

第54回社会資本整備審議会計画部会及び
第52回交通政策審議会交通体系分科会計画部会

令和7年6月27日

【交通政策課企画室長】 定刻になりましたので、ただいまから第54回社会資本整備審議会計画部会及び第52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の野津でございます。よろしく申し上げます。

本日はお忙しいところ本部会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19名の御参加となります。

大日方委員におかれましては、御出席の予定でしたが、御都合により急遽欠席との連絡を頂戴しております。また首藤委員より11時半頃に他業務により御退席される旨お聞きしております。また本日、一般社団法人日本経済団体連合会常務理事の岩村委員が御欠席ですが、専門的な御意見をいただくために、日本経済団体連合会産業政策本部上席主幹の脇坂様に御出席いただいております。

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、議事及び資料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。なお、本日も配りしております両計画の骨子案につきましては、これまでの計画部会での御議論を事務方で取りまとめたたたき台であり、各委員の皆様の案に対する御意見の反映前であるため、今回は出席者の皆様のお手元で御覧いただくのみとして非公開とさせていただければと思います。この点につきまして、あらかじめ御了承をお願いいたします。

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。カメラ及びマイクは通常オフの状態、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、会議室での御参加の皆様は、御発言される際、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っております。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としてください。

オンラインで御参加の方々の中で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合せください。

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を申し上げます。

塩見局長、よろしくをお願いいたします。

【総合政策局長】 おはようございます。総合政策局長の塩見でございます。

小林部会長、竹内部会長をはじめとしまして、委員の先生方には大変お忙しい中、この会議のためにお時間を割いていただきましたこと、改めて深く申し上げます。ありがとうございます。

この計画部会でございますが、国土交通省の重要な政策でありますインフラ政策、そして交通政策の基本につきまして、国だけでなく、自治体の方、民間企業の方も含めて、今後の在り方をみんなで共有できるような計画をつくること、みんなにとっての羅針盤となるにふさわしい計画をつくるのが任務であります。

これまで2つの計画につきまして、一体的な御議論をいただいてまいりました。本日から、新しく若いお二人の先生方にも御参画をいただいておりまして、この部会の任務であります中長期の政策の方向性を議論するにふさわしい専門的な御知見、そして若いお立場から御参画いただくこととなります。どうか忌憚のない御意見を賜ればと思っております。

昨年の4月からこの検討を始めまして、議論を重ねてまいりました。これまでに、今後の社会の姿などを展望し、今後の政策の基本的な方向性、重要な政策などの御議論をいただいて、おおむね計画の骨格は定まってきたと思っております。本日はこれまでの議論を踏まえまして、今後の計画づくりに向けた骨子案ということで、一番大事なところにつきまして、御議論を賜りたいと思います。

いよいよこの議論も最終コーナーを回ってまいりまして、これから取りまとめの段階になってまいりますので、くれぐれもよろしくお願い申し上げたいと思います。

本日も幅広く、御意見を賜りたいと思っておりますが、私としては2つ、大きな課題が

まだ残っているかなと思っております。

一つは、インフラ政策と交通政策。この2つは、車の両輪であると思っております。したがってこの部会でも、一体で御議論いただいていたりましたが、資料としては全く別の顔つきをした資料ということになっております。

2つの政策が、部会一つだけの中身はばらばらということにならないように、より一体性の高い計画に仕上げていく必要があるのかなと思っております。それには見せ方の問題といたしますか、御説明の仕方の問題ももちろんあるとは思いますが、それぞれの計画にそれぞれの相手方の計画の大事なエッセンスをきちんと入れ込んでいくということも大事なのではないかなと思っております。それぞれの計画の中でまだ十分、そういう意味で書き込めていないところについては、なお充実させていく必要があるのかな、両方の計画の一体性という意味で、なお検討していく必要があると思っております。

もう一つは、今年1月に発生しました八潮市での事故の関係でございます。前回のこの場でも御意見を賜りました。インフラの老朽化に対する国民の御意見、御関心が高まっている中で、今後のインフラマネジメントをどうしていくのかということについては、なお一層、記載を充実させていく必要があるのだろうと思っております。この計画部会とまた別に老朽化対策についての議論もまた別途いただいているところでもあります。そういう御議論も挙げさせていただき、また、この場での御意見をしっかり賜って、インフラの老朽化のマネジメントの在り方についての記載の充実ということについても、しっかり考えていかなければならないかなと思っております。

この点に限らず、幅広く忌憚のない御意見を本日賜りまして、これから始まります最終段階の取りまとめに向けまして、よりいい計画ができますように、先生方の御知見を賜りますことをお願い申し上げます。冒頭の御挨拶とさせていただきます。

本日もどうぞよろしくお願いを申し上げます。

【交通政策課企画室長】 続きまして、新しく委員に御就任された皆様の御紹介に移らせていただきます。このたび社会資本整備審議会及び交通政策審議会の計画部会では、新しく2名の委員が御就任されておりますので、御紹介させていただきます。

まず、東京大学空間情報科学研究センター准教授の新保奈穂美委員です。

【新保委員】 新保と申します。よろしくお願いをいたします。

【交通政策課企画室長】 続きまして、株式会社都市空間総合研究所代表取締役、東京都市大学建築都市デザイン学部都市工学科秋山研究室准研究員、水谷昂太郎委員です。

【水谷委員】 水谷と申します。よろしくお願ひいたします。

【交通政策課企画室長】 続きまして、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8点ございます。議事次第、委員名簿、資料1から4、参考資料1、2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て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。これ以降の進行は社会資本整備審議会企画部会長の小林部会長にお願いしたいと存じます。

どうぞよろしくお願ひいたします。

【小林部会長】 それでは、皆様よろしくお願ひいたします。小林でございます。

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骨子案について御説明を受けた後、意見交換を行いたいと思います。委員の皆様におかれましては、忌憚ない御意見をいただければと思っております。

それでは、議事に入ります。

本日の議事は、2点ございまして、最初は次期社会資本整備重点計画の骨子案について、2点目に次期交通政策基本計画の骨子案についてということになっております。それぞれ資料に基づいて御説明いただいた後、これらの意見に関して意見交換をまとめて行いたいと思います。

オンラインで出席の方におかれましては、御意見、御質問の際は、手を挙げる機能で発言を希望する旨をお知らせください。私から発言者を指名させていただきます。

それでは、まず、資料1及び2についての説明をお願いいたします。

【社会資本整備政策課長】 社会資本整備政策課長の西山でございます。

まず、お手元の資料1に沿いまして、御説明をさせていただきます。

次期社会資本整備重点計画の骨子案についてです。1ページ目を御覧ください。今回御議論いただくことと今後の進め方についてです。前回2月に重点目標ごとの政策の方向性等について御議論を賜ったところございまして、赤い囲みの部分ですが、今回、次期計画の主な構成と次期計画の骨子案について御審議を賜りたいと考えています。骨子案につきましては、先ほど冒頭御紹介ありましたとおり、非公開とさせていただいております。

そして本日いただきます様々な御意見を踏まえて、計画の素案のさらなる充実を図ると

ともに、八潮市の道路陥没事故につきまして、有識者会議で下水道以外のインフラについてもさらなる御議論が進められているという状況を踏まえ、インフラの老朽化対策につきましてなお一層の内容の充実を図る、このような2つの作業を中心に、次回、夏頃を想定してはいますが、次期計画素案について審議を進めてまいりたいと考えております。

その後、計画部会を2回程度開催して、閣議決定につなげてまいり、このような進め方を想定しております。

続いて2ページ目を御覧ください。骨子案の主な章立てについてです。御覧のように、大きく4つの章立てを想定しています。

まず、第1章「社会資本整備を取り巻く社会経済情勢の変化」といたしまして、昨年4月以降、3回の各部会で審議をいただいた内容を踏まえて、社会経済情勢の変化などについて記載をしております。

次に、第2章といたしまして、「中長期を見据えた社会資本整備の方向性」という章です。こちらは大きく4つの節で構成しています。

まず、第1節ですが、「社会資本整備を通じて重点的に対応すべき社会課題」といたしまして、先ほどの第1章で整理した様々な社会経済情勢の変化を踏まえて、インフラ整備がこれから中長期的に対応していくべき社会課題について整理して、それぞれ目指す姿を提示をしております。

次にこれを踏まえ、第2節「4つの重点目標と、その実現に向けた政策の中長期的な方向性」として、第1節の目指す姿に対応した4つの重点目標、これは昨年9月、今年2月の計画部会で御審議賜った事項をベースとしてまいりますが、この4つの重点目標を設定いたしまして、各重点目標について中長期的な方向性を示してまいり、このような構成になっております。社会資本整備重点計画が中長期のインフラ整備の羅針盤として機能していく上で、この中長期的な方向性の部分、極めて重要な内容をなすものと考えておられ、さらなる充実を図ってまいりたいと考えています。

続いて第3節です。新たなインフラマネジメントの方針としまして、こちらは昨年9月、今年2月の部会で御審議賜りました新しいインフラマネジメントの方針の体系化について、その内容や実効性の確保、それを実効的に進めていく上での国民の方々の理解の醸成等々について、記載を盛り込んでまいりたいと考えています。

そして第4節「持続可能で質の高い社会資本整備を担保する措置」としまして、安定的、持続的な公共投資の必要性などについて記載をしております。

以上が総論の部分でありまして、次に第3章に重点目標ごとの「政策パッケージ」と重点施策、KPIについてお示しをする構成としております。まず、こちらは第1節・第2節と2つの節で構成しておりますが、第1節のところ、重点目標、政策パッケージなど幾つか用語が出てまいりますので、これらの関係性について、各重点目標について設ける政策パッケージと重点施策、また重点施策の指標とKPI、それぞれの関係性について記載をいたします。

その上で第2節として、こちらが第3章の大宗をなす部分になってまいります。第2章で整理した各重点目標に沿って、個別の重点目標について事業の概要等々を記載していく、このような構成を想定しております。こちらでは各重点目標について、現状と課題を整理した上で、政策パッケージごとに重点施策をお示しする、そして重点施策についてその進捗状況を図るための指標を設定しまして、その中でも政策パッケージの全体的な進捗を示す代表的な指標につかまして、KPIとして設定する、このような構成で考えております。

