

前回の計画部会における主な意見について

前回の計画部会における主な意見について

社会資本整備重点計画関係

◆ 重点目標ごとの政策の方向性、政策パッケージとそれを構成する主要施策について

- ① 活力のある持続可能な地域社会の形成
- ② 強靱な国土が支える持続的で力強い経済社会
- ③ インフラ分野が先導するグリーン社会の実現
- ④ 戦略的・計画的な社会資本整備を支える基盤の強化

◆ 新たなインフラマネジメント方針と、方針に基づく工夫等が継続的に普及・拡大するための仕組みの構築について

- ⑤ 新たなインフラマネジメント方針について

◆ 持続可能で質の高い社会資本整備を担保する措置

- ⑥ 公共投資、公共事業の評価手法について

◆ その他

◆ 重点目標ごとの政策の方向性、政策パッケージとそれを構成する主要施策について

① 活力のある持続可能な地域社会の形成

- 八潮市の道路陥没事故を受けて、インフラに関する真剣な再検討が必要。特に、目視確認できない地下のインフラのマネジメント方針を刷新する必要がある。
- 人口減少下でインフラを維持するためには、何を残し、何を縮小させるかということを念頭に置いたランドデザインが必要。
- 地域内の公共交通サービスの維持・管理について、ネットワーク再編の次にいきなりデマンドバスの導入が来るのは、違和感がある。間に、規模の適正化があるべき。エリア内の循環交通は、デマンドバスに限らないので記載ぶりの再検討をお願いしたい。
- インフラや交通の取組の広域化にあたって、自治体の境界を越えて起きることを把握できるよう、統計を含むデータを継続的に取得できると良いのではないかな。
- これから日銀の利上げが早まっていくと言われている中で、予算制約はますます厳しくなる。新規整備への投資を確保するためにも、予防保全をしっかりとやってほしい。
- 八潮市の道路陥没事故を受けて、国民は政策の優先順位が分からず余計に老朽化を不安視している。政策の優先順位を国民に示し、理解を促せると良い。
- 医学におけるWell-Beingの定義を応用すると、国土のWell-Beingの定義は国土において機能障害がない状態といえる。八潮市の道路陥没事故のようなあってはならない事故を防止して国民の生命と財産を守るという方針を明記すべき。
- 包摂社会関係の説明として、「年齢、性別、国籍、障害の有無等に問わず」と記載があるが、国籍の要素が薄い。インバウンドや在留外国人の定住も増えており、外国人と一緒に包摂社会を築いていく視点も重要ではないかな。
- 新技術の導入に向けたシーズとニーズのマッチングは予算制約を理由に行き詰まることが多く、隣接する自治体間で費用を負担しあって新技術を導入できないこともある。複数自治体の新技術導入を後押しするような予算の仕組みが必要。
- 真面目でわくわく感がない。多様性は十分だろうか。まちづくりの絵は、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な。タクシーがない世界を描くなど、新たな地域をつくっていくわくわく感があっていいのではないかな。
- 広域的なインフラマネジメントを進めるため、仕組みの変更を検討すべき。例えば、自治体ごとの都市計画審議会を廃止し、都市圏構造を捉えた審議会に変更したうえで、予算措置も都市圏構造の審議会に集中させないと、政策が進まないのではないかな。

◆ 重点目標ごとの政策の方向性、政策パッケージとそれを構成する主要施策について

② 強靱な国土が支える持続的で力強い経済社会

- インフラ整備の先行が経済成長に繋がるので、地域の稼ぐ力を高めるとともに民間の投資意欲を引き出すインフラ整備方針の具体化が必要。企業の予見可能性の向上に資する計画にするため、民間投資の誘発に繋がる指標を重視すべき。特に、道路や鉄道などの機能強化の遅れは、民間投資の遅れにつながるため、地域経済の成長に資するKPIを設定すべき。
- 資料中の「持続可能」という表現は、足元の一人当たりGDPが落ち込んでいる中で、現状維持のみという消極的なメッセージとして捉えられかねないので、経済成長という視点を盛り込むべき。
- 防災上危険な区域の人口が増加しているため、先進事例に学びつつ、防災に係る全体的なレベルを底上げする必要がある、鍵となる部分は国が支えていくべき。土地政策と防災政策をまとめて検討してほしい。
- 早期の復旧復興に資する交通体系やまちづくりについて重点的に記載してほしい。また、同時になくとも地震災害後に噴火や豪雨が複合的に発生するリスクの高まりも踏まえて、早期に復旧復興を終了させるための検討を進めるべき。

