

第55回社会資本整備審議会計画部会及び
第53回交通政策審議会交通体系分科会計画部会

令和7年9月25日

【社会資本整備戦略推進官】 定刻となりましたので、ただいまから第55回社会資本整備審議会計画部会及び第53回交通政策審議会交通体系分科会計画部会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社会資本整備政策課社会資本整備戦略推進官の田村でございます。

本日はお忙しいところを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21名の御参加となります。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。

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します。

また、会議室での御参加の皆様は、御発言される際は、机上のマイク真ん中の銀色のボタンを押してください。赤色が点灯していればオンとなります。発言を終えられたら、もう一度銀色のボタンを押してオフとしてください。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、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鶴田より御挨拶を申し上げます。

【総合政策局長】 皆様、こんにちは。国土交通省の総合政策局長、鶴田でございます。どうぞよろしくお願いいたします。本日は、大変お忙しい中、御参加をいただきまして、

誠に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あります社会資本整備政策、それから交通政策につきまして、それぞれ計画がございますが、これを一体的に作成するという事で御審議をいただいております。昨年の4月に2つの計画の見直しに関する議論を開始しまして、これまで4回開催をして、現在の社会経済情勢、それから、これからの社会が目指すべき姿など、それぞれの計画の重点目標などについて御議論をいただきました。私も7月に着任をしまして、議事録を読み返しました。委員の皆様方には大変広く深い洞察から貴重なインプットを多々頂いたと思っております。どうもありがとうございます。

前回の部会は6月でしたけれども、この6月の計画部会では、次期計画の骨子案についておおむね御了承をいただいたところでございます。本日の会議では、骨子に基づきまして具体の施策ですとか、K P I も追加をした素案という形でお示しをいたします。この素案には、これまで計画部会で委員の皆様から頂戴した意見を反映したほかに、両方の計画の一体的な作成ということに向けまして共通する視点と、それから、目指すべきゴールを共通のメッセージとして盛り込んだところでございます。これからまたさらに御議論いただいて、まとめていただく次期の計画が、国ももちろんですけども、それだけではなくて地方公共団体の皆さん、それから、民間事業者の皆さんも含めまして幅広い、あらゆる関係者にとっての羅針盤と呼ぶにふさわしい計画になるようにしてまいりたいと考えております。

限られた時間ではございますけれども、委員の皆様方には忌憚のない御意見をいただけますと幸いです。我々も最大限反映してまいりたいと考えております。どうぞよろしくお願い申し上げます。

【社会資本整備戦略推進官】　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、資料1から4まで、参考資料が1から3までとなっております。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も共有させていただきます。

それでは、議事に入りたいと思います。報道のカメラの撮影は、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計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いいたします。

【小林部会長】　皆様、よろしくお願いいたします。小林でございます。本日の議事は2点

ございまして、1点目に社会資本整備重点計画の素案について、2点目に交通政策基本計画の素案についてとなっております。それぞれの資料に基づいて一気通貫で御説明いただいた後に、これらの素案についての意見交換を取りまとめて行いたいと思います。委員の皆様には、忌憚ない御意見をいろいろ頂きたいと思っております。

それでは、早速ですが資料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す。着座にて説明させていただきます。

まず、概要について資料1に即して御説明した後、本文についてポイントをかいつまんで補足させていただきます。まず、資料1をお手に取っていただければと存じます。1ページ目を御覧ください。こちらは次期社会資本整備重点計画の全体像をお示ししたものです。まず、上段のところですが、第1章として、時代の重大な岐路に立つ我が国の社会経済情勢、このような時代認識をお示ししております。様々な社会経済情勢がある中で、第2章といたしまして、重点目標と目指す社会の姿として目指す姿を掲げ、そこらバックキャストする、そういった形で社会資本整備のビジョンを構想するという構成としております。我が国が直面する先送りできない社会課題に真正面から向き合って、危機を好機に変えて未来を切り拓いていく、このような前向きなメッセージを基本姿勢としてお示ししつつ、インフラ政策の羅針盤として4つの重点目標を掲げ、それぞれ目指す姿、実現に向けた進路を示すこと、そしてインフラマネジメントをこれからのインフラ政策の核心に据えて国民の共有財産であるインフラを社会経済のニーズに合わせて効果的に活用し、価値を創出していく、これを通じて人口減少という危機を好機に変えて、一人ひとりが豊かさと安心を実感できる持続可能な活力ある経済・社会を実現する、このような方向性をお示しております。このゴールにつきましては、交通政策基本計画と共通のゴールとさせていただいています。

その上で、中ほどにありますように4つの重点目標ごとにそれぞれ目指す姿を掲げ、方向性をお示しする、このような構成としています。その上で下段のところですが、これらの目標の整備効果をしっかり高めていくという観点でインフラマネジメントを通じて、社会資本ストックの質的改善、高度化を推進していく、このようなインフラ政策が全体として機能していくように、最下段にあるように、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、このような取組の下にしっかりと支えられてインフラ政策が成り立っていく、このような全体像をお示しするものです。

具体的な重点目標についてですが、中ほどに再度戻らせていただきまして、左上の部分ですが、重点目標Ⅰ「活力のある持続可能な地域社会の形成」といたしまして、3つの目指す姿として、まず、地域経済の核となる集積づくりと広域連携に向けて、まちづくり・交通と一体の下で持続可能な都市構造への転換と地域資源を活用した「稼ぐ力」の創出、広域ネットワークによる地域の経済圏の拡大、こういったことを進めていくということ、次に、こうした地域づくりと併せて、地域の将来像を踏まえたインフラの再構築をしっかりと進めていくということに向けて、今般、埼玉県八潮市における道路陥没事故の教訓も踏まえて、老朽化対策を再度徹底していくということ、加えて、これからの人口減少に対応してまちづくりと一体で良質なストックを形成していくということ、そして、こうした取組と一体となって包摂的な共生社会に向けた地域づくり、豊かで快適な生活環境に向けてバリアフリー・ジェンダー主流化の推進や安全な移動空間の形成、インフラ空間を活用した豊かで過ごしやすい環境の形成、こういったことを進めていくということを掲げております。