本日お示しをしております非公開の資料2は、現在検討中のものがございますけれども、KPIの例を掲載させていただいております。一方で、指標につかましては、次回の計画素案の段階でお示しをさせていただきたい、このように考えてございまして、例えば現行の計画ですと表形式で整理されてございますけれども、指標についても一定の分量になるものと想定しておりまして、現在、別途お配りしております資料2は大体60ページぐらいの分量になってございますけれども、これに数十ページ追加されるものと考えております。

最後に第4章といたしまして、地方ブロック重点計画など、計画の着実な推進を図っていく上で必要な事項について記載をしております。こちらでは、重点計画のフォローアップについても記載を盛り込みます。

続いて3ページ目を御覧ください。今、申し上げた事項のイメージを持っていただきやすいように、主な構成として図示したものとなっております。本日いただく様々な御意見、また計画本文案の作成等も踏まえまして、このイメージ図をさらにブラッシュアップしながら、計画の概要図みたいなものに発展させてまいりたい、このようにイメージをして作成しているものです。

こちらは御覧のとおり、それぞれの章の関係のイメージでございまして、冒頭のところにありますように、取り巻く社会経済情勢の変化といたしまして、人口減少であるとか、インフラ老朽化、災害の激甚化・頻発化、成長型経済への転換期にある経済、地球環境、

デジタル・新技術、暮らし・働き方やニーズの多様化、こういった経済情勢の変化を挙げ
ております。

第2章は中長期を見据えた整備の方向性といたしまして、中長期の方向性などについて
盛り込む部分です。中ほどより下段の部分が第3章でして、御覧のように、4つの重点目
標と目指す社会の姿を位置づけ、それぞれごとに重点施策を盛り込み、K P Iなどを設定
していく、このような構成としております。

一番下段の部分ですが、こういった4つの重点目標などの目標の効率的・効果的な達成
に向けた横断的な指針といたしまして、新しいインフラマネジメントとして、現在でも様々
な施策の中で取り組まれている部分であります。これを改めて体系化をして、関係者一
丸となって取り組んでいく、このような計画体系を志向するものでして、御覧のような5つ
の柱を掲げさせていただいております。

こういったインフラマネジメントを含めて、インフラ整備がしっかりと実効的に進めら
れていく上でも、ベースとなりますのは国民の皆様方一人一人の理解あるいは共感といっ
たものによって支えられるものであると、こういった認識についても計画の中で位置づけ
てはどうか、このように考えており、国民共有の貴重な資産であるインフラを支える国民
一人ひとりの理解の醸成、こういったものについても盛り込んでまいりたい。単に認識と
して必要性を示すだけではなくて、例えば様々な経済効果であるとか、インフラが発揮す
る多面的な効果を見える化する取組であるとか、地域の住民の方々だとか、企業の方々
により身近な立場で接しておられる地域の主体、例えば首長をはじめとする地方公共団体、
こういった方々との連携をさらに密にしていくことで取組が実効的に進むような、そうい
った新しい仕組みについても充実させてまいりたい、このように考えています。

続いて4ページ目を御覧ください。お時間の都合もありますので、各論について説明は
割愛させていただきますが、こちらは重点目標 I のK P I等の位置づけのイメージです。

まず、重点目標、例えば重点目標 I でございますが、横軸といたしまして、緑の部分に
あるとおり、3つの柱立てとなっております、それぞれごとに縦軸に、政策パッケージ、
重点施策、そしてそのK P I、このような位置づけをしています。別途お示しをしており
ます骨子案のほうでは、これらを体系的に本文化している、このようにイメージしてい
たきますと幸いです。

この中でも2ポツの部分で、インフラの老朽化に関連いたしまして、地域の将来像を踏
まえたインフラの再構築の部分が出てまいります。こちらでは現在検討中のK P Iを掲げ

させていただいておりますが、先ほど申し上げましたとおり、さらに老朽化対策については議論がなされていく部分ですので、そういった議論の状況も踏まえて、次回に向けてK P I等をさらに検討を深めてまいります。

続いて5 ページ目を御覧ください。こちらは重点目標Ⅱ「強靱な国土が支える持続的で力強い経済社会」の政策パッケージ、重点施策、K P Iについてです。

御覧のように、重点目標Ⅱにつきましては、1 ポツ2 ポツと2つの大きな柱立てに即して、縦軸、一番左側でございますが、それぞれ政策パッケージごとに重点施策とK P Iを位置づけさせていただいております。こちらの1 ポツの⑤の部分につきましては、ほかのところと異なりまして、K P Iはまだお示しできておりませんが、こちらはそれぞれの施策が中長期的な性格もあるものですから、次回に向けてこちらのK P Iの取扱いについてさらに検討を深めてまいりたいと考えております。

最後に6 ページ目です。こちらが重点目標Ⅲ・重点目標Ⅳの政策パッケージ等のイメージです。重点目標Ⅲにつきましては、緑色の3つの柱立てに即して、政策パッケージ、重点施策、K P Iなどを位置づけさせていただいております。また下段の重点目標Ⅳの部分ですが、戦略的・計画的な社会資本整備を支える基盤の強化といたしまして、3つの柱立てに即して政策パッケージ等を位置づけてまいりたいと考えております。こちらの中でも、重点目標Ⅲの3ポツの部分、建設リサイクルの高度化に関連いたしましては、K P Iをお示しできていませんが、こちらは別途関連する有識者の検討会での議論もなされているところと承知しておりますので、そちらの議論状況も踏まえて検討する必要があるため、本日の時点ではK P Iとしてはお示しできていない点について御理解賜ればと思います。

資料1につきましては、以上でございます。

また、別冊といたしまして、資料2として非公開の骨子案を御用意させていただいております。全量で大体60ページ弱の分量で御用意させていただいております。

内容につきましては、これまで、昨年9月、今年2月の計画部会で御審議賜りました内容をベースといたしまして、またその後、政府の様々な政策の進展の議論なども一部踏まえて、現時点で骨子案としてお示しをさせていただいております。本日賜ります様々な御意見も踏まえて、さらに次回の計画素案に向けてしっかりと内容の充実を図ってまいりたいと考えております。

お時間の都合もございまして、説明は割愛させていただきますこととお許しください。

私から以上でございます。

【官房参事官（交通産業）】　　続きまして、次期交通政策基本計画の骨子案について御説明をいたします。

総合政策局の参事官をしている廣田と申します。どうぞよろしく願いいたします。

それでは、資料3「次期交通政策基本計画の骨子案について」という表紙の資料、横のパワーポイントの資料で御説明をさせていただきます。

それではまず1ページ目をおめくりください。本日御議論いただきたい内容についてでございますけれども、前回の2月の計画部会では、小委員会における議論を踏まえた基本的な方針における目標、それから政策の案及び次期計画における時代認識及び基本認識についてお示しをして議論をいただきました。

本日は、前回の計画部会の各種の御意見を踏まえた対応も含めながら、次期計画の主な構成、特に次期計画の骨子案に記載している目標や施策を中心に、御説明をさせていただきます、御議論いただきたいと考えているところでございます。

それでは、2ページ目をお開きください。2月の計画部会でもお示した全体構成案となります。大枠につきましては、前回の計画でも大きな御意見はなく御理解いただいたものと考えております。骨子案ではこの上の、前半の課題の提示を1章、その後の施策の方向性と具体的な目標施策について、2章と3章で記載しております。

本日は前回の計画部会で初めてお示しました基本認識について、賛意の御意見もございましたけれども、その他の視点からの御指摘もいただきましたので、基本認識の提案に当たってどういった趣旨でこの案を示させていただいたかという点について、御説明を再度させていただきます。また、前回4つの基本的な方針における目標、それから政策の方向性、あるいは代表的な施策についてお示しましたけれども、かなりシンプルな資料でございましたので、交通政策としてこの計画期間内で危機感を持って取り組むべきことというのが分かりにくいという御指摘も頂戴いたしました。骨子案に記載の次期計画期間において取り組むべき施策について御説明をさせていただきます、御議論いただきたいと考えているところでございます。

3ページ目は、基本認識となります。基本認識のワンフレーズを提示するに当たりまして、どういったメッセージを込めて整理しているかについて記載した形でお示ししております。

まず、赤枠の中でございますけれども、「人口減少に負けない」という点について、人口減少がやっぱりあらゆる事象の前提条件になっており、交通政策において需要の減少のみ

ならず、担い手不足による供給制約に正面から取り組む必要があるという認識をベースにしております。そのような条件下においても、一人ひとりの豊かさ・安心を実現できる社会に向けて、必要な移動が満たされることが不可欠である、こういう認識を持って政策を進めていきたいというメッセージを、我々としては伝えてまいりたいと考えております。

その中で、この四角の3つ目になりますけれども、具体の政策、施策の実行に当たりまして、事業者、産業、それから自治体の壁を越えた連携・協働が必要になっていること、これをモビリティ・パートナーシップ・プログラムと銘打って進めていくことで、人の力を最大限発揮していき、その上で、活用可能なデジタル・新技術の力を最大限活用して人口減少に負けない社会を実現していく、そこに必要な施策をこの4つ、下にありますAからDからになりますけれども、柱に沿って提示してまいりたいと考えているところでございます。

4ページ目をお開きください。2月の計画部会でお示した基本的な方針AからDについては、変更はございません。そこにそれぞれ位置づける目標についても大きな変更はございませんけれども、御指摘を踏まえて表現の適正化を図ったり、あるいは一部の目標の構成を変更しまして、12ありました目標を11に再編しているところでございます。この11の目標の内容につきまして、以下5ページ以降で御説明をさせていただきます。

まず、5ページ目でございますけれども、これは基本的方針Aの地域交通の問題についてでございます。2つの目標を掲げているうち、まず目標1でございますけれども、「地域交通のリ・デザインの全面展開による「交通空白」の解消・地域課題の解決」という目標でございます。地域交通は買物、医療、教育などの人々の生活でございますとかあるいは観光の振興、こういったものに欠かすことができない、まさに地方創生の基盤でございます。今、待ったなしで取り組むべき交通空白の問題について、年限を区切って集中的に取り組む旨を提示しております。

この交通空白という、一つの考え方でございますけれども、私ども全国一律の基準を当てはめているわけではございませんで、今年に入りまして、自治体のほうに、その地域の実情を踏まえながら、移動の足がないとか、あるいは利用しづらいとか、こういった困りごとを抱える地域がございますかという形でお尋ねしたものを、交通空白地域としてリストアップをさせていただいているところでございます。