③ インフラ分野が先導するグリーン社会の実現

- GXの分野では多少の補助による対処療法的な対応に留まらず、国が先導して大胆に行うべき部分があり、中でも電力・水素といったエネルギー分野は国が計画的に行うべきではないか。
- 下水道の未利用資源に関する研究など、国総研の研究をインフラ整備の分野でもぜひ活用してほしい。
- 2050カーボンニュートラルは目標がはっきりしているが、自然共生社会に対するネイチャーポジティブもキーワードとして明確に打ち出した方がよい。また、3つの政策パッケージ（脱炭素、自然共生社会、循環型経済）の基礎として、安全・健康、すなわち大気汚染や振動、騒音などへの対応があることも本文では考慮してほしい。
- 2050年カーボンニュートラルについて、次期計画の計画期間を踏まえると、2030年の削減目標への貢献も重要ではないか。4年前に地球温暖化対策計画で掲げた政策をもう一度精査し、整合性の取れた形でKPIを作るべき。

◆ 重点目標ごとの政策の方向性、政策パッケージとそれを構成する主要施策について

④ 戦略的・計画的な社会資本整備を支える基盤の強化（１／２）

- 地盤のデータベース整備やドローンの活用など、労働者の安全に資するDXの取組もあるため、労働者の安全もキーワードとして本文に入れてほしい。
- BIM・CIMの普及促進に向け、海外コードとの互換性を考慮しつつ日本版として標準化されたBIM・CIMのコード体系を構築してほしい。
- 省力化や人手不足対策に資するAI技術は、次期計画の計画期間において飛躍的に変化すると思われる。インフラ・交通分野では安心・安全が最重要であって慎重であるべきではあるが、こうした新技術の研究は始めるべき。
- 社会資本整備や交通分野の現場環境は、改善の余地が大きいものと承知している。AI学習を活用し、従前のノウハウを将来の担い手に伝承するとともに、省力化と生産性向上により待遇改善を図るなど、魅力的な仕事と評価されるように取り組むべき。
- インフラ業界の人材育成にあたって、後進となる学生たちに向けた魅力の発信も重要。
- 地域のエッセンシャルワーカーについては、現場で働くだけでなく、首長や役人、医者といった（公的）サービスの従事者も含むのではないか。こうした人材の都市への流出を防げるよう、人材供給策を真剣に検討する必要がある。
- 河川や砂防、災害科学の分野で人材が不足している。学生や若手研究者の育成を進めるための施策も入れてほしい。
- 「建設業・運輸業の担い手の確保」に旅客輸送の担い手確保について触れられていないのは違和感。貨客混載などの検討も進んでいるところなので、貨物輸送だけでなく旅客輸送の担い手の確保についても追記すべき。
- デジタル化は、効率化だけでなく不可能を可能にする効果もあることに留意すべき。例えばデジタルツインについて、日本は完璧を求めて作りこむ傾向があるが、地下構造物のおおよその位置が地図上で把握でき、不明確な部分も含めてまるごとマネジメントできる点にもデジタル化の意義がある。
- データの整備・更新・活用にあたって、データの精度を求めると鮮度が落ちるとともに費用もかかることから、データの鮮度と精度のバランスに留意すべき。要件を満たすデータの精度を見極めることが重要。
- AI学習を念頭に置くと、コンピューターリーダブルデータの整備、公開が技術革新にもつながっていく。その際、データの原本性とトレーサビリティの確保が重要。
- 人流・車流・物流といった都市活動を常時モニタリングしたデータの整備が必要。ETC2.0等を用いて車流は常時観測できると認識しているが、災害時の状況把握の観点でも、行政による人流の常時観測の体制検討は課題。
- DXの文脈でAIやスーパーコンピューターについては資料にあるが、ソフトウェアについても検討すべきではないか。例えば、最適化計算のソフトウェアは物流分野でも使われており、こうしたソフトウェアの開発等について、エコシステムを作って育成することも必要。