次に重点目標のⅡといたしまして、「強靱な国土が支える持続的で力強い経済社会」につきましては、2つの目指す姿として、まず持続的で力強い経済成長の実現に向けて生産性向上を支える人流・物流ネットワークの整備や、地域の産業立地に対応した周辺インフラの整備、また、自動運転、自動物流道路など革新的なイノベーションが進んできているので、こういったイノベーションの社会実装を促進していくということ、加えて、暮らしと経済の礎となる防災・減災、国土強靱化に向けまして、能登半島地震などの教訓も踏まえてハード・ソフト一体となった事前防災の加速化・深化や、あらゆる関係者の総力を結集した平時からの備えの強化として、TEC-FORCEなどの体制・機能の拡充や防災拠点の強化などを進めていくということを掲げております。

そして、重点目標のⅢでは、「インフラ分野が先導するグリーン社会の実現」として、インフラ空間を活用した再生可能エネルギーの拡大や脱炭素化を支える基盤の整備により、2050年カーボンニュートラルの実現を目指すことや河川空間などにおけるグリーンインフラの形成推進やネイチャーポジティブの実現による自然共生社会の実現、また、建設リサイクルの高度化などを通じた資源循環型の経済社会システムの構築、これらを目指していくということを掲げております。

このような取組に加えまして、人口減少が進む中では、インフラの支え手、こういったことを一体として進めていく必要があるという観点から、重点目標のⅣとして横串の形で

図示させていただいておりますが、「戦略的・計画的な社会資本整備を支える基盤強化」といたしまして、地域のインフラを支える地方公共団体の管理機能の維持における、広域・複数・多分野でインフラ管理をしていく取組の推進や建設業などの担い手の確保・育成、加えて生産性向上をしっかりと進めていくということ、また、併せて新技術・DXなどを最大限活用することでインフラの価値向上につなげていく、このような方向性を掲げております。

2 ページ目につきましては、第3章ということで、今申し上げた大きな方向性、重点目標ごとの大きな方向性に即して、それぞれ政策パッケージということで、具体的な施策を御覧のような形で体系化する構成にしております。それぞれの個別の施策についての御説明は割愛をさせていただきますが、非常に大きな体系の計画になっておりますので、次回以降、しっかりと分かりやすい説明、発信をしっかりと心がけながら取り組んでまいりたいと考えております。

続きまして、計画本文について資料2を用いましてポイントのみの御説明とさせていただきます。資料2をお手に取っていただければと存じます。こちらは第6次社会資本整備重点計画の素案です。計画素案については、非公開の形で前回の計画部会でお示しをさせていただいた骨子案がベースとなっております。大きな作業の方向性は、骨子案に即して内容の充実を図ったものですが、特に、関係する政府内の各種計画として、例えば国土強靱化実施中期計画、地方創生2.0基本構想、さらに環境に関しては国土交通省環境行動計画、このような関連する様々な政策体系に関する文章が取りまとまっておりますので、政府内での政策の一体性を保つという観点から、それらを踏まえて内容の充実を図るという作業方針で内容の充実を図らせていただいたところでです。

お時間の都合もございますので、特に新たに追加をさせていただいた部分として、「はじめに」の部分とインフラ老朽化に関する並行して行われている議論を踏まえた内容の充実という観点につきまして、概略御説明をさせていただきます。まず、裏面に目次を掲載させていただいております。こちらは、計画の全体体系をお示ししたものでして、左側にありますように第1章、第2章、そして第3章として重点目標ごとの政策パッケージと重点施策、そして第4章、計画の着実な推進、このような4章構成ということになっています。

それぞれの記述につきましては、先ほど概要で御紹介させていただいたものが内容になっておりますが、この中で第2章では、中長期を見据えた社会資本整備の方向性として、社会課題、そしてそれを踏まえた目指す方向性と中長期的な方向性を掲げた上で、第3節

としてインフラ政策の基軸となるインフラマネジメントについてインフラ政策はマネジメントを核としてしっかり行っていくこと、特に、4つ目として、安全性確保の徹底、このような項目を1つ追加させていただいております。こちらは、今般の八潮市での事故も踏まえまして、改めてインフラの様々なマネジメントの前提として、安全性確保の徹底が基軸となるということの認識、再度私どももいたしまして、その原点に立ち返るという観点からも、この項目を1つ項目として立てさせていただいております。内容については、後ほど概略を御紹介させていただきます。

次に1ページを御覧ください。「はじめに」です。こちらでは、まず上段の部分は社会資本の意義につきまして、できる限り大局的な視点から基本姿勢を表明する、このような趣旨で記載しておりますが、具体的には社会資本の基本的な性質について述べた上で、25行目辺りからですが、社会資本はあらゆる分野を支える不可欠な基盤であって、国民共有の貴重な資産として先人たちの様々な積み重ねによって受け継いだ良質な社会資本がある、こういったものをよりよいものとして後世に引き継いでいく、このような責務を現在に生きる我々は持っている、このような基本的な認識、また、32行目の部分ですが、本重点計画につきましては、中長期的な視点に立って社会資本の整備に取り組むための羅針盤として、現在、私どもが直面する社会課題、目指すべき姿、こういったものを明らかにして、そこからバックキャストして社会資本整備の進路を具体的に提示することについて計画体系をお示しするものです。

その上で2ページ目をお開きください。上段から6行目辺りから今回の計画を取り巻く情勢の変化、こういったものを御紹介させていただきつつ、33行目辺りから、基本的には私たちの社会情勢は様々な困難に直面するものですが、一方で、人口減少、少子高齢化には悪い面ばかりではなくて、例えば3ページにかけて書いてあるように、自然環境、都会に比べた暮らしやすさや、人口減少に伴って開発圧力、土地利用の需要が弱まることで町に空間的な余裕が生まれるなど前向きに捉えるような側面がある、このような前向きな側面についても一定程度触れつつ、4行目からですが、こうした難局に真正面から向き合って、力強く、しなやかに社会課題に挑戦し、危機を好機に変えてよりよい社会を次の世代にしっかりと引き継いでいく、このような前向きなメッセージを発信する構成としております。