この交通空白地域の解消に向けまして、令和7年度から9年度までを交通空白解消・集
中対策期間としまして、全国各地の交通空白の解消を進めてまいりたいと思います。もち

ろん国の総合的な後押しもしっかりさせていただきまして、自治体における持続可能な交通空白解消に向けた体制を構築していきたいと思っているところでございます。

6 ページ目をお開きください。基本認識のほうでも少しお示ししました、多様な関係者の連携・協働というところについて、取組の方向性を提示しているところでございます。上の丸のボツのところでございますけれども、3行目あたり、複数の事業者・自治体間で、人材確保や設備投資等に関する共同化・協業化を促進するための施策の具体化、それから市町村等の地域交通関係事務を支援するため、これは市町村の体制が非常に厳しさがあるという状況でございますけれども、その体制支援の取組などを推進するということを掲げているところでございます。

7 ページにつきましては、先ほど述べました交通空白の解消の取組の参考資料となりますので、今回は説明を割愛させていただきます。

8 ページ目でございますけれども、目標2「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施策の推進」でございます。新たな取組としましては、左側でございますけれども、これまで基礎自治体単位では個別最適か全体最適か非常に分からなかったもので、新たな取り組みとして複数自治体にまたがるような広域的な立地適正化計画の推進、これを提示しているところでございます。また、右側では事業者間の連携や協働によります業務運営の最適化ですとか、あるいはバックヤードの生産性の向上に資する業務の標準化ということを通じまして、交通産業の事業環境を形成していきたいと思っているところでございます。

それから9 ページ目をお開きください。こちらからは基本的方針Bになります。成長型経済を支える交通ネットワーク・システムの実現については、これは国内と国際の広域的な交通を扱っているところでございまして、国内の人流、それから国内の物流、それから国際の人流・物流のそれぞれ3つ、この3つの目標を掲げて取り組むこととしております。

この9 ページ目は国内の人流についてでございますけれども、「多様な交通機能の拡充・強化による地域間の円滑な人の流れ、交流の実現」と整理しております。成田空港の3本目の滑走路整備等によります大都市圏空港の機能拡充、それから新幹線ネットワークの強化、それからグランドハンドリングをはじめとする担い手の確保など、広域的な移動を支える拠点とネットワークの強化に取り組んでまいりたいと考えているところでございます。

10 ページをお開きください。これは同じく目標3に整理しておりますけれども、観光の関係でございます。2030年の6,000万人というインバウンドの目標達成に向け

まして、我々は地方部へのさらなる誘客が求められていると考えております。必要となる移動手段を「観光の足」と我々は呼んでいますけれども、これにつきまして、先ほどの「地域の足」と同様、集中対策期間において取組を強力に進めてまいるという内容を記載しております。

それから11ページ目、おめくりください。国内の物流の関係でございます。「多様な政策のベストミックスによる持続可能な物流の実現」ということでございますけれども、物流2024年問題への対応、これに端を発しましての各種政策をパッケージとして取り組んできているところでございますけれども、2030年に輸送力が34%不足するということも見込まれています。さらなる取組を推進する必要がございます、上の箱の中にも書いておりますが、「物流の効率化」、「商慣行の見直し」、それから「荷主・消費者の行動変容」、この3本柱を柱立てとして取組を推進する旨を記載しているところでございます。

真ん中あたりは、陸海空の多様な輸送モードを活用した、「新モーダルシフト」と我々整理しておりますけれども、こういった革新的な車両の導入も踏まえて、地域の物流の核となる拠点整備にも取り組んでまいりたいと思っておるところでございます。物流の関係、並行して総合物流施策大綱の策定の議論も進んでおりますので、こちらともしっかり連携して対応してまいりたいと思っておるところでございます。

それから12ページでございます。国際の物流・人流でございますが、「交通ネットワーク・システムの強化による国際競争力の維持・向上」という目標でございます。不確実性が増す国際情勢の下、経済安全保障も意識した施策展開を図ってまいりたいと思っておるところでございます。具体的には国際航路のネットワークの強化に資する大規模なコンテナターミナルの形成でございますとか、あるいは経済安全保障の観点も踏まえまして、サプライチェーンの強靱化の推進、それから造船業や船舶と関連する産業の振興、こういったところにもしっかりと取り組んでまいりたいと思っておるところでございます。

ここまでの基本の方針Bの関係でございました。

それから13ページ目では「基本の方針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」という形で方針を立てておりますけれども、防災や安全、グリーン社会の実現、それから共生社会などについて、これから申し上げます3つの目標を掲げて取り組むこととしております。

目標6「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」ということでございますけれども、厳しさを増している災害に対する事前の

備えと、ハード・ソフトの対応力の強化が重要ということでございますので、能登半島地震の課題も踏まえた体制整備などの取組を進めるほか、防災気象情報の高度化などについても進めてまいりたいと考えているところでございます。

また、昨今交通分野におきましては、不正事案といった信頼性の課題の問題も生じているところでございます。また、昨年1月には羽田空港での事故もございました。関係事業者における安全・安心の確保、それから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などに取り組んでまいり、この旨を記載しております。

それから14ページでございますけれども、目標7は「気候変動の顕在化や世界的潮流を踏まえたグリーン社会の実現に向けた交通の実現」という目標でございます。6月に我が省の環境行動計画というものが策定されておりますので、それとも連携を図りながら、省エネ、クリーンエネルギーへの移行、環境価値が評価される市場創出、それから再生資源を利用した生産システム構築に向けた交通政策、この3つの柱立てで運輸部門における脱炭素化を推進してまいりたいと考えているところでございます。

今回の計画では、運輸部門におけるカーボンクレジットの創出や活用、それから環境価値を経済活動へ活用するための環境づくり、こういったところについても検討を進める旨、記載を新たに追加していきたいと考えているところでございます。

それから、15ページ目では、目標8「全ての人が活躍できる共生社会を支える交通の実現」についてでございます。これまで2026年度から2030年度を新たな目標期間とする、第4次のバリアフリー法の基本方針に関する議論が進んでいるところでございます。この中ではプラットフォームと車両の段差や隙間縮小にもこれから取り組んでいこうというような方向づけがされておりますけれども、このバリアフリー化のお話を始め、ユニバーサルデザイン化それからジェンダー主流化といった、こういった取組にも、この基本計画の中でしっかり続けて推進を図ってまいりたいと考えているところでございます。

それから、16ページ目に参りまして、これは基本方針Dのところになりますけれども、今回の計画より新たに打ち立てる部分でございます。「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」という、AからCとは全ての政策について、横断的な切り口で施策を推進していこうと、こういった柱立てで整理しているのが基本方針Dのところでございます。

基本方針Dでは目標9で、需要サイドの取組、それから目標10で供給サイドに焦点を当てたもの、それから目標11でサイバーセキュリティに焦点を当てたもの、この3つ

の目標を立てております。

まず、16ページ目でございますけれども、目標9でございますが、「サービスの高度化とデータ駆動型の取組による、新たな価値創造とより便利で快適な移動の実現」という目標でございます。地域交通の課題解決に当たってのデータの徹底的な活用、それからサービスの活用をさらに図っていくための地域交通DXというものを左側に記載しておりますけれども、それから観光DXなど、サービスレベルの高度化とデータを主導力とした取組を推進してまいりたいと考えているところでございます。

それから17ページ目でございますけれども、これが目標10でございます。「自動化・遠隔化等を通じたサービスの構造変革による、生産性向上等の実現」ということでございます。担い手の確保の問題が非常に厳しくなる中でございますけれども、日常生活を行っていく上で欠かせないようなサービスへのアクセスに交通も必要となっておりまして。それから観光需要の増大という、こういう面もございまして、自動化や遠隔化技術の導入の推進がこの対応には不可欠であるということを提示してまいりたいと考えているところでございます。

自動運転の関係などを取り上げておりますけれども、実証から事業化への移行を促進するための制度整備、それから全国における事業化を推進したいと考えておりまして、自動運行時に必要な、自動車運送の管理の話でございますとか運行管理の話、それから事故時の補償の在り方、そういったところについても検討を進めていく旨を記載しているところでございます。

それから18ページ目でございますけれども、こうしたデジタルや新技術導入に当たってはサイバーセキュリティ対応が必要となっているところでございますので、目標11、「サイバーリスクの十分な想定と対応の推進による、安全・安心な交通サービスの実現」という目標にしているところでございます。国土交通省をはじめとしまして、政府におけるサイバー攻撃リスクへの対応、それから、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、こういったところに対応を進めていく旨を記載しているところでございます。

以上が基本的方針AからDの4つの柱につける、11個ございます目標の関連する施策について説明をさせていただきました。

19ページの最後に、検討中のものとありますけれども、各目標の達成に向けた施策実施手法の一例について整理をしているところでございます。計画策定した後に目標の達成

状況をフォローアップしていく上で、こういった、より成果、取組状況が分かりやすい指標が必要だと思っているところがございますので、次回の計画部会ではこの計画の本文の素案の提示に当たりまして、これらの指標も含めた形でお示しをしてみたいと思っていますところがございます。

20ページ目は社会資本整備重点計画と共通して取り組む指標の例を挙げているところがございますので、御参照いただければと思います。

資料3の交通政策基本計画の骨子案については、以上でございます。

よろしくお願いいたします。

【小林部会長】 ありがとうございます。

それでは、意見交換にまいりたいと思います。御意見のほどよろしくお願いいたします。会場におられる方、よろしくお願いいたします。それからオンラインで御質問の方は手を挙げるアイコンを押していただきたいのですが、指名された委員は、もし可能であれば資料番号とか該当する部分を御指摘いただいたら、事務局は助かりますので、よろしくお願いいたします。マルチチャンネルで見えていますので、順番がばらばらになってしまうかもしれませんが御寛容のほどお願いします。

それから19名御参加というので、単純で計算しますと1人3分ですから、この点よろしくよろしくお願いいたします。

それでは、中北委員からお願いします。

【中北委員】 小林部会長、どうもありがとうございます。

この資料の取りまとめ、本当にお疲れさまでございます。僕は交通のほうの専門家ではありませんが、どちらかというと河川、社整審の河川分科会のほうから参加させていただいています。たくさん勉強させていただいた中で、河川で今、取り組んでいることとの関係というのも結構あるなというのを拝見させていただきました。

