書かれたものが全部実現したらすごいと思う一方で、ニュースをやっていると、八潮市での事故のようなことが起こると、国民は結局、老朽化のほう怖い、何が優先順位なのかが分からなくて余計怖いというのがあるので、やはりこの中で優先順位をはっきりつけていくということが、国民の理解にもつながるし、納得できるのかなと思います。

それから、社会資本整備を支える基盤の強化のところで、インフラですけれども、ソフト面が大事かと思っており、特に住民の理解と、役割を持った参加、特に防災で言うと、インフラ以上にそちらのほうで命を守ることになるので、インフラも含めて、その維持も含めて、もう少し市民が役割を持って参加できるということを考えてもいいのではないかと思います。

3つ目は、人口減少に負けないというのは少しい時代前な感じがいたしまして、もちろんそれが大事なのだと思うのですが、金本先生がおっしゃったように、わくわくし

ない感じがするので、「人口減少に負けない」の新しい定義みたいなものがあつたほうがいいのではないかと思います。

以上です。

【竹内部会長】 ありがとうございました。

再びオンラインのほうに戻りまして、大井委員、大久保委員の順番でお願いいたします。

まず、大井委員からお願いします。

【大井委員】 発言の機会を与えていただきありがとうございます。大分大学の大井でございます。オンラインで失礼します。5つあるのですが、手短に申し上げたいと思います。

まず、1番目の資料1、社整審のほうですけれども、6ページと16ページについてコメントがあります。6ページですけれども、一番上のほうです。左側の緑、オレンジ、水色で表示されているところの記載なのですけれども、私は交通の専門なので、地域内の交通サービスの維持・確保というところで、ネットワークの再編の次にいきなりデマンドサービスが来ているのがかなり違和感がありまして、物の順番からいくと、ダウンサイジングをすとか規模の適正化をすとか、そういった記述にしたほうがこれはよかったのではないかなと思います。いきなりデマンドありでやってしまうと、議論がまたおかしくなるのではないかなと思います。エリア内の循環交通で、絵の中にデマンドと書いてあるのですが、これはデマンドに限らないと思うので、その辺りの書きぶりを少し御修正いただきたいというのが1点目でございます。

それから、16ページですね。こちらに担い手の話があるんですが、社重点計画と交通計画が何か分離してしまっているからこうなったのかという邪推をしてしまったのですが、「建設業・運輸業の担い手の確保」と書きつつ、運輸業の担い手の確保の中に人間の輸送の話が全く書かれていない点に、かなり違和感を覚えました。今、深刻になっているのは実はそちらもなので、やはりそこは書いておいていただきたいと感じています。ただ、もしかしら外的外れなことを言っているかもしれませんので、そこは御容赦いただきたいと思うのですが、貨客混載とか今いろいろ出てきていますので、やっぱり人間の輸送ともここは絡む話なので、ぜひ一言ぐらい書き加えていただくべきではないかと思いました。

資料1のほうは以上で、次は資料2のほうです。交通政策の交通基本計画です。

まず7ページですけれども、実はこの中に、これほど社会問題になっていながら、運輸業の人材確保の話が1行もないのが、やはり今立てる交通計画としては、大事な点を抜け

落としてしまっているのではないかなと思います。幾ら自動運転やライドシェアが入っても、やはりまだまだ人間に依存しないといけないところは多いので、先ほど小池先生が公共の役割と民間の役割という話をしていて、そこにも少し関係すると思うのですけれども、やはり肝心の担い手を確保するということを最初に置かないと、幾ら移動手段の導入を支援しても、かなり片手落ちみたいになってしまうのではないかなという懸念を覚えております。

それから、次は9ページ目です。これは少し期待的なところですが、他分野の共創とかの話がいろいろとここに出てきていると思います。いろいろなものと共創しましょうということで、これは前々からも言われていることですが、共創という意味では、Ma a Sって本来は異分野共創、目的ベースで移動を確保していくという考え方ですし、観光のほうで導入されているDMOというの、本来そういう考えの下にできるべき組織です。よく見たらこれは観光との共創が抜けていますね。そういったところをぜひ書き加えていただくと、今、国が進めていらっしゃる観光なり交通の政策とも一致するのではないかなと思います。Ma a SとかDMOという言葉はまだまだキーワードになると思いますので、ぜひ入れていただければありがたいです。