加えまして11行目からですが、先ほど冒頭、総合政策局長の発言でも触れさせていただきましたとおり、今回の計画では交通政策基本計画との一体的な策定といたしまして、

前回委員からも頂きました貴重な御意見も踏まえて、両計画共通のメッセージという形で、共通認識、そして共通の目標を示す、このような新しい試みを盛り込ませていただいております。具体的には11行目から1つ項目を小見出しで立てる形で書かせていただいておりますが、19行目にありますように、両計画が車の両輪として連携・整合性を図って、相互の取組の相乗効果が得られるように視点を共有し、両計画を一体的に策定していく、このような記述をした上で、まず1点目として22行目ですが、インフラと交通が共に国民の生活を支える基盤であって、マネジメントをすることによってサービス、便益をしっかりと提供していく、こういったものを政策の核心に据えて取り組んでいくということ、また、そのためには国民一人ひとりの理解・共感を通じてマネジメントを高めていく、このような視点を入れさせていただいております。

また、29行目から2点目として、インフラも交通も共に人によって支えられているということ、加えて、このようなエッセンシャルワーカーである担い手の方々が給与・休暇取得などの処遇がさらに改善されて、誇りとやりがいを持って働くことができる産業にしていくことが必要であるということ、このような認識を入れさせていただいております。

4ページ目に続きます。3点目として1行目から記載しておりますようにDX、自動化など様々なイノベーションが進む中で、こうした力を最大限活用することが重要であり、特に国際的な潮流に遅れることなく、変化の流れを先取りして新技術、デジタルの力をしっかりと活用していくことが重要である、このような認識を踏まえております。こうした3つの視点を交通政策基本計画との共通認識として、人口減少という危機を好機に変えて一人ひとりが豊かさと安心を実感できる持続可能な活力ある経済社会の実現を目指していく、このような構成を御提案させていただきます。

これらの記述については、本日の委員からの御意見も踏まえまして、より内容の充実を図ってまいりたいと考えておりますが、特にインフラについては、交通と一体となって相互関連して便益とサービスを提供していくという視座もありますし、インフラの概念としましては、前回も委員の方からいただきましたが、物だけではなくて人、技術、データ制度など幅広く捉えてサービスにつなげていく、こういった視点もいただいておりますので、さらに内容のブラッシュアップに努めていきたいと考えております。

続きまして、インフラ老朽化の関連につきまして大きく2か所で計画の記述を追加しておりますので、補足的に御紹介いたします。まず29ページをお開きください。こちらは先ほど目次のところで御紹介させていただきましたインフラマネジメントについて、イン

フラマネジメントの前提となる安全性の確保の徹底という記述を盛り込むという箇所です。20行目からが新たに追加した部分です。こちらは本日、オンラインで御参加の家田委員が別途、座長をお務めいただいております下水道の関連の有識者会議での議論が並行して行われておりますので、現時点での議論状況を踏まえて記述をさせていただいております。そちらのほうの議論の進捗も見ながら、さらに内容の追記等を別途検討してまいりたいと考えております。

現時点では、大きく、まずインフラの安全性が確保されるということが大前提であるという認識、また、29行目にありますように作業安全の確保意識を徹底するということ、点検などに関する作業安全の徹底が重要であるということ、加えまして点検・調査・診断による様々な管理体制の早期確立など管理者あるいは市民、こういった2つの角度からの双方の見える化を進めていくということ、また、今般の事案も踏まえまして点検の方法などのメリハリをつけていくということ、こうした施策を進めていく上でも、市民がインフラメンテナンスに参加したくなるように世の中全体を動かすモーメンタム、こういったものの醸成も重要であるということ、このような内容を盛り込ませていただいています。

続きまして、老朽化の関連での対策について、第3章の該当箇所ですが、42、43ページをお開きください。42ページの下段の部分です。こちら、上にありますようにI-2ということで重点目標Iの2つ目の柱として、地域の将来像を踏まえたインフラの再構築の部分ですが、こちらの1つ目の政策のパッケージとして、点検・診断等の確実・効率的な実施ということで、内容を盛り込んでいます。まず、36行目からありますように、上下水道につきましては、全国での特別重点調査の実施、また、緊急度に応じて対策の確実な実施など並行して取組が行われていますし、下水道の管路について、人ができる限り管路に立ち入らない形での点検・調査であるとか、無人化・省力化に向けた自動化技術の高度化・実用化の取組の推進等々が議論されていますので、こういった最新の状況を盛り込んでおります。

また、八潮市の道路陥没事故を踏まえまして道路管理者と道路占用者との連帯の下で、地下空間情報をデータ化した上で統合化する仕組みの検討など両者が一体となって道路陥没マネジメントを行っていく取組の推進について盛り込むとともに、下水道以外のインフラ全般につきましても、13行目からですが、今般の事案を踏まえて老朽化対策を抜本的に強化していくということで、無人化・省力化に向けたDXとしての自動化技術の高度化・実用化を進めていくということ、加えて、事故のリスク、社会的影響の観点から点検箇所、

方法などにメリハリをつけて、重点化をして実施していく、そのようなスキームに高度化を図っていく、このような新たな施策を盛り込ませていただいているところです。

先ほど申し上げましたとおり、こちらにつきましても別途提言に向けて審議が並行されておりますので、こういったものと連携をいたしまして、内容のさらなる充実を図ってまいりたいと考えています。

以上、駆け足となり誠に恐縮ですが、私からの説明とさせていただきます。本日、どうぞよろしくお願い申し上げます。

【小林部会長】 引き続き交通政策基本計画をお願いします。

【官房参事官（交通産業）】 大臣官房参事官、交通産業担当の参事官をしております廣田と申します。それでは、資料3と資料4を用いまして、交通政策基本計画の現在の素案の内容につきまして御説明いたします。資料3、概要と資料4、本文のほう、2つ用意してございますけれども、まずは資料3の概要資料のほうで御説明いたします。こちら、横長の資料、お手元に御用意ください。