◆ 重点目標ごとの政策の方向性、政策パッケージとそれを構成する主要施策について

④ 戦略的・計画的な社会資本整備を支える基盤の強化（２／２）

- 土木関係の建設会社が一社もない自治体があるなど、基礎自治体単位での取組の推進には限界がある。このため、地域生活圏（経済圏域）の考え方が重要であり、こうした考え方に近い群マネを推進すべき。国の主導的な役割に期待している。
- スモールコンセッションを含むPPP/PFI等における地域企業の活用は、地域における建設業の育成の観点でも重要。災害時の速やかな復旧・復興、地域経済の活性化も図られることから、国主導で推進していただきたい。
- 国が自治体の取組を継続的に後押しすることも重要だが、自治体に自主的に動いてもらえるように促す取組も重要。再エネ分野では、県が中心となり周辺市町村のサポートや関係者の意見調整を行う事例もみられるなか、こうした都道府県が欧州の中間支援組織のような役割を担う事例を増やしていくべき。
- 地域の建設業は、地域インフラマネジメント産業として再構築し、育成しないと今後立ちゆかない。
- 広域的なインフラマネジメントを進めるため、仕組みの変更を検討すべき。例えば、自治体ごとの都市計画審議会を廃止し、都市圏構造を捉えた審議会に変更したうえで、予算措置も都市圏構造ベースの審議会に集中させないと、政策が進まないのではないか。
- 社会資本の整備・維持管理を支える基盤の強化という観点では、ソフト面、特に住民の理解と役割をもった参画も重要ではないか。維持管理も含めて、住民の理解や参画を促すことで、防災面での効果発揮も期待される。
- 群マネの主流化に向けて、導入に向けた事前調査に補助をしっかりとつけて政策誘導を行う必要がある。
- PPP/PFIや規制緩和など市場を活性化するための施策が、地方の公共交通の衰退や地方のインフラメンテナンス問題などにつながっている可能性はないか。市場メカニズムで取り残されている人々のため、行政と市場の役割分担を見直すべき。

◆ 新たなインフラマネジメント方針と、方針に基づく工夫等が継続的に普及・拡大するための仕組みの構築について

⑤ 新たなインフラマネジメント方針について

- かわまちづくりや公園の利活用を通じて、インフラ管理に住民が参画することで人口減少下でも工夫できることがある。道路、鉄道などの都市インフラへの関わりは難しいものの、可能な範囲で住民が関わり、利活用することで管理を進める旨を計画に記載できないか。
- 連携という概念には、分野間、施策間、地域間の連携や地域の共助も含まれ、これらのメカニズムをどう盛り上げていくかという視点が必要。例えば、物流の連携が別の分野に波及し、流通や医療が変わってきている。このような点に目配りすることが必要。
- 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づくりの実現においては、分野間・自治体間の連携・協働が重要。我が国が不得意とすることであり、壮大な挑戦となるが、こうした精神を本文に記載すべき。
- インフラへの財政支出は、これまで「量的拡張（水平展開）」に大きなウェイトが置かれてきたが、更新投資を含む「マネジメント」や「質的改善（垂直展開）」（景観創出や耐震化、自動運転など「整備思想の転換」を伴うもの）へ相当程度ウェイトをシフトすることが重要であり、そうした基本的転換を基本方針として打ち出すべき。
- PPP/PFIでは、民間の創意工夫を引き出すとともに、政策変化や環境変化の発生時に契約内容の柔軟な見直しを図る仕組みの導入など民間のリスク分担につながる施策が必要。
- これまでの政策の進捗を確認したうえで、政策の追加を含め、問題解決の策を講じるべき。