最後、12ページです。ネットワークの話が出ていますが、先ほど来、家田先生と根本先生が言われていた貨物の動脈としての地方鉄道の問題も重要で、そこは新幹線だけではないということがあるので、ぜひそれは入れていただきたいと思うのですが、もう一つお願いがあるのが、道路ネットワークの話を議論しなくていいのかなと思いました。この例では、三大都市圏の環状線の話と港湾のアクセスの話で出てくるんだと思うのですが、これほど災害とかが起きていて、特に東日本大震災のときとかの道路網のミッシングリンクとかがすごく問題になったんですね。逆に、九州では熊本地震のときに、東九州の自動車道のミッシングリンクを解消してくださっていたので、物流とか、そういう物資輸送に対するリスクというのはかなり軽減できているという部分がありますので、そういう広域の高規格道路のネットワークという話を、やはりここでも議論しておく必要があるのではないかなと思います。道路の話をすると、よく車の話ばかりに行きがちなのですが、公共交通も物流も使いますので、道路も立派な公共交通を支えているインフラだと思いますので、ぜひそこを考慮していただくと、なお一層いい計画になるんじゃないかなと思います。

私からは以上でございます。ありがとうございました。

【竹内部会長】 では、大久保委員からお願いいたします。

【大久保委員】 ありがとうございます。多角的な視点を丁寧に取り入れていると思いますので、この点は評価したいと思います。その上で、大小4点申し上げたいと思います。

社重点計画と交通計画、両方に関わることとして、社重点計画のページで申し上げますが、パワーポイントの12枚目でグリーン社会関係ですけれども、ここの2つ目の目指す姿ですが、1番目が2050カーボンニュートラルという形で目標がはっきりしていますので、2番目の自然共生も、ネイチャーポジティブというキーワードをきちんと出したほうがいいと思います。それから、この3つの基礎となっている安全・健康、すなわち騒音とか振動とか大気汚染とか、そういった部分についてはベーシックなことです、これはその基盤にあるということを、本文にはきちんと入れていただきたいと思います。

それから、パワーポイント14枚目、これが2点目になります。DXですけれども、ここに書かれていることに加えて、地盤のデータベースの整備や、ドローンの活用も含めまして、DXは労働者の安全にもつながると思いますので、そういったキーワードも入れていただければと思います。

それから、3点目が、パワーポイントの22枚目です。ここは肝となるところだと思っております、多様な公共事業評価を入れていただいているのですが、それに加えまして、最初の5ページに地域の将来像を踏まえた計画、政策にしていくということが掲げられていたことを踏まえますと、世界的には標準装備となりつつあるSA、サステナビリティアセスメント、持続可能性アセスメントということをきちんと入れて、世代間公平を含めた将来世代のニーズを反映した形での政策を担保できるような仕組みの導入が必要ではないかと思います。SA、それから、環境面ではSEAといった、計画レベルでの地域の将来像に応じた政策の担保措置が必要と考えます。

それから、各事業ベースでは、公共事業評価のところで、従来の評価軸が少し古くなっている部分もあると思います。例えば道路で言えば速達性、交通事故の減少、定時性といったものが指標にされてきましたが、低速交通が必要とされているところでは、速くならなくとも整備が重要であるということもありますし、また、交通安全に関しましては自動運転で代替できる部分もかなり出てきていますので、既存の評価軸の改訂が必要と思われる部分があるということと、それから、貨幣換算が困難な効果の評価も挙がっていて、この部分は重要ですが、例えば自然で言えば、インフラ整備によって失われるマイナス部分というものもあるので、この点もきちんと評価の中に入れて、だからこそこれをできるだけ少なくし、さらにはネイチャーポジティブに持っていくためのところに予算をきちんと確