まず1ページ目でございますけれども、こちらは全体の構成案でございます。これまでの構成と変わってはございません。第1章で現在の課題につながる時代認識を3つの切り口で記述をしております。その下、我が国を取り巻く課題を踏まえまして、目指す社会の姿を4つ提示しています。本文では、前回部会での委員の御意見を踏まえまして、交通事業における過去の規制緩和と現在の交通に関する課題、それから、技術の活用に当たりまして、スピード感ある対応が不可欠であって、技術開発や社会実装の推進体制、こういったものの整備が必要だといった点を御指摘もいただいておりますので、そういったことも本文のほうでは加筆をしているところでございます。

それから、第2章、この資料の1ページ目、下段のほうになりますけれども、第2章では、第1章の課題を踏まえた本計画における基本認識と基本の方針を記述しています。まず、先ほど社重点のほうで御説明がございました共通メッセージもありましたとおり、基本認識としてここでも掲げておりますけれども、人口減少という危機を好機に変え、一人ひとりが豊かさと安心を実感できる持続可能な活力ある経済社会を実現というテーマを本計画の基本認識としております。その上で、目指す社会の姿の実現、上とも関連しますが、その下、基本の方針を4つ掲げております。それぞれの考え方は前回の部会から変わっておりません。第3章では、この基本の方針AからDに沿いまして具体的な目標と施策について記載をし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。こちらが先ほど申し上げました基本的方針 A から D、これの具体的な目標と施策例をこちらに記載しているところでございます。1 つ 1 つの施策につきましては、次ページ以降で御説明いたします。

それでは、早速でございますけれども、3 ページ目、お開きください。3 ページ目は、基本的方針 A に該当しますけれども、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方針でございます。その中で目標が 2 つございますけれども、目標 1 は地域交通のリ・デザインの全面展開による「交通空白」解消・地域課題の解決としているところでございまして、現在、圧倒的な担い手不足によりまして、危機に瀕しております地域交通について、主に交通空白解消本部、今年の 5 月にこれ、決定されておりますけれども、その決定されました取組方針に基づいて、ここに例示されている取組によりまして集中的な対策を講じてまいります。その際、個々の事業者、それから、単一の自治体といった枠組みで考えることなく、それに限界がございますので、これらの壁を超えた連携・協働、我々、モビリティ・パートナーシップ・プログラムと名づけておりますけれども、として推進をしていきたいと思っております。

また、地域交通に関する課題、これは地域によって非常に異なりますので、そういったことにも留意しながら取組を進めます地域の伴走支援ができますように、国として十分なサポートを行ってまいります。また、ローカル鉄道の再構築の取組、これも課題になっておりますけれども、鉄道ネットワークの在り方の議論を深化し、地域にとって最適な形で地域公共交通の実現を図るための環境整備、これも進めてまいります。指標としては、地域の足、観光の足に課題を抱えます交通空白地区・地点、今、全国で約 2,500 ございますけれども、その解消を数値指標として設定するなどしてフォローアップを行ってまいりたいと思っております。

また、目標 2 でございますけれども、これ、過疎地域に限りませんで、都市部においても担い手不足等の影響で路線の廃止や減便、発生している地域がございますし、地域交通の利便性が低下しているところもございます。これらの課題に対しまして、公共交通軸の整備を中心としたまちづくりと一体となった交通の整備、あるいは交通分野にとどまらない分野の課題解決に資します新たなモビリティサービスの展開、こういったものを行ってまいりたいと考えているところでございます。また、こういった交通事業の運営を行う地域の事業者、こちらの経営体力の向上に向けまして、ここで掲げておりますのは、例えば業務プロセスでございますとか、システムの標準化、こういったものを推進してまいりた

いと考えております。

それから、4ページ目でございますけれども、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・システムの実現という方針Bでございます。まず最初に目標3では、成長型経済を支えます地域間の人の流れ、交流の実現に向けて、これは社重点でも共通しますけれども、インフラ整備の関連の記載はもちろんでございますけれども、人材確保などのソフト面につきましても、例えば特定技能実習制度でございますとか、あるいは退職自衛官の活用、こういったものも含めて人材確保の取組を進めてまいりますこと、それから、モビリティ・パートナーシップというものをこの計画のキーワードにしておりますけれども、事業者間やモード間での連携もこういった分野で取組を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、観光でございますけれども、成長戦略、あるいは地方創生の観点からも非常に大事でございますので、2030年のインバウンド6,000万人という政府目標に向けまして、地方にもそのインバウンドの効果を裨益させるべく、観光の足の確保でございますとか、これ、情報提供も非常に大事な点だと思います。そういった形での受入れ環境の整備、これを地方の観光の魅力の発信の取組と併せて一体的に進めてまいりたいと考えております。それから、左下が目標4になりますけれども、2030年にさらなる輸送力不足が想定されておりますけれども、この成長型経済を支える物流、持続可能な物流の実現を目指すということを目指しております。様々な輸送手段、陸海空、様々なモードの輸送手段により、不足する輸送力をカバーする新モーダルシフトの取組を進めてまいり、商慣行の見直し、あるいは消費者行動の変容といった事業者との連携、あるいは消費者の理解を得る施策、こういったところにも努力を向け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、右下の目標5でございますけれども、国際競争力という点に着目したような、そういった目標になっておりますけれども、特に四方を海に囲まれている我が国では、造船業をはじめとして、海事クラスターが形成されているところでございまして、この海事クラスターの強靱化を目指します。それから、国際物流ルートの多元化でございますとか、あるいは国際競争力という点で近隣諸国にも水をあけられてしまっておりますような国際基幹航路の維持、拡大に向けた港湾の取組、これは国際トランシップ貨物の集荷の強化などもここに掲げておりますけれども、そういったハード、ソフト両面での施策を推進してまいりたいと思っているところでございます。

それから、ページおめくりいただきまして5ページ目を御覧ください。基本的方針Cでございますけれども、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ものでございます。目標6は、気候変動等による災害の激甚化、頻発化に対応した防災、あるいはこの社重点計画でも正面から取り上げられております交通インフラ、インフラの老朽化対策、それから、交通分野におきまして何よりも重要で、事業運営面でも大前提となりますこの安全の確保に向けまして、事例では、これ、滑走路の誤進入対策を挙げておりますけれども、各モードにおける安全対策の取組を進めてまいります。