2つありますが、社会資本のほうが何件かと、それから後の交通の部分1つコメントさせていただきますと思います。

共に、温暖化関連であり、温暖化に対応する、温暖化適用関連でコメントをさせていただければと思います。お願いということも多々あるかと思います。

最初ですが、社会資本整備のほうで見ますと、より温暖化が進むスピードが早くて、今、迫っているという感じをもう少し強めに入れていただいたほうが、国民に対しても、危機感をあおるというのは駄目なのですが、今、置かれている現状を認識していただけるので

はないかと思えます。

それで、枕言葉のように2℃上昇を目指したと、目指して頑張っていると書いていただいているのですが、それはそれで施策として、国の施策、菅総理の頃からの目標と、それから河川の整備も今マスタープランとなる河川整備基本方針を、2℃上昇を考慮したものに急ピッチで更新をして、今109河川のうち30河川更新というところまで来ましたが、2℃上昇の世界は、最初25年ぐらい先だと、それでも一般の方の認識からいうと50年早いのですが、もっと早く訪れるのではないかと思えます。特に申し上げたいのは、1.5℃上昇という世界の島嶼国のための目標がありました。日本政府のほうも、できれば1.5℃上昇という形、いかに地球平均気温の上昇を抑えられればというので、ゼロエミッションの2050年目標等出てきていますけれども、残念なことに2023年頃からもう1.5℃上昇の世界に入りました。数年前までは「皆さん、もう1.1℃になっていますよ、1.2℃になっています、大変ですよね。」と言っていたのが、どうも1.5℃に今、到達をしているということで、1.5℃というのは非常に厳しい状況にあるのかなと。

これは説明ですけど、エルニーニョとかのせいでたまたま1.5℃上がっているだけじゃないかというような御意見もよくあるのですが、でも23年、24年、25年の今までずっと1.5℃上昇のまままで来ているということで、ひょっとしたらもうこれ、じわじわ来ている温暖化の地球平均気温の上昇1.5℃まで来ているのではないかという、科学的な議論がされているところになっています。

一般の認識としてもう1.5℃近くまで来ているというところを危機感として感じていただいて、もう少し科学的に、もっと近々まで来ているというところを埋め込んでいただけないかなと思いました。それと同時に、今の気候変動のスピード感、先ほど言いましたが、国土強靱化が今5年単位、ステップバイステップで続けていただいていますけれども、これは持続可能にという意味からも含めてですが、今、国交省が流域の上・中・下流全体で治水しましょうという流域治水を提案されて進んでいます。恒常的にしていただかないと、幾ら治水目標を上げても、なかなか進まないだろうと思えます。これを30年先40年先、2℃対応でやっていたら、もう先に2℃にいつてしまいますので、そのスピード感のところも少し強調いただいていたほうがいいのかと思っています。

それと同時に、八潮の事故の後、インフラの復旧・復興がありますけれども、同じ復旧・復興するのであれば温暖化に適応したものに復旧・復興する。これ四、五年前ですけども、当時の小泉環境大臣と武田防災大臣の頃に言葉として出た「適応復興」という言葉をもう

一度復興していただいてもいいのかなというぐらい、何かことがあって災害が起きた場合は、温暖化にも対応したものに復元し直しておく。それをチャンスと捉えてやっていたとということが非常に大事な点だと思っております。

最後ですが、今流域治水を温暖化対応、適応のため河川でやっていると言いました。それは上・中・下流をつなぐ大事な治水だということで、これは交通のほうに関してですが、交通は流域の横をつなぐということで明治以来日本を発展させてきたという認識を皆さんされていると思いますが、もう一度、今、治水のことを考えると、上下流のつながりというのは非常に今後、皆さんの心の中も含めて大事なことになるという意味で、河川のため流域の関係のために上下流交流というのがこれからどんどん増えますので、そのところも、交通、あるいは今、空白地点をどう埋めるかということも書いてくださっていました。そういうためにも非常に重要な手段になっていくということも強調しておいていただければと思いました。

お時間頂いてありがとうございます。どうぞよろしく願いいたします。

【小林部会長】 ありがとうございます。

首藤委員、お願いします。

【首藤委員】 私から3点、申し上げたいと思います。

まず、社会資本整備重点計画のほうですが、重点目標4のところ、担い手不足にどう対応するのかという点を書いていただきまして、非常にありがたいなと思っています。生産性を向上させて処遇改善、働き方改革というのは随所に書かれているのですが、交通インフラの分野で特に重要になのが、定着して働き続けてもらうことだと思います。そのためにはやはりキャリア形成とか、さらには職業教育とか、人材の成長を支える仕組みも必要なのではないかと思っています。あとインフラ分野は男性割合が高く、高齢化も進んでいますので、若手や女性の参入を促すという視点も盛り込んでいただければと思いました。

次に重点目標1のところですが、人口減少で地域の危機だという中で、地域ににぎわいや活力を取り戻すというのは私も大賛成なのですが、地域で暮らしていくためには、その地域で働き続けるということが重要で、地域の安定した雇用機会の確保が不可欠です。地域の雇用の中の一定部分は多分インフラ・交通分野が占めると思うので、そういった職業の魅力をどう高めていけるのかという視点も盛り込んでいただいてもいいのかなと思いました。

最後もう一点が、交通政策の基本計画のほうです。基本の方針Aの中にあります、モビリティ・パートナーシップ・プログラムの推進を非常に興味深く拝読しました。こうした共創的な取り組みや連携がますます重要になってくると思っています。ただこういう変化は、働く者への影響は大きいと思います。例えば路線バスの運転手が荷物も運ぶようになるといった連携は、すでに過疎地ではもう起きていますし、今後進めていく必要があると思うのですけれども、労働者への影響を考えますと、このパートナーシップの中に労働側の声を反映させるような仕組みが重要だろうと思っていまして、例えば体制構築の段階から労働組合の関与を位置づけるといった工夫があってもよいと思っています。

効率化や生産性向上を進めていくことは当然大事なのですが、その成果が、そこで働いている者にきちんと還元されるというような仕組み、体制をつくっていただきたいなと思っています。

以上です。

【小林部会長】 ありがとうございます。

それでは、オンラインの大井委員、お願いします。

【大井委員】 ありがとうございます、

交通計画のほうの6ページと19ページに関係するお話です。6ページのほうで、交通計画のアップデートにデータを活用するという方針が示されていたと思います。それはすごくいいことですし、現場でもやっているのですが、一方で交通事業者さんがなかなかそこにデータを出してくれないとか、事業者が実はデータ管理をちゃんとできてなかったりしているので、後のほうにも少しあったと思うのですが、その辺りとの連動をもう少し図っていただくような取組を、国交省からもこういう計画の中でお願いできればというのが1つ目でございます。

2つ目ですが、19ページです。ここに実施目標の一例ということで、まだ検討中ということで書かれているのですが、基本方針のBのほうに、内航船員の新規就業者数ということで、いわゆる担い手の確保に関する指標を入れていただいているということにすごく注目したのですが、もしこちらが入れられるということであれば、より今、深刻になっていて、それこそライドシェアとか使わないといけないというような状態になっているようなバスとかタクシーの乗務員の新規就業の確保というところも、交通空白の解消のために必要だと思いますので、Aになるのですかね、そういう目標を入れていただくというのも、やっていただいたほうが国としてのメッセージがしっかり伝わるかなと思いますので、提

案させていただきます。

ありがとうございました。以上でございます。

【小林部会長】 ありがとうございました。

それでは池之谷委員お願いします。

【池之谷委員】 交運労協の池之谷と言います。いろんなところで担い手不足が出ていますけど、担い手というところで労働組合でありますから、そういったところの視点から少し話をさせていただければと思います。

交通政策基本計画のところでは、基本方針のAとかBとかいろんなところに入っていますが、交通空白解消への対応として、日本版のライドシェアの普及に重点を置くというように書きぶりが多くなっていると思っています。

ただ日本版のライドシェアというのはタクシーが不足する地域、時期、時間帯でタクシーを補完するための運用と認識をしています。この間、大雨であったり酷暑、そしてイベントの対応など、この運用が次々と緩和をされてきています。行き過ぎた緩和というのが、従来のタクシーやバスの事業を圧迫し、さらなる供給不足が懸念をされます。

ドライバー不足の中で地域の足、観光の足の確保、交通空白解消のための施策であったとしても、原則はしっかり押さえていくべきなんだろうと考えています。また「国の総合的な後押しのもとで、自治体における持続可能な体制を構築する」との記載がありますが、地方公共団体の規模であったり財力、それによって大きな差が出るのではないかとこの懸念を持っています。そもそも骨子案の中にも記載がありますが、「交通の担い手を確保しつつ」という枕詞があるのですが、そのことの実策があまりこの中で見えてきていない。今の不足しているバスドライバー・タクシードライバーをどうやって増やしていくのかという視点も書いていかないと、そこで働く人たちの感情的には足りなくなってくるのではないかなと思います。

また、コンパクト・プラス・ネットワークの関係でありますけど、この考え方を示されてもう10年ほどたつかなと思っていますけど、記載の取組の考え方については、従来の考え方とあまり変わってないという印象がございます。この間の取組での課題であったり、また推進をするために新しいことが何かということ、分かりやすく書くべきであろうと思います。ただ一方でコンパクト・プラス・ネットワークを推進する一方で、また交通空白が生まれるということもやっぱり片方には考えていかなければならないのではと考えています。

また、自動化だとか自動運転タクシーというところの記載もありますけど、確かに自動運転で移動の足を確保できるのかもしれないですけど、車両がどうしても高過ぎるのです。その車両を全体的に交通空白にカバーをするとすれば、財力的にもかなり負担がかかるのかなと思いますので、そこら辺も考え方を示したほうが良いと思います。

また社会資本整備とも関連いたしますけど、激甚化、頻発化する大規模災害の対応、防災・減災について多く書かれていると認識をしていますけど、能登半島地震後の復旧がほかの震災と比較をして少し遅かった、時間がかかったと考えています。そういうことを踏まえ、復旧については広域での連携、それが重要だと思いますので、ハザードマップとリンクをした広域連携のマップの作成などの視点も持ったほうが良いのではないかと、ということをお願いして発言いたします。