保する、そういうプロセスになるかと思いますが、マイナス部分も含めて、それをプラスに転じるための仕組みとなるように改革をしていくべきではないかと思います。ここが大きいところになります。

最後は、交通計画に特化した話ですけれども、交通計画のほうの2ページ目では、公共交通を社会インフラと捉えるべきであるというお話が出てきておりますけれども、その前提といたしまして、先ほど委員の方が移動のアフォーダビリティというようなお話をされましたけれども、移動権、あるいは移動の自由というものが、人間が生きていく上で、あるいは幸福にとって不可欠でいかに重要なことかという、その理念・原則をまずきちんと書く。だからこそ、公共交通はそれを支える社会インフラであり、そこに様々な形での確保、担保措置が必要になってくるということです。その移動の自由という側面を、まず考え方の中にきちんと位置付ける必要があるのではないかと思います。

以上でございます。

【竹内部会長】 ありがとうございました。

大日方委員からお願いいたします。

【大日方委員】 ありがとうございます。私からはバリアフリーという観点で少しお話を申し上げたかったのですが、今、大久保委員がおっしゃっていただいた移動の自由の観点が、すごく重要だなと思いました。どちらの2つの計画の中にも、包摂社会であるとか共生社会を実現するための交通基盤の確保というところで、バリアフリーという言葉は使っていますけれども、ハードのバリアフリー、ソフトのバリアフリーといっても、いずれもそれは、あるものに少し付け加えるといったような視点がやはり多いなと思っていて、誰も取り残さないということが交通政策の中では基本になるんだというようなところを少し書き加えていただけると、より力強いメッセージになるかなという点が、1つ申し上げたかった点です。

あと2つが、人材確保というところもありましたけれども、その中に外国人材とか、高齢で障害を持っているような方も働けるような運輸業の人材確保といったようなことも、少し視野に入れていただけるといいのではないかという点です。

そして、最後が、地域の足、観光の足というところの、今、交通空白の解消で、地域の足、観光の足と言いましたが、これが両立されるのだろうかということです。地域の足を、もしかしたら観光客が奪ってしまうというようなことにもなりかねないというところで、少しこの辺り、もしかしたら別に議論したほうがいいのかもしいかなと感じた次第

です。

以上です。ありがとうございます。

【竹内部会長】 ありがとうございます。

それでは、事務局から全体的なお話として何かございましたらお願いします。

【社会資本整備政策課長】 まず、社会資本整備につきまして、大変貴重な、まだ私も気づいていない視点を多々いただきました。しっかり受け止めて、本文等の検討作業に移らせていただきます。また、私からの説明が少し言葉足らずであったことによる御意見もありましたので、それらにつきましても、委員の方々に個別に御説明させていただきながら、よりよいものにしていければと思っております。今後とも御指導をよろしくお願い申し上げます。

【交通政策課長】 交通政策の方も様々御指摘いただきまして、特に家田先生から厳しく叱咤激励いただきましたので、今回の資料の書き方が、もしかすると危機感が伝わっていなかったかもしれないですが、我々の思いと政策の中身、ここはしっかりと危機感のある政策を書き込んでいきたいと考えております。アフォーダビリティといった議論もございましたので、地域の足をどう確保していくのか、観光の足をどう確保していくのか。その際のアウトカム、K P I、そういったところもしっかりと検討していきたいと思えます。

また、同じく貨物の関係も、これは新しい物流政策であったり、鉄道のネットワークの議論、様々ご指摘いただきましたので、こういったこともしっかり反映させていきたいと思えます。

そのほか、全体的に人口減少についての様々御指摘いただいたと思っております、その中で特に人材の育成の観点、それから連携をしていく、それからD X・データの活用、これはソフトウェアの活用など様々御指摘をいただきましたので、今日のこういったご指摘もしっかり受け止めていきたいと思っております。