それから、左下の目標7でございますけれども、運輸部門のCO₂排出量のシェア、大體全体の2割に及んでいるわけでございますけれども、これを念頭に置きながら、各モードの省エネ技術、それから、クリーンエネルギーの活用、それから、モーダルシフトのようなモーダル横断的な取組を通じて運輸分野の運輸部門全体でグリーンな交通を実現してまいります。それから、環境価値の見える化を通じまして、環境価値が評価されて広く国民が負担を分かち合うような社会、市場づくりも進め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、右下の目標8でございますけれども、交通分野におけます共生社会を支える交通の実現という目標でございます。バリアフリーとユニバーサルデザインにつきましては、新しい指標の設定の検討が進んでいるところでございますけれども、そういった新指標の設定も受けて計画の継続的なスパイラルアップなど、本年取りまとめられましたバリアフリーの第4次整備目標に向けた取組を進めていくことにしているところでございます。それから、男女の間で異なる課題やニーズを踏まえて、政策や事業を立案、実行していくような、こういったジェンダー主流化の推進にも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。

それから、6ページ目、御覧ください。基本的方針Dでございます。この方針の名称でございますけれども、前回の計画部会で、デジタル新技術というのは目指す社会の姿の実現に向けた、どちらかという手段であるというような御意見もいただいておりますので、そういった趣旨が伝わるようにデジタル新技術の力を活かした交通サービスの進化というような表現ぶりにリード自体は変えているところでございます。それを受けまして目標9でございますけれども、ここに記載のあるような地域交通DX、我々、COMmmmmONSという名前を銘打っておりますけれども、ここ、デジタル技術を活用したサービスの高度化でございますとか、デジタル基盤の標準化を進めまして、そして利用者の利便の新

たな価値の創造でございますとか、あるいは企業のリソースの最適化というものを実現してまいりたいと考えております。

それから、左下、目標10でございますけれども、こちら、担い手側の視点になりますけれども、自動化技術でございますとか、遠隔化技術、こういったものを活用しながら、真に人にしかできない業務に集中できるような、こういった環境の構築を進めていきたいと思っております。こういうものは安全性の向上でございますとか、労働環境の改善にも資すると思っております。こういったDX化を推進してまいります。

それから、右下、目標11でございますけれども、基幹インフラに対するサイバー攻撃、こういったものの脅威が増大しておりますので、経済安全保障の観点から対応力を高め、セキュリティレベルの向上を実現してまいります。

以上が今回の計画の基本的方針AからD、御説明いたしました。このようなグループ分けを行っておりますけれども、これらは相互に補完的な関係にありますので、そういった点も本文のほうに記載しているところでございます。それから、すみません、本文のほうを簡単に少しだけ、時間の関係で初めのほうだけになりますが、御説明いたします。

本文は、すみません、資料4になりますけれども、第1章に入る前の序章として「はじめに」という構成で、我々、今の案文ですと3ページにわたって記載をしているところでございます。ここでは本計画の入り口として、国民の皆様にも関心を持っていただけるように少し身近な例も用いながら、交通の置かれている課題でございますとか、意義のところを記載していきたいと思っております。まだ練っている最中でございますけれども、8行目辺りには公共交通の廃止やサービスの水準の低下が単に移動が不便になるということにはとどまらない問題であるということを掲げて、昨今の学校の統廃合の問題でありますとか、あるいは高齢者の方が外出や通院を控えることによる健康面の影響などにも触れているところでございます。17行目以降は、そういった送迎する側の可処分時間が不足するような問題の概念もお示ししながら、地域の活力低下に結びつき得るといったことを伝えたいなと思っているところでございます。

なお、この部分につきまして、現時点で地域交通を例に出して、こういった「はじめに」のところ、文章を書いてございますけれども、地域交通にとどまらない交通分野の課題を幅広く記載すべきではないかという御意見も頂戴しているところでございますので、今後、記載の充実、あるいは分量の調整を行ってまいりたいと思っているところでございます。

それから、2ページ目をお開きいただきますと、先ほど社会資本重点整備計画の御説明

でもございました両計画の一体的な策定と推進という小見出しをつけて、5ページ以降、記載をしているところでございます。共通メッセージというところで、当然、記載内容については重複する部分がございますけれども、例えば14行目から来る段落でございますれば、18行目辺りに国民や地域、企業等、幅広い主体がかかわって当事者意識を持って関わることを通じてマネジメントしていくことが肝要である。こういった記載でございますとか、あるいは21行目の段落でございますけれども、今日の交通を支えるエッセンシャルワーカーによる献身の結果である、そういった交通に従事されている方の処遇がさらに改善され、引き続き誇りとやりがいを持って働くことができる産業であり続けることが必要である。

こういったことも記載をしているところでございますし、あと、DXや自動化、科学技術の関係でございますれば、28行目以降でございますけれども、DXや自動化等、イノベーションの力を最大限活用することが重要であり、30行目でございますが、国内外で急速に進んでいて、国際的な潮流に遅れることなく変化の流れを先取りしていかなければいけない。こういった趣旨の記載もしているところでございます。こういった形で社重点計画との一体的な策定の趣旨、意義をこちらでもしっかりと記載をしたところでございます。

大変簡単でございますけれども、交通政策基本計画の素案につきまして御説明いたしました。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、意見交換に移りたいと思いますが、毎回申し上げて恐縮なのですが、3分を目安に御発言いただければと思います。会場におられる方、御発言されるときは、この札を挙げてください。発言を終わられたら下げていただければと思います。オンラインでは「手を挙げる」のアイコンを示していただければと思います。御発言者を指名させていただきたいと思いますが、田中委員、後ろの時間が限られておられるということで、オンラインで御参加だと思っておりますけれども、最初の皮切り、こちらから一方的に指名して申し訳ありませんが、お願いできますでしょうか。

【田中委員】 田中里沙でございます。御配慮いただきまして、申し訳ありません。まだしばらく参加させていただきますが、発言の機会をいただき、ありがとうございます。では、コメントさせていただきます。よろしくお願いいたします。