【小林部会長】 ありがとうございます。

では、家田委員、お願いします。

【家田委員】 幾つか言いますけど、前回に比べるとぐっとやるぞという感じが出てきたなと思います。率直に言うともだももう少しやったほうが良いと思うけれど、御苦労さまでございました。

それで1点目は、塩見局長が最初におっしゃったことに関する意見ということで申し上げたいと思うのですが、率直に言って今はこの2つの計画は別です。だけれども、それががっちゃんこしたと言うと、またこれは、がっちゃんこしたけれど、色が混じっているだけというのではしょうがないので、私の提案は、これはこれとするのだけれど、その上に共通メッセージというものを作成して、比較的短く数ページぐらいで打ち出してはどうかという提案をしたいと思います。

そのときに言うべきことは、インフラについても交通政策についても、要するに外的な条件はうんと変わってきた。天気も米国の政策も変わってきており、それから内的にも人口減少だとかいろいろあるのだけれど、それと同時に、政策の内的には、我々ははっきり言うに従来に安住してきた。そこについて、危機感を我々は共有しているし、それを大転換するぞという覚悟もこの国交省全体としてみなぎっているのだということを言うべきだと思っています。

その具体としては、4つ言おうと思うのですが、まず1個目はインフラのマネジメントということに対して、国民的に誤解をしている面があると。マネジメントは今まで造ったものを細々とメンテナンスすればいいということを思っているかもしれないけど、決し

てそうではないと。特に欧米ははるかに前にそこに転換したのです。それは同じようなものをたくさん造るということが大事なのではなくて、1個1個丁寧に、美しく誇りを持つようなものを造る。それは決してB/Cで計算できるような便益だけじゃなくて、国民の誇りとか、そういったことも勘案しながらやってきている。しかもそれを生めばいいというものではなくて、農工民のように、あるいは子育てのように、その後育てること自身に喜びがあり、そこに国民と一緒にやっていくんだという、これがマネジメントであって、ようやくここまで、転換する時期に来たぞというのが一つだと思います。

2つ目は、国鉄分割民営化あたりからずっと続いてきた規制緩和の流れというのは、よかつた面ももちろんありますけども、今、池之谷さんがおっしゃったように課題も多々あるわけで、今、そこにずっと続けてきたことを転換する時期になっているということが2つ目。

それから交通にしるインフラにしる、世界の水準に比べるとスピード感覚を実に失ってしまったと。1970年代ぐらいまでは日本の交通開発、技術開発は極めて早かつたのですけども、そのあと自動運転タクシー一つ見ても、全くの足踏み状態。このスピード感覚からの脱却が必要であるということも共通のメッセージです。

4つ目は、エッセンシャルジョブ。これはインフラのほうであれ交通であれ共通ですけども、そこに対する視線というのが実に粗雑であつたと。我々は働く人たちが働きがいを感じてくれるようなものに転換していかなければならないし、また、力仕事みたいなものは極力機械化やAIを使っているのですけども、どちらにしたって我々が一番大事にしなければならないのは、人口が減っていくのですから、人だと。働く人だということへのメッセージをやっぱり4つ目として入れてほしいなと思います。

というように今みたいなことをまとめると、塩見局長どうですか、かなり強いメッセージが書けるでしょう。それを三、四枚のものにしたら、極論後ろの厚い文章なんて見なくていいくらいのものであると思います。

どうぞよろしくお願ひいたします。

以上です。

【小林部会長】 ありがとうございます。

では、荒木委員、お願いします。

【荒木委員】 日本商工会議所の荒木でございます。

先日、日本商工会議所では本計画に関する意見書を取りまとめ、国交省にもお持ちしま

した。今回示された骨子案では、各地商工会議所や地域事業者の意見を本当に多く反映していただきましたことに厚く感謝申し上げます。

本日は、特に強調したい点・不足している視点についてコメントいたします。

まず、社重点です。

インフラは未来への投資です。まさに今、成長型経済に移行する転換期にあります。攻めのインフラ整備をしないと、経済成長の機会損失になります。企業が安心して投資できる環境整備を力強く行っていただく計画をぜひお願いしたいと思っています。

インフラ整備は国内投資の喚起に加え、その先の成長分野への挑戦や産業集積を通じた新たな結合によってイノベーションを創出する効果もあります。インフラの戦略的なマネジメントを進めながら、効率化によって生じた財源・人員の余力を、次なるイノベーション創出に資する成長投資に振り向けることが重要であり、これは税收効果にもつながると思っています。

選ばれる地方に向けてインフラ整備・機能強化のスピードアップを図る計画にさせていただきたいと思っています。

次に、交通政策です。

社重点とも関連しますが、国際基幹航路に係るコンテナ取扱量の国際比較を見ていただきますとお分かりのとおり、世界経済が拡大する中、我が国の国際競争力を維持するだけでは、国力は相対的に低下し続けています。インバウンドや半導体等の戦略分野における海外需要をさらに取り込む観点からも、空港・港湾の機能強化等を通じた国際競争力の強化を明確に打ち出すべきと思っています。

また、地域交通事業者の多くはコロナ禍以降の需要減等により、経営状態が悪化しております。このままでは新たな投資や事業展開を行うための経営体力を奪い、持続的な地域の足、観光の足を確保することが、一段と困難になっていきます。交通空白の解消だけでなく、インバウンドや産業立地と連動した需要の取り込みと、稼げる路線・地域を増やすことを両輪として進めるべきです。交通モード間の総合的な交通体系の再構築を行うとともに、事業者の新たな投資を後押しし、ドライバーの賃上げ、人材確保につながるような環境整備を進めていただきたいと思います。

物流について、地元北海道では、物流空白地帯が発生しつつあるというのを聞いております。全国各地でもこういうリスクがあると思っています。物流の効率化、生産性向上は待ったなしの状況です。そのためには、モーダルシフト、これが不可欠ですが、現在の骨

子案においては書き方が大変弱いのかなという印象です。モーダルシフトはカーボンニュートラルにも大きく寄与することから、計画に明確な記載をお願いします。また、モーダルシフトの実現には、インフラの整備も不可欠です。この点についてもあわせて強調していただきたいと思っています。さらに、モーダルシフトに向けた企業の行動変容を促すうえでも、港湾・空港・貨物鉄道の機能強化や物流効率化に対する道路整備等の視点もぜひ盛り込んでいただければと思っています。

以上です。ありがとうございました。

【小林部会長】 ありがとうございました。

それでは、引き続き今井委員、お願いします。

【今井委員】 法政大学の今井でございます。私から3点、申し上げたいと思います。

1点目は指標に関することでございます。特に指標、発展していくようなものもあるのかなと思ひまして、具体的には何々数というもので、中でもデータ数というところがございます。今は増やすためにとにかくデータ数を増やしていくと。増やしたデータを、ではどれだけ認知されているのかなというところになると、多分ダウンロード数ということになってくるのかなと。ではそれが今度どれぐらい使われているのだろうかというところになると、そのデータを使ったイベントあるいは事例というものが出てくると思ひますので、事例数というようになるのかなと思ひます。KPI等指標を検討する際には、そういった状況によって指標を成長していく、発展していくという観点も加味されてはどうかと思ひました。

2点目は、データのマネジメントのことでございます。個々の施策でもう既に触れられている部分もございしますが、データに関しましては、IMF（国際通貨基金）のレポートを見ておられます、やはりAIが与える影響は非常にございします。その中で、デジタル化されている文書があるからこその優位性、強みというところもかなり言及されております。まさに国土交通省は、莫大なデータを保有されておりますので、戦略的なデジタルデータマネジメントの推進を強いメッセージとして打ち出されてはどうかと思ひました。

3点目はインフラメンテナンスに関することでございます。私は今、NEDOの助成事業の中で、三次元の空間情報基盤に関する講座を開設しております。4月に開設した途端に700名強の申し込みがございまして、今日時点でも申し込みがある状況でございます。その中で国土交通省が取り組まれております、マインクラフトを用いた立野ダムですとか、あるいは讃岐まんのう公園の取組を紹介しておりますが、アンケートを取りますと、実は

そこに対する関心を物すごく持たれていました。これからインフラメンテナンスをどう考えたらいいのかなと、なんだか暗く考えていたのだけれども、この内容見ていると何だか将来が明るく感じるし未来を感じる、もっと言うと、子供たちにもっと伝えていきたいし自分の子供も一緒にこういうことに取り組んでいこうと言ってくれるような気がするというような、もう予想以上にポジティブな意見を頂いております。

ですので、後進の育成、あるいはその担い手確保、技術継承といった観点、そういうところも踏まえて、国民が見ている、使っているインフラにおきましては、ゲーミフィケーションを取り入れた国民参加型のインフラメンテナンスみたいなことも打ち出すと、多くの方に関心を持っていただけるのではないかなと思いました。

私から以上でございます。

【小林部会長】 ありがとうございます。

引き続き佐藤委員、お願いいたします。

【佐藤委員】 東京大学の佐藤です。案を拝見して、非常に網羅的にたくさん書いていただいて大変参考になりました。どうもありがとうございます。

私から3点ほど申し上げたいことがございます。

1点目は全体に関わることなのですが、様々な目標を立てられているのですが、若干その目標がそれぞれ独立に議論されているかなという印象を受けました。幾つもの目標の中で、それぞれ補完的になるような要素がたくさんあるなど。例えば交通政策基本計画の骨子案ですと、目標の1とかで交通空白の問題が取り上げられているのですが、これ目標10の自動化でかなり補える部分があるのではないかと。そういう補完的な関係を少し盛り込んでいただくと、目標の中に統一感が出て関係性が分かりやすくなるのではないかなという印象を受けました。これが1点目です。

2点目が交通政策の基本政策のところ、最初に基本認識として人口減少が問題であるというような出発をされているのですが、人口減少そのものが経済にとって悪いかどうかというのは必ずしも明らかではないのです。過去、歴史的にどの国でも経済成長と人口減少は平行に進んできています。そのプロセスで人が減って、1人当たりに、人に投資することが可能になると、いわゆる人的資本の蓄積というのが可能になってきたという背景もございます。

今見ても日本よりも人口規模が小さくて、日本より豊かな国、貧しい国、両方あるわけですからそこはよく分からなくて、何が問題かという、これまで日本が前提にし

てきた人口増加、それが制度とか習慣をつくる基盤になっていたと。それが減少になったときにその制度を変えるのが間に合っていないという、これが大きな問題だと思うのです。それがはっきり分かるような書き方をしていただくといいのではないかと思います。