最後に、やはり人口減少の中でもいかに前向きにというか、わくわく感ということがございましたが、しっかり足を確保して地域も稼いでいけるとか、もう少し前向きな新しい技術とか、そういったものも様々活用できるような世界を作っていくのかなと思っております。まだまだ足りないところがあると思いますが、今日の御指摘を全てしっかり受け止めて、検討を進めていきたいと思えます。どうもありがとうございました。

【竹内部会長】 ありがとうございました。いろいろ皆さんから多様な御意見を頂戴して、欠けている視点とか、もっと重く見なさいいけない視点とか、様々なところがござい

ました。お褒めの言葉もいただいたのもありがたいところではございますけれども、家田先生のお話は十分考えていきたい、反映して、準備をお願いしたいと思います。ただ、大筋においては、方向性自身を大きく変えるという御意見はなかったかと思いますので、今ある方向性の下で、多様な御意見を反映して、よりよい計画をつくっていくようにしていただければ、ぜひ皆様のほうで御検討をいただきたいと思います。

以上で議事は終了ということになります。

では、進行は事務局にお返し申し上げます。

【交通政策課企画室長】 竹内部会長、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、国土交通省大臣官房公共交通政策審議官の池光より御挨拶を申し上げます。

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】 本日、長時間にわたりまして、数多くの委員の先生方から、大変示唆に富む有意義な御意見を頂戴しました。お時間をいただいて、大変勉強させていただきましたことを、まずもって御礼申し上げたいと思います。

今日お示した基本方針なり目標なりというところは、それに基づいてどういうことを具体的にこの5年間で進めていくかというところは、もちろん社整審も交政審もまだまだ内部で様々議論を積み重ねているところです。今日だけの資料ですと、今やっていることが並んでいる感じがして、あまり目新しさがまだ感じられないとか、ちょっと方向性がよく分からないため、どっちをやろうとしているんだという印象も、多分持たれた部分もあるんだろうなと思います。

我々も引き続き、今日の御意見もいただいて、さらに、これから進める政策の内容も練り上げて、次回、また今年の秋頃に両計画の取りまとめというスケジュールになってございますので、各それぞれの段階で、御指導いただければと思っております。

本日は大変ありがとうございました。引き続きよろしくお願いいたします。

【交通政策課企画室長】 それでは、本日の議事は以上です。竹内部会長、小林部会長、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、よろしくお願いいたします。

最後に、事務局より連絡事項を申し上げます。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 —

(参考) 計画部会後に受領した委員からの補足御意見等

【家田委員】

1) 記述における「アウトカム」の重要性について

1990年代末から政府全体で「政策評価」と「成果重視」の政策運営が強調され、国土交通省においても「アウトプット」(例えば、「〇〇kmの道路建設」)から「アウトカム」(例えば、「交通事故が〇〇%減少」)へ政策姿勢の転換がかなり行われてきました。もちろん「アウトカム指標」の定量化が難しい事項(美観とか国防)もありますので、アウトカム万能ではありませんが、「アウトカム」重視の姿勢は顧客である国民に向き合う姿勢として基本中の基本です。

そのような視点から資料を通読すると、①「アウトプット」の記述にとどまり「アウトカム」の追求が不十分な事項、②国民の生活や経済活動への効果を伴う「実質的アウトプット」(例えば、〇〇箇所の下水道老朽部分を更新)ならまだしも、必然的に実質を伴うわけではない単なる「〇〇計画の策定」といった「行政活動のアウトプット」(もちろん必要な活動ではあるが決して目的でも目標でもない)にとどまるもの、さらには③単なる「行政の努力姿勢を示す」に過ぎない事項を「目標」と取り違えているものなどが散見され、かつて政府を挙げて謳われた「アウトカム」指向がかなり希薄になっているように感じます。安全面でも地球環境面でも状況が一段と切迫し、同時に人口減少にともなう財政制約がより厳しくなる中、政府の行政行為の的中度(ドンピシャ性)がより強く求められます。以上のような点から目標の記述とKPI設定においては「アウトカム」指向に十分に配慮されることを求めます。