まず、今回、社会資本と交通政策の協業、一体化により、両輪でセットされたことで、

活力をつくり出す装置としての存在が顕在化したと思います。注目が集中して、インフラメンテナンスにおいても、その過程に参加をしようとなるように、幅広い方々が直接ではなくても、支えてくれる人たちを応援する気持ちがさらに醸成されるように、何か推し活的な環境ができればいいなと思っておりました。素案の29ページより記されたように、具体的内容がさらに伝わるように工夫をしていきたいと思いましたが、これまでインフラに従事される方々は、何か縁の下の力持ち的なイメージが強かったと思うのですけれども、人口減少をも、前提を壊して新しい社会像を描くチャンスということで位置付けられましたので、縁の下の力持ちから、未来の担い手へと位置付けたいと考えます。

今後、インフラの整備と運営の最適化が図られるに当たりましては、既存インフラの賢い活用と、新設にプラスして既存の道路や鉄道や港湾の再編や高度利用も重視されていく中、そこには新しい活用法も出てくると思いますので、それとセットで社会に広報していくことも有効だと思います。また、都市と地方のバランスも一層、特徴が顕在化していつて、政策効果が両方の方々に伝わるようになるといいのだろうなと思っています。今回、この両輪が連携して動くことで、官民連携も推進されると思いますけれども、それがさらにうまく進むためには、共通ビジョンが設定されましたので、共通のゴールイメージを各現場でも常に描いて見せていけるとよいなと思いますし、これから進む大規模事業にかかわらず、実証事業やパイロットプロジェクトなども成果を適宜見えるようにしたいです。

1点、気になりますのは、官民が連携をして、多様な人が参加をしますと、それぞれにおける大事なポイントにずれがでるかもしれません。民間は一般的には採算性とか成長性を重視しますし、スピード感も重視するところですが、行政、官の分野は透明性や公平性というのが最優先になりますので、そこはギャップではないのですけれども、両方の満たすところ、ここがどこかというのを明確にしていけるとよいかと思います。

以上、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した。

それでは、順に伺いたいと思います。まず、家田委員お願いします。

【家田委員】 小林部会長から御指名いただいたので、一言。大変に誠実に——誠実と言っても何ですが、この間申し上げた意見によく対応していただいております、また、これから直すというところもおっしゃっていただいておりますので、現時点でとりわけここを変えてほしいというところはございません。どうぞよろしくお願いいたします。

【小林部会長】 それでは、谷口守委員お願いします。

【谷口（守）委員】 谷口です。御説明、どうもありがとうございました。拝見して、よく整理されていると思っていて、全体としてはこんな感じでまとめていただければいいのかなと思っているのですが、4点、コメントさせていただければと思うのですが、いずれも全部共通の考え方でコメントさせていただくもので、どういうことかという、結構、世の中の変化が速いので、この計画を練り始めた頃から、既に変わってきている社会現象とかも結構あるような気がしていて、最後の話で変化の流れを先取りしなければいけないとまさにおっしゃったのですけれども、そこに関連して何点か、変化ではなくて変化の変化というか、2階微分を見ないといけないのではないかなと思っているというコメントです。

1点目は、交通のほうの目標1番、目標8番、これ、非常に大事だと思うのですが、交通空白のことを書いてくださっている。若しくは、誰もが動ける社会というのを書いてくださっているのですが、交通空白が空間だけの問題だけではなくてきているというのが現在の問題で、というのは、所得の低い世帯の方が自由に動けない状況に今どんどんなっているというのが実態かと思います。エンゲル係数というのが食費だけで昔ありましたけれども、交通エンゲル係数というのをきちんと出すと、200万円所得以下の世帯が車を買えない、自由に動けないということで、交通空白地ではないのだけれども、格差の問題ですよね。そういう問題が生じてきているので、そこをどう捉えるかということです。それが1つ目です。

2つ目は、これは以前も指摘させていただいたのですが、そういうことも含めてインフラだけの話をしても町は活性化しないし、人は公共交通に乗ってくれないという状況になってきていて、DXもいいけれども、もちろんCOMMONSとかはぜひやっていただいたらいいのですけれども、どうやって人を実空間に出ていただくかというRX、リアルスペース・トランスフォーメーションというのをきちんと組み込んでいかないと問題が解決していかないということです。鬱とか不登校とかどんどん増えているという問題ともこれは連動していますというのが2番目です。外出のモビリティマネジメントとか、そういうのを入れていかないといけないというのが2番目です。

3番目は、それに関連した都市構造で、コンパクト・プラス・ネットワークを書いてくださっているのはいいのですけれども、この中において皆さん、テレワークで、自宅で勤務することが増えたときに、皆さんが気づいたのは、自宅の周りに都市サービスがないと

ということで、パリとかが15分都市というふうな概念を出して、世界都市がいろいろな形でそれに追随している状況にあります。つまり、生活の質を上げていくという観点から、コンパクト・プラス・ネットワーク+住んでいるところの周りの都市サービスをきちんと上げていく。それを自動車ではなくて、日本の東京都市圏は自動車で15分都市圏が郊外で成立してしまっているのですけれども、そうではなくて徒歩もしくは自転車で15分都市というのをコンパクトな形でつくっていくということで、そのコンパクト・プラス・ネットワークのクオリティを上げていかないといけないというのが3番目です。

あと4番目は、交通のほうでは目標3です。あと、こちらの資料2のほうでは18ページなのですが、関係人口とか二地域居住に関連して、こちらの促進をどうするかということが重要なキーになってくると思っています。その場合、もう少し加筆されたほうがいいかなと思うのは、空き家の活用とか、あと遠隔地のほうが二地域居住の方、やはり関係人口も非常に少なくなっているのです、例えば飛行機とか新幹線とか、そういう交通抵抗、それをどうやって下げるかということの組合せで政策を立てないといけないのですけれども、そこの連動が弱いのです。いずれも全部国交省の管轄の中の話なので、国交省の中で連動していただくようにすると、非常にいいのかなと思っています。

以上4点になるのですけれども、最後、蛇足ですが、資料2とかは、パラグラフによっては、ほとんど全部アンダーラインを引いてあるようなところとかがあって、アンダーラインを引いていないところのほうが目立ったりしているので、ここは少し精査していただけるとありがたいです。以上です。