◆ 持続可能で質の高い社会資本整備を担保する措置

⑥ 公共投資、公共事業の評価手法について

- 社会資本整備や交通整備投資がもたらす効果への信頼が損なわれており、無駄遣いと指摘もなされていることから、自己評価の手法を改善すべきではないか。評価手法やKPIを検討するうえでは、分かりやすく説得力のあるデータを集めることも重要。
- 公共事業評価について、地域の将来像を踏まえた計画の必要性を考えると、サステナビリティアセスメントなど、世代間公平性を含む将来世代のニーズも反映した形で政策を担保する仕組みも必要。
- 公共事業評価について、既存の評価軸の改訂が必要。例えば道路では、低速交通が必要とされる地域では速達性は求められず、交通安全については自動運転で代替できる部分もある。
- 貨幣換算が困難な効果の評価では、インフラ整備によってもたらされる環境へのマイナスの効果についても考慮することとし、マイナスをなくす、またはプラスに転じよう、予算が確保される仕組みとなるような評価プロセスに改革していくべき。

◆ その他

- インフラに関わる諸施策の中で、インフラの問題を自分ごととして捉え理解する「わたしたち性」を刺激・誘導・促進するような、災害ボランティアや共助型のモビリティなどの諸活動は中心的存在であるべき重要事項。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「わたしたち性」を力強く打ち出していただきたい。
- 本文における目標の記述とKPIの設定においては、「アウトカム」指向となるよう十分に配慮されたい。現状の資料では、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、計画策定などの行政活動のアウトプットに過ぎないもの）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る。
- サークュラーエコノミーへの移行やインフラを支える自治体の担い手確保には、民間の協力が有効で、イノベーションやスタートアップも期待される。民間企業が、インフラ整備関連の情報に常にアクセスできるよう、環境を構築すべき。
- 全体としてガバナンスをどう効かせるかという点で、KPIをどう測定するか、どう体系づけていくのかというこれからの作業が極めて重要である。
- 環境部会で出ていた「Well-Being」がキーワードではないか。
- 各分野の専門家である委員からの意見を聞いて、網羅的な方針やKPIを設定する審議会というプロセスに限界が来ているのではないか。各委員からの意見をどのように方針に結びつけるのか、議論が必要。
- 社重点計画も、インフラに対する時代認識を整理したうえで、必要な政策を打ち出すべき。その際には、行政や民間企業、国民でそれぞれに時代の捉え方が異なるので留意が必要。

前回の計画部会における主な意見について

交通政策基本計画関係

◆ 基本的方針ごとの目標とそれを構成する主要施策について

① 基本的方針A 地域社会を支える、地域課題に適応した交通の実現

- 都心と地方部でアフォーダビリティに差がある状況であり、ここに国が介入すべきではないか。
- まちづくりとの連携や地域産業の活性化は、平時のみならず災害時の対策としても有効というフェーズフリーの考え方が進んでおり、交通がより良くあることに価値がある。まちづくりの中に多様な方が参画できるよう、情報を出しながら形成することが必要。
- 歩きたくなるまちなかの取組は、予算との兼ね合いとなるが、地域の魅力を向上させるためにはハード整備が重要。ハードがあることによって魅力的に映るものであり、地域の魅力を見える化することにつながる。国土の安全保障の観点としても、津々浦々に国民が住んでいることが必要であるので、意識的に地方の楽しさ、便利さが改善され、魅力が高まっていることを情報発信していくべき。
- 人口減少社会においては、「密度」にフォーカスしてはどうか。具体的にはサービスの密度がビジネスとして成立させるために重要であり、密度の計測が必要ではないか。
- 空白解消と立地適正化の整合性について考えるべきではないか。「どこまでやるか」を議論すべきではないか。
- 運輸業の人材不足に関する明記が抜けているのでは。移動手段の確保だけでなく、担い手確保の観点が重要。
- 他分野との共創について、MaaSやDMO、観光との共創といったものも入れるべきではないか。
- 交通空白の解消を考えるにあたり、地域の足、観光の足は分ける必要はないか。観光での利用が地域の足を奪ってしまうような状況があるのではないか。
- 地域モビリティは、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る。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おり、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、一歩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。
- 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」が甚だ不足しており、審議会のメッセージは、「インパクト＋実効性＋本気さ」を強化することが必要。
- インフラに関わる諸施策の中で、インフラの問題を自分ごととして捉え理解する「わたしたち性」を刺激・誘導・促進するような、災害ボランティアや共助型のモビリティなどの諸活動は中心的存在であるべき重要事項。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「わたしたち性」を力強く打ち出していきたい。