2) インフラマネジメントへの傾斜配分の必要性について

国土や「施設インフラ」(例えば道路)あるいは施設インフラの上で行われる様々な「サービスインフラ」(例えばモビリティ産業)をここではまとめて「インフラ」と呼んでおきますが、こうした一般インフラへの財政支出は、①量的拡張支出(私の用語では「水平展開」)、②質的改善の支出(景観創出・耐震強化・自動運転など「整備思想の転換」を伴うもの。私の用語では「垂直展開」)、③必須の更新投資を含めたマネジメント支出の3つに分けられると思います。

この三者の財政上のシェアは分野の歴史的展開の差異に応じてまちまちですが、総じて今

後は第三の「マネジメント支出」のウェイトを増やさざるを得ません。そうでないと国民へのサービス水準が劣化していきます。もちろん新技術や予防保全への転換、インフラ群マネジメント、いわゆる「インフラのトリアージュ」などの施策によって、必要支出を削減する努力は不可欠ですが、八潮事故でもわかるとおり、全国のインフラメンテナンスが置かれている財政上の苦境はそうした努力だけで吸収できるようなレベルではありません。重要なことは、これまで「量的拡張（水平展開）」に非常に大きなウェイトが置かれてきたインフラ行政を、ここで「マネジメント」と「質的改善（垂直展開）」へ相当程度ウェイトシフトすることであり、そうした基本的転換を新たな基本方針として打ち出すことだと思います。そういう骨の太いところでの「思想的転換」がまだ明瞭に打ち出せていないように思います。

（財政面に加えて、インフラマネジメント人材の人的ネットワーク化と地元型建設業の「地域インフラなめジメント産業」への再構築が不可欠ですが、ここでは詳述しません。）

3) モビリティのおかれた深刻な現況と政策スタンスの基本について

バス・鉄道など全国のいわゆる「公共交通」の事業は顕著な苦境にあります。様々なモビリティの中でも特に状況が切迫する地方における「地域モビリティ」は、2012年に新設された「交通政策基本法」が基礎におく、「地域モビリティの確保は地方自治体の責務(・・)」とする思想に基づき様々な努力 ― 一見栄えのするLRT建設のようなものばかりでなく、地味ですが「有償自家用輸送」や被災地における「共助的なカーシェアリング（日本カーシェアリング協会）など事業思想的な大転換がみられるものまで ― が払われてきました。しかしながら、地域モビリティ総体として見た時には、事態は一層深刻な状況へと移行しています。（特にコロナ禍によって事態が10年ほど加速されたと言われています。（(一財)「地域公共交通総合研究所」の諸レポートをご参照）

また、全国にネットワークを張るJRですが、現況は37年前の国鉄分割民営化の前夜に比べると格段に厳しい状況にあります（例えば、新幹線網が1.5に拡大したのに対して高速道路網は2倍、JRの旅客輸送量が1.1倍に伸びたのに対して高速バスと国内航空はどちらも2倍に伸び、鉄道の競争環境は非常に厳しくなっています）。結果として、JR内の内部補助に頼る地方路線維持（ローカル線ばかりか「幹線」と呼ばれてきた区間も）は深刻な限界を迎えています。北海道や四国の苦境は著しいものです。大きなネットワークを張る民鉄の状況も類似しています。整備新幹線開業にともなう並行在来線の自治体による引き受け問題

とも相まって、カーボンニュートラル施策上も重要な鉄道貨物のネットワーク維持が極めて重大な危機を迎えています。

以上のような危機的状況は、利用者である国民はもとより交通事業者が日々直面する苦境であり、これまで約10年間にわたって基本理念としてきた「交通政策基本法」のフレームワークが一種の限界を迎えていることを再認識しなくてはならず、これまでのフレームワークを建設的に発展運用もしくは高度化することをも射程においた、一步も二歩も踏み込んだ実効性のある政策メッセージが求められていると考えます。

私は、モビリティに限らず、サービスを含めた広義のインフラの事態改善には、下記の式に象徴されるパワーの発現が不可欠と考えていますが、モビリティの分野ではとりわけ(国民の後押しを含めた)「政治的モメンタム」が甚だ不足しているように思います。