さらにはその前提条件、今後数十年は人口減少することはもう明らかなのですけれども、例えば50年後とかには、また増える可能性もあるわけです。ですから、今の前提条件に合わせて変えることだけではなくて、前提条件に合わせて柔軟に対応していくような目標を立てていただくといいのかなと感じました。

最後はこれも交通政策の基本計画のところでも特に感じたのですけれども、いろんな目標に対して、ところどころ、実際にその目標を達成する中で、恐らく副作用のようなものが出てくる場面があるのではないかと。例えば基本方針のBのインバウンドのお話ですと、今でもオーバーツーリズムの問題とか出てきてしまうわけです。そういうところへの目配りが少しあるといいのかなと思います。

ほかにも目標の中で地域間の円滑な人の流れというのも強調されているのですけれども、人流とかが流れやすくなると、ストロー効果のように、大きいところに吸い取られるといったことはもうよく起きているわけです。ですから、その目標の中で、こういった副作用のことが起きる可能性というのは必ずあるわけですから、そこへの目配りもしていただくといいのではないかなと感じました。

以上でございます。

【小林部会長】 それでは、根本委員、お願いします。

【根本委員】 私からは2点コメントしたいと思います。

まず、社会資本整備のほうですけれども、新たなインフラマネジメント方針についてまもめていただいたのは非常によかったと思いますが、本文のほうも読ませていただきましたが、かねてから提案されている保険というキーワードがなかったのは少し残念かなと思います。例えば、地方の中小民鉄では地震保険にはほとんど加入していません。したがって大きな地震が発生すると、自力で復旧することはできません。南阿蘇鉄道の場合は非常に運がよくて、特定大規模災害補助が受けられましたので、鉄道事業者はほとんど負担なく復旧することができました。そうでない場合は廃線となります。災害が廃線の口実になるわけです。

ですから、仮に、保険料の半分を国と地方が持つということをして、鉄道事業者に保険への加入を促すというのがいいのではないのでしょうか。国・地方も、災害後の復旧費用よ

りも負担が減るはずだと思います。鉄道会社も、保険料の半分をもし払うということになれば、保険料を安くするために耐震補強したり、予防保全措置をとるなど、努力をするのではないのでしょうか。

それから、交通政策のほうに関しては、トラックの自動運転についてコメントします。アメリカ・中国で今年から無人トラックの商用運行が始まりました。日本は残念ながら少し遅れているわけですが、それでもこの計画の計画期間、2030年度には、相当の数の自動運転トラックが走っているはずで、走っていないわけにはいきません。

そのような状況をつくり出すために、まず、重要なこととして、マニュアル運転を自動運転に切り替える、高速道路に直結する切替拠点というのがあります。私はこの切替拠点は、その機能に特化した公共ターミナルとして整備すべきではないかと思うのです。かなり大規模な施設になると思います。仮に、2分置きに自動運転トラックがこの切り替え拠点を発着するとなると、1日1,400台ぐらいになりますけれども、これ、そうは言っても東京料金所の断面交通量の5%以下にすぎません。

現在、民間の大手デベロッパーが高速道路に直結する用地の開発を進めています。非常に希少な用地で、そんなにたくさんあるわけではないのですが、開発を進めていますけれども、ある部分を切り替え拠点にしてもらう必要があつて、民設公営というのがあるのかないのか分かりませんが、少なくとも国が積極的にそういうプロジェクトに関与していくことが必要ではないかなと思います。

ついでに、多くのトラックが東名筋を走るわけなので、それを一括して監視したり、運行管理したり、場合によって駆けつけ支援したりするという機能を果たす組織が必要になってきます。株式会社で設立するのでしょうかけれども、これもかなり公的な性格を持った組織にならざるを得ないと思います。

このような組織の在り方について、また今後、議論を深めていきたいなと思います。

よろしくお願ひいたします。

【小林部会長】 それでは新保委員、お願いします。

【新保委員】 本日よりお世話になります、東京大学の新保と申します。専門は緑地計画で特に空き空間・低未利用地を市民でどう緑地として活用していくかといったことを普段研究しております。

私からも3点申し上げさせていただきたいのですが、これまでの議論を踏まえていないところもあるかと思いますが、御了承いただければと思います。

まず1つ目ですけれども、先ほど家田委員がすごくやる気に満ちている計画になったとおっしゃっていたのですけれども、私は社会資本のほうも交通政策のほうも、人口減少に打ち勝つとか人口減少に負けないという、このほとぼしるやる気が逆にちょっと気にかかっておりまして、もちろんやる気は重要ですが、方向性が気になるなと思っております。今、人口減少が予測よりも14年早く進んでいて、今の20歳人口から30万人出生数が減っているというのはもう現実として決まってしまうかと思っております。大学人としても、もう30年後にはもしかしたら3割ぐらい大学も潰れるかもしれないなという覚悟でやっているのですけれども、そうすると今の状態を頑張って維持するというのもう不可能になってくる部分が生じるかなと考えております。

それをむしろどう前向きに受け入れてしなやかに対応していくかということが結構大事かと思っております、もちろんその後また、人口増加に変わるとかということもあるかとは思いますが、当座どうするか、それを受け入れてどう価値観やまちの在り方を変えるかということが重要になるかと思っております。

そうした中で全部の都市のインフラなり交通の仕組みを完全に維持するという事は不可能な中でも、例えば地域の事情をよく知るコミュニティデザイナーみたいな人が配置されたら、お互いに共助で何とかしていける部分もあるかと思っております。私も普段空き地の暫定利用として、コミュニティガーデンなどを整備しているプロジェクトなどをよく見ているのですが、地域の住民の皆さんが楽しく、老若男女交流しながら、地域の在り方を積極的に考えるということをやっておられます。そういったことを当座重要視しつつ、どううまくこれからの劇的に変わる社会を受け入れていくのかというのを考えられるといいのかなと思っておりました。2つ目はコンパクトシティのところですが、私も何か図がずっと変わらないというのが気にかかっていました。

昨今、欧米のほうのトレンドを見ておきますと、15分都市に代表されるような各地域の中での用途混合の在り方とか、あと交通の在り方、徒歩や自転車中心へのシフトなども非常に注目されているかと思っております。そういったところも取り入れられるといいかなというのを感じました。

また、コンパクト化していく中で縮退していく部分のデザインをどうするかということも気にかかっております。そこにおいては放っておいたら理想的な自然が再生するわけではないので、うまくグリーン社会の実現も絡めて、どのように誰がグリーンインフラを挿入していくのかみたいなのところも、考えられるといいかと思っておりました。

あと最後、これからK P Iを検討されるということなのですが、グリーンインフラに関しては、公園の整備数とか、単純な整備数とかだけではなくて、質的な要素も考えていただくとありがたいと思っております。洪水のリスクが高いところでの公園の整備数であったりとか、実際に民間との連携が必要な公園というのはどういうカテゴリーの公園なのかといったようなところで、整備数を評価していけるといいかと思いました。

以上になります。

【小林部会長】 二村委員、お願いします。

【二村委員】 東京女子大学の二村でございます。

環境と物流、2本でいきたいと思いますが、対象分野を絞りますと実はソフトとハードの一体性が増すということでございます。

まず、環境に関してということでございますが、カーボンクレジットというキーワードがございましたけれども、今後G Xリーグがさらに進んでいって、経済的手法がどんどん進化を遂げていくだろうという中、この分野における変化をとらえた適切な対応が必要かと思えます。例えば事業者の指導、助言、追加的な措置等をすべきであろうと考えるところです。

また、気候変動の適応の関係で、気象庁の気象情報の高度化というような情報がございましたけれども、今までの計画部会の記載の中に気象庁の仕事がダイレクトに入ってきたことというのはあまりなかったのではないかなと思います。以前気象庁の方が、次期の衛星の投資について非常に悩んでいらしたというのを思い出されますが、必要な投資を心配なく計画的に行えるようにしていただきたいと思うところです。

それから、気候変動は、非常に大きな脅威なわけですが、関連する技術、つまり環境に関する技術に日本は長けております。例えば、海事系の話でいきます造船の技術において環境危機は、我が国にとってはある意味プラス、いいチャンスになるかもしれない。また港湾のカーボンニュートラルポートの推進についても、これは国際競争力を高めるようなきっかけにもなるということで、前向きにとらえることも必要かと思えます。以上環境に関してです。

もう1点、物流に関しまして、事業者・産業・自治体の壁を越えた連携・協働が、非常に重要かと思えます。個社の連携、すなわち産業内の横の関係、それからサプライチェーンの上下の関係、うまく連携をしながら、効率化に努めていただきたいものと思うところです。

また、物流事業にとりまして、インフラは前提となるところです。現在実際に動いているような事業、例えば成田空港の機能強化。また新湾岸のほうも事業化を目指して、現在議論が進んでいるところでございますけれども、このような計画や事業が進んでいるところには、未来志向の魅力的なインフラの計画を積極的に盛り込んでいく。これが非常に大事かと思えます。

また、それほど大きな事業ではなくても、物流を前提としたまちづくり、都市計画というものも今後あっていいのではないかと他所で議論しているところでございます。

以上でございます。

【小林部会長】 水谷委員、お願いします。

【水谷委員】 改めまして、東京都市大学の水谷と申します。本日からお世話になります。私は専門とするところが空間情報とか都市計画と呼ばれる分野でして、それこそ社会課題の解決に向けて、新技術・DXという文脈の中でもあったようなそういったデータとかをいろいろ活用してあげて、AIとかそういったもので効率的にそういった課題を解決するにはどうしたらいいかという研究を進めさせていただいているところでございます。

そういった観点から意見させていただければなと思うところでございまして、大きく2点ございます。

1点目が、今井委員からもありましたけれども、新技術、DXでのデータの話、データ数とか、そういった文脈のお話になります。

昨今、Project LINKSですとかPLATEAU、それから国土交通プラットフォームですとか、そういった意味で、今の時代のインフラというものがどんどん出てきているというところで、整備も非常に進められていて、私もヘビーユーザーだったりしているところでございます。ただ一方でそういった意味でどんどんデータが出てくるというところで、データをつくって提供するというところの第1フェーズがだんだん終わりつつあるのかなという中で、次に見なければならぬところとしては、KPIのところはそうですけれど、供給側の視点でなく需要側の視点をもう少し盛り込まれたらいいのかなと思っているところでございます。