◆ 基本的方針ごとの目標とそれを構成する主要施策について

②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

- インフラ整備の抑制は企業の利益を損ない、国際競争力を低下させることにつながっているのではないかと懸念されている。民間投資の誘発と具体化に向けた議論が必要であり、その評価軸（KPI）が必要であり、企業の予見可能性を高めることが必要ではないか。
- 鉄道については、国鉄民営化した時代よりもっと厳しい状況になっている。新幹線の開通に伴い、並行在来線も苦しくなっており、貨物ネットワークが寸断される可能性も出てきた。今後CO2削減の課題もある中、貨物をどうしていくのか記載すべきではないか。
- 物流は今後具体的な目標を定めてくれることを期待。この間、荷主の行動変容に関する取組や、物流に関する予算の確保など、これまでにない取組も進んで来たところもある。今後、モーダルシフト倍増や温対計画の目標とも調整しながらKPIを作成すべきである。
- 今回の計画は、2050年のカーボンニュートラルの目標がある中での2029年・30年までの目標に向けてどうするのが問われている。4年前に各省庁が地球温暖化対策計画で掲げた政策をもう一度精査し、整合性の取れた形でKPIを作るべき。
- 公共交通の運賃の設定にあたっては、これまで以上に柔軟な変更ができるようにすべきではないか。
- 鉄道の幹線は国防上も重要であり、予算含め考えていくべきではないか。
- 広域交通については、新幹線だけでなく、地方鉄道の問題や災害時の物資輸送にも生きる道路ネットワークの話も必要ではないか。

③基本的方針C 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

- カーボンニュートラルの実現に向けて、分野間の連携・協働が必要。自治体・行政区分を超えた連携は不得意な分野と思うが、壮大な挑戦に期待する。
- それぞれの政策がどこまで進捗しているのか、どこをクリアすれば進むのか、といった政策のチェックが必要ではないか。特にGXの分野では多少の補助による対処療法的な対応に留まらず、国が先導して大胆に行うべき部分があり、中でも電力・水素といったエネルギー分野は国が計画的に行うべきではないか。
- KPIの検討にあたり、脱炭素に向けて技術で対応すること、政策の評価軸として「環境」の視点が必要ではないか。
- 複合災害のリスクが高まっている。早期の復旧・復興に加え、人材不足が今後進むことを考慮した施策展開が必要ではないか。
- 2050年カーボンニュートラルに向けて、自然共生はネイチャーポジティブの観点が必要。その他、騒音、振動、大気汚染といったベーシックな課題も本文には入れるべきではないか。
- バリアフリーについて、ハード・ソフトともにちょっと付け加えるという視点到に留まらず、誰一人取り残さないということが基本になるということを記載すれば力強いメッセージになるのではないかと懸念されている。
- 人材確保について、外国人材、高齢者、障害を持っている方も働けるような運輸業の人材確保も視野に入れることが必要ではないか。