改善推進力＝(経営力＋政策力＋市民力)×政治的モメンタム

そのためにも審議会のメッセージは、「インパクト＋実効性＋本気さ」を強化していただきたいと切に思います。

4) インフラ政策と交通政策における「わたしたち性」の重要性について

ハードとソフト、人工物と自然物など様々な様相をもつ広義のインフラですが、その根源は①「わたしたち性」と②「共通善」にあるのではないかと私は考えています。この「わたしたち性」が故に、本来的には、施策判断とマネジメント作業とコスト負担とそして利用とがいずれも「わたしたち性」によって繋がっているわけです。

ところが都市化と分業の進展とともに、インフラにおけるこの「わたしたち性」が希薄化する傾向にあるのは、歴史的にもやむをえない趨勢ではあります。とはいえ、人々が深い関りを忌避する一方で、ある意味では「絆」や「ともだち」を求めていることも最近の傾向です。災害となれば極めて多数のボランティアが集まります。前述の共助型のモビリティや九州の「道守活動」あるいは河川の市民活動も同種のものです。SNSを通じた諸問題にも注意が必要ですが、インフラの関わる諸施策の中で、「わたしたち性」を刺激・誘導・促進する諸活動は、けっして補助的なものではなく、実はインフラ政策の中でも中心的存在として位置付けるべき重要事項で、ましてや人口減少の中ではマネジメントにおける必要上も、あるいは人々の潜在的願望上も、「わたしたち性」の重要性は益々高まるものと考えています。何人かの委員の方々のご発言も同様のご趣旨だったと思います。

その際、単に「市民の参加と協力が重要」といった施策実施における手段ととらえるので

はなく、インフラに関する根幹的な認識にかかわる重要事項として力強く打ち出していた
だくことを期待していますし、それが社整審・交政審ともに新たなメッセージとして魅力
を創出することにもつながるだろうと考えます。

以上、家田 仁（政策大）

【小池淳司委員】

1) 審議をする審議会への回帰

審議会で、各委員の意見を聞き、それを網羅した方針ならびにKPIを組み立てるというプ
ロセスにそろそろ限界が来ているように思います。欧米では、政府の方針があり、それを
実現するために各省庁が協力する体制へと移行しています。この意味で、わが国の審議会
のような問題は比較的少ない状況です。このことから、審議会の意義が問われているの
ではないでしょうか。各委員は各分野の専門家で、主義・主張の対立が見られますが、そ
れをどのように方針に結び付けるか、今一度、議論が必要だと思います。

2) 行政と市場の役割分担

委員会でも発言しましたが、これまで、国土交通行政はPPIやPPP、あるいは規制緩和とい
うように市場を活性化するための施策に注力してきたように思えます。そのひずみが、地
方の公共交通の衰退、地方のインフラメンテナンス問題などで顕在化し、さらに、東京へ
の一極集中の問題へと発展してきています。もしかすると、人口減少の一因の可能性もあ
ります。いまいちど、行政、すなわち、市場メカニズムでは取り残される人のために何が
できるのか、役割分担を見直す時期に来ていると思います。この意味で、盲目的に規制緩
和・地方分権を進めるとは違う態度が必要だと思います。

3) Well-Beingに関して

Well-Beingを実践的に用いている分野として医学がありますが、医学では“生理学的に機
能障害がない状態”をWell-Beingと定義しています。これを応用するなら、国土において
機能障害がない状態を国土のWell-Beingとするべきではないでしょうか。つまり、交通も
含めたインフラは私たちが生活するうえでの外的環境であり、そこで生活する人の幸福の
前提にあるものだということです。そう考えると、埼玉の陥没事故のようなことをおこさ
ないことこそ、Well-Beingに資する施策と言えると思います。国土構造上おきてはいけな

いことをおこさない。それは、全国民の生命財産を守ることにほかならないと思います。
一見、わくわくするような方針ではありませんが、このことをどこかに明記する必要があります。