どういうことかと申しますと、それこそデータ数のところはKPIに定められていて、データがいっぱいあればとか、そういったプラットフォームがあればというところがあるのですけれども、私も自治体さんとお仕事させていただくこととかが多くありまして、聞いてみますと、データはあるのですけど、では、うちの自治体の中で実際どう落とし込ん

でいいかがよく分からない。もっと申し上げれば、例えば交通ですと、事業採算性が合わないということになれば、データだけで見ると運行できないと。でも運行させなければならぬ場合もあるとなったら、住民からのアンケートベースで議論しなければならない。ただアンケートは従前のアナログ的なものでやってきていて、データの部分だけがどんどん進んできているので、ここのギャップがかなり大きくあるというところで、では、従前どおりでいいかという我がこととしてするときはどうしたらいいかがよく分からないとなって、主観の部分と客観の部分と両方見られるようにしてほしいんだという話とかもお伺いしていたりとかします。

といったように、需要側の御意見をお伺いしないと、データとかそういったプラットフォームはどんどん出てくるのだけれども、使われないということになってくるので、ぜひそういった視点も入れていただけるといいのかなと思っております。

2点目は引き続きにはなりますけれども、スタートアップの言及があったかと思います。私もまだ昨年に立ち上げたばかりで、いろいろと苦労しているところとか、面白さも感じているところがございますけれども、そういった関係でいろんなスタートアップの事業者様の、学生ベンチャーの社長さんですとか、創業間もない方とお話しする機会もあるのですけれども、かなり技術としてto G向けに提供できるようなものをお持ちだったりして、ぜひそういったところを出されたらどうですかというお話をしてみますと、そういったスタートアップが最初出ていくとしたら、技術コンペとかからになるかと思うのですけれども、技術コンペ、なかなか額が小さかったりとか、いろいろ制約がある中でとなると、どうしても体力切れが起きてしまうとなると、やっぱり民間さんと一緒に取り組みたいんですというお話を伺っていて、そうすると実際にいい技術を持っているのに、なかなか県とか基礎自治体レベルまで落とし込んでいけないというところがかなりあるのかなと思っておりまして、ぜひそういった意味で、そのような方々のヒアリングですとか需要みたいなどころ、どういったところで困っているのかとかもぜひヒアリングしていただいたりとかして、どんどんそういった意味でスタートアップが増えてきているところの新しいこの仕組みについて検討いただくとか、そういったところの指針を御検討いただけるとありがたいなと思っていただいております。

以上になります。

【小林部会長】 ありがとうございます。

お待たせいたしました、オンラインの委員の方々。藤田委員、坂井委員、谷口委員が挙

手されております。この順番でお聞きしたいと思いますが、まず藤田委員、お願いします。

【藤田委員】 ありがとうございます。藤田と申します。

コメントは資料1の5ページ目のところと、資料3の13ページのところですが、まず、資料1の5ページのところ、先ほど中北委員からも流域治水の話が出ていましたが、ここに書いてあることはもちろん国交省のことなので、国交省の管轄のことについて河川整備をどうしていくとか、そういうことが書いてあるのですが、流域治水ですので、全体で、流域の方全員でどうされているのかというところがないと、真に流域治水がどう進んでいるかよく分からないので、ぜひ国交省のほうで全体的なところを取りまとめて、国交省だけではなくて全体でどれくらい進んでいるかということを総括していただくというのが非常に大事ななと思いました。

それから、同じくこの資料では、いわゆる防災に対して強くするというようなことが、機能強化が幾つか書かれています。これはもちろん大事なことだと思います。一方、2番目に復旧・復興のことも書いてあるのですが、復旧・復興のことがあまり述べられていないということが少し気になりました。災害は、特に大規模な災害になればなるほど防ぎ切れないところがありますので、そのときは復旧・復興が非常に大事なことになると思うので、大規模災害、これは洪水だけではなくて地震、または噴火、そういったハザードに対して起こる大規模な災害に対して、災害後の初動調査から対策まで、そういったことをどうしていくのかというような、体制の強化をしっかりとつくっていくのがいいと思いますし、能登の場合には地震と洪水が、地震の半年後に洪水が起こったということで、少し複合的な要素もあるということですから、そういうことも含めて、少し整理していただけないかなと思いました。

また、もう一つは交通のほうの資料3の13ページです。能登災害のことが少し書かれていまして、気になって読んでいたのですけれども、能登災害でいろいろな能登の地域の交通体制の弱点みたいなものが、いろいろ検討されて明確になってきたのではないかなと思うのですが、これは能登だけではなくて、全国的にこういう大災害のときの交通体系としての弱点を今のうちに調べ上げておくことが大事であり、できるところからそういったものに対策をしていくことも大切ですので、能登半島の災害を契機に、全国的にそういう交通体系の弱点というものを調査していただきたいなと思いました。

以上3点です。よろしく申し上げます。

【小林部会長】 それでは坂井委員、お願いします。

【坂井委員】 私からは社会資本整備重点計画の全体について1点、また、新たなインフラ方針について2点申し上げたいと思います。

社会資本に加えて、社会関係資本の重要性ということにも触れていただいていると思います。災害発生時の対応として、地域の社会関係資本を活用した避難、もしくはエリアマネジメントといった新たな共によるエリアのマネジメントといったことが言われています。既にロンドンでは、この社会関係資本の状況、つまり地域施設の使われ方と社会関係資本の関係性ということを鑑みながら、管理運営の再構築をするというようなことが進んでいるところです。ですので、冒頭のところかどちらかに、この社会関係資本ということの今後の重要性についても入れていただきたいということが1点目です。

2点目以降は新たなインフラ方針についてです。事業の計画の段階のみならず、整備後の管理、再構築に及ぶその時間軸を持ったマネジメントの方針を示すということは非常に重要であると思っています。他方で、その実装についてはしっかりとロードマップを描いていただきたい。つまり、国と自治体の役割分担ということでは、国の役割としては、仕組みの構築というものは欠かせないと思っています。

「伴走する支援体制の構築」というところにも書いてあることを具体的に進めていただきたいと思います。例えば、近年、エビデンスベースの施策ということが言われていますけれども、多くの自治体で個別に行うというよりは、国がそのデータ分析をして広く展開する。もしくは国からいろいろな施策や助成が出ますけれども、そういったものが自治体の職員不足という状況の中で、運用もしくは申請に苦慮する自治体も今後増えていくと思います。そういった自治体に対する技術支援、情報提供、こういうことを行う体制の構築が重要と思っています。

実装ということでの2点目ですけれども、この方針を進めるには複数部局との連携が欠かせないということです。例えばここにある地域の住民などの参画というのがありますけれども、これは多分に市民活動に精通しているような部局との協働だとか、現場ではそういうことになると思います。なので、国として、この自治体で協働を進めるためには、この方針がどのような位置づけにあるのかというようなことを明らかにしていくのが必要ではないかと思っています。

もう既に既存のインフラの維持管理に言及したインフラ長寿命化基本計画とか、総務省の公共建築を主に対象にした公共施設等総合管理計画など、いろいろな計画があります。こういったものとはもちろん違うものなのですが、そういったものとどのように共

存し、複数の部局と一緒にやっていくのかということ、国からも自治体のほうにしっかりと伝えていく必要があると思っております。

以上です。

【小林部会長】 ありがとうございます。

谷口綾子委員、お願いします。

【谷口（綾）委員】 御説明ありがとうございました。

まず、社会資本整備重点計画について、大きな目標をウェルビーイングの向上としている部分に大きく共感しましたというのと、資料1の3ページ目の最下段に、インフラへの国民一人ひとりの理解醸成と書いてあるのですが、ここを理解だけではなくてもっと感情として、インフラとかそれを支える営みに対する敬意、感謝も醸成したいと感じております。家田先生が指摘されたこととほぼ同じ内容になってしまうかもしれないのですが、インフラをナラティブとして語り継ぐこと、橋がつながる、道がつながる、トンネルでつながるとか、洪水が減るといのがどれだけ喜ばしいことだったか、普請というのは役所だけではなくみんなでやるもので、みんなで大事にメンテナンスしつつ使うものだといったこともエッセンス的に書き込んでいただきたいです。

2つ目は交通政策基本計画なのですが、資料3の2ページの全体の図で、これは前からこうなっていたので今さらではあるのですが、基本政策Dが支えるような感じになります。しかし、新技術を活用することは目的とか目標ではなくて、単なる手段だと思っております。この手段を方針としてわざわざ上げること、これに違和感があります。

それともう一つ、3ページ目の1つ目の四角で、人口減少が地域公共交通の需要減少につながっているかのような記載があります。しかし地域公共交通の衰退は、例えばバスなら1970年からずっと減り続けていて、日本の人口減少は2010年くらいからなので、事実誤認しているようにも感じられます。人口減少は地域公共交通衰退の一因にすぎず、主な要因であるモータリゼーションの負の影響をどう評価し、ネガティブスパイラルをどう逆回しするかということを考える必要があると思います。

それから先ほども会場でどなたか指摘されていたのですが、5ページ目の交通空白の主要因は、モータリゼーションだと思います。自家用車利用をどう考えるか、モーダルシフトをどう進めるか。そこにほとんど触れずに目の前の課題にパッチを当てているだけに見えるので、こういうことを続けていっても抜本的な解決にはつながらないと考えます。

同じように、6 ページも、「×交通」とあるのですが、その交通というものにほとんど、自家用車が含まれていないイメージがあって、それ自体相当大的な問題ではないかと思われました。

今申し上げたその基本方針については、大きな流れはすぐ変わらないことは理解しているのですが、こういう発言があったということを議事録に残すという意味でも発言させていただきました。

以上です。

【小林部会長】 ありがとうございます。

では金本委員、お願いします。

【金本委員】 金本でございます。よろしくお願いいたします。

2 つほどお話をしたいと思います。一つは人口減少に対して、これは悪いことなので何か対応しますというトーンなのですが、全体として見れば日本は狭い国土にたくさんいて住宅も大変だという議論を、私自身はずっと聞いてきた訳です。それが少し改善されるという意味もあるというところで、これまでも地方では人口が減ってきてどうこうという話があったのですが、人口が減ってきて、よりゆったりすることの利点を生かすという発想が全くなかったということが大きな問題かなと思っています。