【小林部会長】 ありがとうございました。

藤田委員をお願いします。

【藤田委員】 私は資料2の、今日、細かい説明はなかったのですが、66ページ以降の防災と減災というところについてコメントがあります。中身は非常に丁寧にまとめられていて、防災上重要なことがほとんど入っていて、大変結構だと思いますので、私もこれをしっかりまとめていただけたらと思うのですが、その中で4つほどコメントがあります。

まず、現状と課題のところなのですが、この防災・減災のところではやっぱり復旧、復興ということが大事だと思うのですが、それがパッケージにはしっかり入っていて結構なのですけれども、ここの背景のところ、現状と課題のところ、復旧、復興する上での問題点、何が障害となって迅速な復旧にならないのか、その辺、多分、調べられていると思うので、その辺も少し整理して書いていただくといいかなと思います。その中で、例えば

人材とか、そういうのが十分なのかというところが、私自身、調べたことがないのでよく分からないのですが、そういう意味で人材確保とか、人材の育成とかというのが、このパッケージの中では防災体制の整備に関することでしょうか、そういうようなところにも入れてみたらどうかと思いました。

2点目なのですが、このパッケージが事前防災、防災体制の整備、それから、新技術の開発、こういう3つの骨組みになっていて、これはこれで結構なのですが、私の考えとしては、例えば事前防災＋防災体制の整備、それから、復旧、復興と事前復興について、それから、新技術、何かそういうまとめ方もあるのかなと思うのですが、それをすると枠組みがガラッと変わってしまいますけれども、そういうような考えも指摘したということだけ少しお含みおきいただけたらと思います。

それから、3点目なのですが、途中でフェーズフリーの推進というのが新技術のところに入っていて、フェーズフリーというのは非常に興味深い、面白いことだと思うのですが、例えば大規模な災害のときに一体どういうことをして、その防災力の向上にフェーズフリーの活用が効果的なのかというところが、少し分からないので、フェーズフリーのキーワードを入れるのであれば、もう少し丁寧な説明が必要かなと思います。

それから、最後に複合災害のことを幾つか入れていただきまして、以前に質問したところでもあるのですが、ありがとうございます。それがこのパッケージの中で、複合災害の記述が幾つか見当たるのですけれども、そのパッケージの評価ですか、具体的な指標とか、施策に対する指標とか、そこのところの表の中に複合災害のリスクについての記述が見当たらなかったのも、もしかしたら入っているかもしれませんが、そういうところも入れて複合災害についてもしっかりと評価できるようにしていただけたらと思います。

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、大串委員、お願いします。

【大串委員】 ありがとうございます。非常に読み応えがあって、しかも、素敵なキーワードが散りばめられていて、非常に読んでいて楽しくなるような重点計画のかなと思いました。ただ、少しだけ気になるところがありましたので、お話しできたらと思います。

例えば資料2ですと、36ページに「立地適正化計画と地域公共交通の連携を強化し」というすばらしい文言がうたっています。これ、なかなか実施されなくて、かなりここ市街化区域じゃないのにな、というところに家が建てられても、そこにもいろいろなもの

が、インフラを敷かないといけないみたいなことが今まで繰り返されてきた中で、きちんとこういうふうには計画の中に位置付けられているというのはいいなと思ったのですけれども、その下に「地方における日常生活や交通の不便さを克服し」という文章のところの36行目からなのですけれども、「若者や女性の地方からの流出を食い止め、また、都市から地方への若者の流れを生み出すことが重要である」と書いてあるのですけれども、これ、当事者にとっては、とても気持ちのよい言葉ではないんですね。

私、地方から出してもらえない。先ほどこのこと、首相と地方の女性が面談をして、地方から女性が出るのは悪いことなのか、少子化は私たちの責任なのかということで対談をされていたということも載っていましたが、地方に住まう者にとっては、仕事がしたい、したい仕事が地域にないから外に出る。それがやっぱり悪いことのように聞こえてしまうので、そうではなくてやはり出たい人が出、戻りたい人が戻り、若しくは行きたい人が行けるというような基盤整備というのは、とても大事だと思いますので、ここはやはり関係人口や交流人口を非常に厚くしていくことで、若しくは二拠点居住をしっかりと促していくことで、地方の活性化を推進していくというふうなことに書き換えていただかないと、少し違和感が強めに覚えたところでございます。それが1点目です。

2点目が、同じ資料2の40ページなのですけれども、交通結節点の話で、バスタが例に載っているかと思います。新宿バスタ、すばらしい例で、何かというと、道路の構造物として、つまり、道路を駐車場としてバスタがつくられているという、道交法をかなり柔軟に運用していただいて、つくっていただいているというとてもすばらしい例です。なぜかかというと、都市の制約というのは土地なんですね。都市は土地がない。十分な土地がないから、そういうふうには柔軟な発想で交通結節点をつくっていただいたということだと思います。そういう意味では、バスタというよりも、そういった柔軟な道交法の運用などによって、必要な構造物をきちんとつくっていく、そのことが都市の交通結節点の建設とか、それを生み出すのに、創造するのに重要なことなんだよというのが本当の精神なのではないのかなと思いました。

もう一つ、これに関連して、資料4のほうなのですけれども、新しい取組の話が出ています。先ほど都市にないものが土地とかの資源だとすると、地方にないものは特に人手だったりとか、交通手段そのものなんですね。そうすると、地方により新しい技術を持って行って、例えば無人運転の車をどんどん走らせていただいて社会実験していただくというような、それは事業者にとっても実験フィールドをいっぱい提供していただけるというこ

とで、データの蓄積に進みますので、そこにもう少し踏み込んだ、単に既存の事業者を守っていくだけではない、新しい技術、新しい事業者を創造するような、そういった地方のフィールドもこれからどんどん提供していきますよという、少し希望に満ちたといえるでしょうか、産業創造といえるでしょうか、そういった視点からの書きぶりを少し、例えば資料4の21ページのこれからの取組をさらに推進していくものとして描いていただけるといいかなと思いました。