4) 各位委員会らの意見に対して

小林委員の分野間連携の難しさ

→ イギリスでは、ボリスジョンソン政権のLeveling-upという公約、つまり、地方のレベルを上げるということに対して、あらたにLeveling-up省（現在は消滅）を立てると同時に、各政策判断において、この上位計画との整合性を含めたEconomic Narrativeを作成し、政策評価において、B/Cよりも重要なものと位置付けています。省庁間連携の難しさは、各国同じですが、やはり抜本的な行政システム、計画策定プロセスの変更に加え、政策評価システムも変更する必要があります。この部分はUKのGreen BookにおけるGolden thread(金の糸)をどう作るのかの指摘と同じです。

参考：<https://www.gov.uk/government/publications/green-book-supplementary-guidance-projectprogramme-outcome-profile>

石田委員の事後評価に関して

→ これもイギリスの例ですが、事後評価（AppraisalではなくEvaluation）はMugenda Bookマジェンダブックとともに、Evaluation Task Forceという組織で網羅的に行っています。それが、上記のような制度改革につながっていると聞いています。

参考：<https://www.gov.uk/government/publications/the-magenta-book>

<https://www.gov.uk/government/organisations/evaluation-task-force>

以上 小池淳司

【松本委員】

■今後の社会資本整備の方向性

7ページの「地域の将来像を踏まえたインフラの再構築」について意見を述べたいと思います。

国交省が中心となり、「全自治体の取組を継続的に後押しする仕組みの構築」は重要だと思いますが、地方行政に自主的に動いてもらえるような取組も大事だと思います。

例えば、地方行政が中心となった再生可能エネルギー導入拡大に向けた地域共生型の事例があります。熊本県では、県が、欧州の中間支援組織のような役割を担っています。

欧州の中間支援組織は、①再エネプロジェクトの計画、開発に関する専門知識や情報の提供、②ステークホルダー同士のコミュニケーションの媒介、③広域・基礎自治体の再エネ普及戦略の構築支援をしています。熊本県は、県が中心的な立場に立ち、地域共生型の陸上風力発電のゾーニング事業を行っています。

その際、地域ごとに地域懇談会を行い、地域特有の情報やゾーニング案に対する地域住民の意見を集めることや、市町村が、促進区域の設定にスムーズに移行できるための工夫など、市町村をサポートする独自の取組をしています。再エネ事業者は、市町村の認定を受ければ、事業の許可などがワンストップ化され、環境影響評価法における配慮書を省略できるといった特例も受けることができます。また、熊本県が望ましいと思うエリアへ再エネを誘導する効果もあり、再エネのゾーニングができます。

熊本県は、保護したい環境や景観を再エネ開発から守りながら、地域での脱炭素を進めています。

このように、欧州の中間支援組織のような役割を都道府県が果たすことで、再エネプロジェクトの地域共生型の事例が生まれており、こうした事例をもっと増やしていくべきではないでしょうか。

■交通政策基本計画の見直しの方向性について

第3次交通政策基本計画の目標、政策（案）は、熟慮した上でよくまとめられていると思います。

13ページの「基本的方針B成長型経済を支える、交通ネットワーク・システムの実現」

「目標4：地域間の円滑な人の流れ、交流を実現する多様な交通機能の拡充・強化」の

【移動そのものを観光資源とする取組の促進】の「水陸両用バスによるツアー」は、国内外の観光客に喜ばれると思います。例えば、「TOKYO NO KABA」や「SKY DUCK」は魅力的な動画です。津軽白神湖（白神山地）や琵琶湖の湖面、ハウステンボスなど日本各地で取組みが広がっています。YouTube等で世界に発信してはどうでしょうか。

18ページの「目標8：気候変動の顕在化や世界的潮流等を踏まえた環境政策の積極的な推進」について、理想的には18ページに掲載された内容を推進していくべきだと思いますが、現実的にはコストの問題もあり、思うように全ての導入が進んでいる状況ではあり

ません。タクシーやバスなどのドライバー不足の問題もあることから、給与を上げるなどの対策も必要になるかもしれません。