◆ 基本的方針ごとの目標とそれを構成する主要施策について

④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

- 人材育成について、現場の環境もあまり良くないという実情もあることから、AIを活用して省力化、生産性向上を実現することによって、待遇改善を行い、これまでの知見をデジタルで受け継ぎ、更に違う働き方ができるという社会、魅力的な仕事にすることを目指すべきではないか。
- デジタル化は効率化のため、という側面もあるが、それをしないとできなかったことができるようになるということも多数ある。何でも完璧を目指しがちであるが、データは不完全なものも含めて丸ごと捉えることができること、分かっていないところは分かっていないときっちりと把握することができる。そのようにあやふやなことも含めてマネジメントの対象とすることができるのが利点である。
- データの精度と鮮度はトレードオフの関係にある。精度と鮮度のバランスが大事。また、人のためであるとともに、コンピュータでの活用を考慮し、リーダブルである必要があるのではないか。そのために、原本性とトレーサビリティが重要。
- 人流物流の観点で、データは行政側での常時観測（モニタリング）が必要。例えば自動車はETC2.0等で実際に常時観測しているが、人流についても常時観測の体制の検討が必要ではないか。防災・減災の観点でも有効ではないか。
- DXについては、ソフトウェアの部分で色々な対策があるのではないか。細々としたものであっても世界には多くあり、エコシステムを作って育成するということを考える必要があるのではないか。
- 人材不足への対応としてDXは重要。特にAIが登場し、今後飛躍的に進化することが予想される。安全・安心を守りつつ、AIを活用するための研究が必要ではないか。
- 広域での在り方が検討できるよう、自治体の境を越えたデータの取得が必要ではないか。
- 人材育成について、「伴走支援」という言葉が記載されているが、地方自治体の人材で伴走支援ができるのか、これを担う人材育成が必要であり、DX等を扱う「人の高度化」が国土交通行政全てにおいて必要ではないか。
- DXについては、労働者の安全につながる技術の活用も入れるべきではないか。

◆ 基本的方針ごとの目標とそれを構成する主要施策について

⑤その他

- これまでは行政と市場が手を組んで成長させてきたが、行政と市場の役割を見直すべきではないか。KPIを満たすところに発破をかけるのはいいが、取り残されたところをどうするかを考えることが必要ではないか。この結果が地域間格差を生んでおり、国は対峙しなければならないのではないかと感じた。
- 基本認識の「一人ひとりが豊か」は、「全員」「誰一人取り残さない」が国の本来の姿ではないか。
- 2013年の交通政策基本法の制定から10年が経過し、ローカルの交通は自治体の頑張りでは持たない状況となっており、この目標設定と記述では、地方の産業や足に困っている人が納得する基本計画にすべきではないか。今の目標は、施策を推進するよう努力することが目標となってしまっている。またKPIは計画を何個作ったというようなアウトプットではなく、アウトカムを設定すべき。
- 行政・民間・国民で熟度が異なるため、それを認識した政策が必要。
- 「人口減少に負けない」という表現には賛成。一方で、社会の基盤がしっかりしていれば、ペストによる人口激減後に欧州でルネッサンスが起きたように、人口減少は怖くない、新しい社会を築いていける、と伝えていく見方もあるのではないかと感じた。
- 「連携」は重要だが難しいこと。地域の共助をどう盛り上げるかという視点が必要。分野間・政策間の連携については、各部局できちんと把握していく必要がある。例えば、物流の連携が別の分野に波及し、流通や医療が変わってきている。このような点に目配りすることが必要。
- 全体としてガバナンスをどう効かせるかという点で、KPIをどう測定するか、どう体系づけていくのかというこれからの作業が極めて重要である。
- 人材育成について、学生や高校生にとっての魅力ある業界、という発信が必要ではないか。
- 「人口減少に負けない」というスローガンについて、より踏み込んでもいいのではないかと感じた。日本どこへ行っても人が多いと感じる。もっと少なくとも快適な暮らしができるのではないかと、という意味で、夢を持てるような内容を散りばめられないか。
- 環境部会で出ていた「Well-Being」がキーワードではないか。
- 「人口減少に負けない」というのは表の意見と言える。裏側では、貧困化、自由に動けない、車を買えないなどといった問題が地方部で増えている。日本人が自由に動ける社会を作り、内需を拡大することが大事ではないか。
- 全ての政策を実現できるのが理想であると思うが、優先順位を付けることが必要ではないか。優先順位を付けることで国民の理解にもつながり、国民が役割を持って参加することにつながるのではないかと感じた。
- 「人口減少に負けない」というのは一時代前の言葉のような印象。この言葉の新しい定義、ワクワク感が必要ではないか。
- 公共交通を社会インフラと捉える前提として、移動の確保が大事だという理念を提示し、それを担保するものとして公共交通政策を記載すべきではないか。