端的に言えば住宅も余るので、余ればよくないと思うのか、でも、もっとゆったり住めるようになるはずで、それをどう活かしていくかという発想も必要かなと思いました。

もう一つがDXとかITとか新技術とかそういう話で、これについてももう20年ぐらい日本は世界で立ち後れているという認識、先ほど家田委員からもございましたけれども、この認識をちゃんと持って本気で取り組まないと、これからずるずるいってしまうという、そんなことだと思います。その面で、今回細かいことも含めていろんなことが書かれていてそれはそれで非常にいいのですが、それら全体を流れる、やる気がどういうふうにあつて、それを実現するために本当にこれでできるのかといったことについても、なかなか回答は難しく、私も持ち合わせているわけではないのですが、これからしっかり考えていっていただきたいなと思っています。

以上でございます。

【小林部会長】 ありがとうございました。

秋池委員、お願いします。

【秋池委員】 大変充実した内容だと感じております。皆様から既に御意見が出ている

ところでありますが、人口減少であったり、そういった中でのインフラの維持、また働き方の変化による人の不足をどう補っていくかということが、もう少しはっきり出ると、よりこの内容が伝わりやすいし、社会に対して動かしていくということにつながるのではないかと思います。

様々な方と様々な場面で話をしていると、共通した問題意識が点のような状態で語られることが多いのですが、今回の資料は、網羅性を持ってこれらが表現されているという意味において、非常にすぐれていると感じています。

一方、それがゆえに少し分かりにくくなるという、専門家が読めばすごくよく分かるものなのですが、一般の方に伝わりにくいということも出てきてしまうかもしれないので、もう少し骨太に訴えられるようなものもあると、より多くの方に伝わるのではないかと思います。

インフラについては社会を動かしていかないと予算もつきません。だからといって同じものを復元するのがインフラの維持ではないと思っております。また、優れた人材が、それは企画をするような人から経営する人から、実際に前線で動いてくださる方も含めて、日本のインフラとそれから物流その他の質の高さを維持することは、やはりこの先の社会においても非常に重要だと思っておりますので、そういったところが訴えられればいいと思います。

とりわけこの物を運ぶということは、取引先から買ったたかれるということによって人が離れていってしまったり、一生懸命やっている方が過剰に苦労したりということもありますので、そういったことがなくて、みんなが幸せに働いてくださる、お客様もうれしいし、その受益を御理解いただけるような訴えができるとよろしいと思っております。

以上でございます。

【小林部会長】 ありがとうございます。

一通り委員の先生方の御意見をお聞きしました。

竹内部会長、よろしく申し上げます。

【竹内部会長】 竹内でございます。

発言の機会をいただきまして、ありがとうございます。

計画を両方拝見しまして、非常に労作といたしますか、本当に苦労の結晶だなということで、まとめてくださったことに敬意を表したいと思います。その上で、1点か2点お話し申し上げます。

一つは経済安全保障の観点の点、きちんと言及されていて、書かれていることは本当にいいことだと思いますし、大事なことだと思っています。ただ中を見てみますと、例の名古屋港の話、サイバーセキュリティの話があったりとか、それから交通のほうも、航空であったりとかそれから鉄道が心配だからこれを何とかしましょうとは書いてあるのですが、落ちているのは高速道路です。NEXCO中日本で障害があつて、あれはもちろんサイバーセキュリティの話ではないのですけれども、ただ、あれと同様なことで当然外国から攻撃を受けることあり得るわけですから、1つの交通機関としてそこが落ちているのはどうかと思うので、そこも入れて網羅的にやっておいたほうがいいのではないかと、思ったのが1点目でございます。

それからもう1点目は観光の話で、もちろん6,000万人という数字が掲げられているので数をとにかく運びましょうということ、これは当然大事なことですけれども、そろそろ量よりも質に向かって行かなければいけない。いかに高付加価値を持つ、お金を落としてくれる方を運ぶか。そのためのサービスをどう提供するかという点の考え方も今後大事かと思えます。

なかなか具体的には言いにくいこともあるかもしれませんが、実際に例えば今、荒木委員がいらっしゃいますけど、富良野線なんて訪日外国人客がたくさん乗っているけれども、地元路線にお金が行ったことにならない。どうしてかという、訪日外国人方々はジャパン・レール・パスを使っているから、すごく利用量が多い割には収益に結びつかないという、そんな例もあります。この文脈ではこれは適切な事例ではないかもしれませんが、とにかくそういう、数だけ運ぶのではなくて中身をどう検討するかということをそろそろ考え始めるという、その萌芽的な部分でもよろしいですが、何か書いておくといいのではないかなと思いました。

以上でございます。

【小林部会長】 御苦労さまでした。

皆さんの、委員の御意見をいろいろお聞きいたしました。

KPIを用いて計画を進めていくという背景には、誰が計画を進めるのかという主体が明確になっているように思います。その一方で、連携とか協業とかいう言葉がいろいろ出てくるのですけれども、それに関しても誰が連携するのか。連携を進めるリーダーが存在しない限り、自生的に連携が進むわけではありません。そのことの重要性を認識する必要があります。日本の国土像として自律分散型社会が想定されていますけれども、その中でどの

ようにコーディネーションしていくのか。いろいろな新しい制度設計が必要になってくるのだらうと思いますけれども、そこを果敢にやらないとこの国は変わらない。いつまでたっても同じことを繰り返すだけだという自戒を常に持つておかないと駄目だなということ、皆さんのお話をお聞ききして思いました。さらに、新しい試みがいろいろ出てきているので、それを積極的に評価するメカニズムが必要です。計画部会はそういう評価を積極的に取り上げていく場でもあると思うのです。

おおむねいろんな先生方からの御意見がいろいろありましたけど、事務局のほうから、今の中で何か発言されたいことがもしありましたら、いかがでしょうか。

【社会資本整備政策課長】 ありがとうございます。

大所高所から御意見賜りましたので、しっかり受け止めて、次の計画本文素案につなげてまいりたいと考えております。

少しお時間ありますので、本日いただいた御意見について、5つの点からコメントさせていただきます。

まず、一つは交通計画と社重点との連携の在り方、一体的な示し方ということで、家田委員から大変貴重な御意見を賜りました。次回に向けてしっかりと考えてまいりたいと思っております。

また、人口減少に関連する受け止めにつきましては、新保委員、金本委員からも、貴重な意見賜りました。私どもに欠けている視点かと思っておりますので、再考させていただきたいと思っております。

また、インフラの役割については、これは次の計画部会でもお示しする計画本文素案の「はじめに」の部分などとも関連する部分かと思っておりますが、谷口委員、坂井委員から、例えば社会関係資本であるとか、インフラへの敬意といった、貴重な御意見も賜りましたので、しっかりと検討に生かさせていただきたいと思っております。

また、本日お示ししている資料の段階では、まだ不足していると感じていた部分として今回の計画の断面で何がどう変わるのかというところの打ち出し方はまだ弱いと感じておりまして、中北委員から発言いただいたように、今の断面でどう変わっているかというところをしっかりと強調させる、こういった視点も次の計画部会に向けてしっかり反映してまいりたいと考えております。

最後になりますが、データの関連の活用ということでも、今井委員、水谷委員から大変貴重な視点をいただいたと思っております。私どもはデータをどう整備したかのような数

にとらわれがちではあるのですが、さらにその先の視点として、その認知であるとか利用の状況、さらにその成長、発展していく過程に目を向けるべきという貴重な御意見も賜りましたので、これも計画素案に向けてしっかり生かさせていただきたい、このように思っております。

本日は大変貴重な御意見を賜り、ありがとうございました。

【官房参事官（交通産業）】　　せっかくですので、全て大変貴重な御意見ですので、よく整理して計画の素案、骨子案のほうにも反映を進める作業をこれからしていきたいと思えます。社会資本整備重点計画との両輪のメッセージ性のところについては、非常に私も大事な御指摘だと思いますので、どういう形で両者の共通性だとかメッセージが出せるのかということはよく踏まえていきたいと思えます。

そういう共通メッセージの中の一つの多分重要な要素であると思うのが、担い手の問題だと思っております。今日、人口減少ですとかあるいは担い手の課題は、メッセージというところについてたくさんいただいたと思えます。特に担い手の方がしっかり魅力を感じて働ける環境づくりというのは非常に大事だということが、本来であれば、昔からそれはずっとつながれてきたはずでございますけれども、これほどそのことについて意識を向けざるを得ない状況というのはこれまで歴史上なかったのだと思えますので、そういったところのメッセージを出せるようなものにできればなと思っております。

簡単ですが、以上でございます。

【小林部会長】　　ありがとうございます。進行をお返しします。

【交通政策課企画室長】　　小林部会長、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申し上げます。

池光公政審、よろしく願いいたします。

【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。

委員の先生方には、大変長時間にわたりまして御参加いただきまして、多岐にわたる御意見、御指摘を頂戴しましたこと、改めて御礼を申し上げたいと思えます。ありがとうございます。

2月に計画部会を開催させていただいて、あのときはまだまだ内容が不十分なところも多々ありまして、いろいろ激励に近い御指導を賜って、それを踏まえて、今回大分具体化できたところもあったかなと思っておりますけれども、今日は今日でまた、いろいろとま

た非常に有意義な御意見を賜って、我々もまだまだ足りないところがあるなど感じた次第でございますし、また今日いただいた意見を可能な限り今後の素案の作成に反映をさせてまいりたいと思っております。

この社重点と交通政策基本計画は、今後5年間の国土交通省のまさにインフラと交通という基本中の基本の政策をまとめたもの、これは閣議決定をしましてまいりますので、政府の方針にもなります。そういう意味では、いろいろ様々な方から見ていただいて、なるほどと思われるものに我々もしたいと思っておりますし、逆に言うと、きちんと達成できるような中身、御理解していただける中身にもしてまいらないといけないと思っておりますので、今日いただきました意見も踏まえまして、全体的にいい形になるように、引き続き検討させていただきたいと思っております。

今日は長時間にわたりまして、ありがとうございました。

引き続きよろしく申し上げます。

【交通政策課企画室長】 それでは、本日の議事は以上です。

小林部会長、竹内部会長、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、ありがとうございました。

— 了 —