以上です。ありがとうございます。

【小林部会長】 ありがとうございました。

引き続いて、有働委員、お願いします。

【有働委員】 有働です。ありがとうございます。私は社会資本整備の考え方をどう広く国民の皆様へ伝えられるかという観点で発言をさせていただこうと思います。この文章の冒頭に述べられていますインフラストラクチャーは国民共有の貴重な資産という、つまり、一人ひとりの財産ですよという考え方なのですが、実はハッとさせられました。皆様にとっては、もちろん当たり前のことなのだと思いますけれども、普通に暮らしていると、こういう言葉に触れることはありません。これ1つ取ってもそうなのだと思いますけれども、これから地域構造の変化に応じてインフラストックを適正化していく、つまり、これまでどおり隅々まで潤沢にはいきませんよというのは、ある日突然言われるのでは不安と不満になるので、住民に伝えるためにはプッシュ型で、刷り込むように何度も何度も、理念もそうですけれども、自分の暮らしがこれからどうなるのかということを予測させてあげるような情報も繰り返し伝えていくのが、国民の理解とか、それから、共感の醸成をしていくのではないかなと思います。そういう辺りも具体的にみると、国民目線で言うといいのかなと思いました。

加えて、この資料の制作に当たられた方、本当に頭が下がる思いで、その上でなのですが、今回の資料も委員という大役をいただきましたので、ChatGPTに要約させることなく最初から最後まで目を通していただいたのですけれども、同じ内容が2度も3度も出てきて、もしかしたら新しいことが加えられているのかもしれないと思って読んだのですが、出てきたり出てこなかったりで、これ、車の両輪ということでもありますので、こうしたことも重複なくシンプルに、この資料ができ上がれば、さらによいのになと。これも私がこういう文章に慣れていないせいだとは思いつつ、率直に思いました。家田委員がよきとおっしゃった発言の後、恐縮だなと思いましたが、素直な感想で申し上げました。

以上です。

【小林部会長】 では、池之谷委員、お願いします。

【池之谷委員】 交運労協の池之谷でございます。よろしくお願いいたします。今回の説明をいただきまして、誠にありがとうございます。その中で何点か懸念のあるところがありますので申し上げたいと思います。

まず1つ目につきましては、藤田委員からもありましたけれども、大規模災害の対応として防災・減災について、前回、多く書かれていたということでもありますけれども、復旧、復興といったところも両輪なのだろうなと思いますから、それについても少し記載を、ボリュームを上げていただいたほうがよいのではないかと思います。

交通の関係の素案の1ページ目で、27行目のおわり辺りだと思いますけれども、「子供の送り迎えをする親の自動車」という表現、書きぶりがあるのですけれども、この運用の考え方が、この1行だけでは見えてこないというのがありますので、その辺について少し考え方をお聞かせ願えればと思います。ただ、説明がなく、この文脈だけを見ると、勘違いをされる方が生まれるのではないかなと思いますし、ここまで輸送資源を広げるというのは、いささか広げ過ぎではないのかなという印象がありますので、それについてもう少しお答えをいただければなと思います。

そして3つ目でもありますけれども、今回の素案の提案の機会に改めて第2次交通政策基本計画のほうも読んでみましたけれども、時代認識について、第2次計画の中では、第2章の中で交通が直面する危機とそれを乗り越える決意というふうに題して、本文の中で我が国の交通は対応を怠れば、社会経済に致命的なダメージを与えかねない様々な危機を迎えている。そして、このままではあらゆる地域において路線の廃止、撤退が雪崩を打つ交通崩壊が起きかねない、そういった危機意識に裏打ちされた強烈なメッセージといったことがあったと記憶しています。しかし、今回の計画の基本認識の中では、この両計画と基本的に一緒にするということではありますが、人口減少という危機を好機に変え、一人ひとりが豊かさと安心を実感できる持続可能な活力ある経済社会の実現という少し柔らかい表現になってきているのかなという認識があります。もう少し危機意識といったところをどこかのところでしっかりととらないといけないのではないかと思います。

そして、最後になりますけれども、担い手不足の対応について、そこで従事をしている労働者の確保策について、前回申し上げました。今回、両計画ともに「はじめに」のほうで建設事業者、交通事業者の処遇改善、誇りとやりがいを持って働くことのできる産業へ

の発展といったところがうたわれたことに対しては、素直に感謝を申し上げたいと思います。しかし、給与であったり、休暇取得等の処遇改善、これに対しての具体策がこの中では見えてきていないというのがありますので、記載の検討をお願いしたいと思います。併せて、交通政策のほうでは、モビリティ・パートナーシップが強調されているあまり、少し交通担い手不足の危機感というものが薄れているように読み取れますので、この書きぶりの検討を併せてお願いしたいなと思います。

以上です。

【小林部会長】 ありがとうございます。

御質問が出ましたけれども、最後のところで改めて一括してお答えいただきたいと思います。

それでは、荒木委員をお願いします。

【荒木委員】 日本商工会議所の荒木です。まず、社会資本整備重点計画について申し上げます。力強い経済成長のために未来への投資としてのインフラ整備が重要であると申し上げてまいりましたけれども、随所に取り入れていただきまして、本当にありがとうございます。

しかし、社重点について、交通計画の4ページの16行以降にGDPに関する記述があります。1990年と2023年を比較し、名目では世界2位から4位に、1人当たりでは2位から37位に、国力が低下していることが示されています。世界経済が進展している中で、日本の国力が低下している理由は、デフレ経済によるところはあったかもしれませんが、経済成長のためのインフラ投資がなされていなかった。これが国力低下の一因だと考えております。このような経済情勢に対する認識というのは、交通計画だけでなく、共通認識として社重点にもあってしかるべきと思っています。

次に、社重点の25ページの39行について、わが国のインフラの整備水準は「一定のレベルにまで向上」との記載がありますが、例えば、その中で言いますと、地元北海道における高規格道路の整備率は60%にとどまっています。これは北海道に住む者だけではなく、九州の方もそうかもしれませんが、地方の事業者・住民にとっては「一定のレベル」ではなく、「ある程度の水準」という言葉しかあり得ないと思っています。59ページの13行にあるような指摘が、私の基本的な認識です。

また、33ページ、12行からありますように、日本のインフラ整備というのは、やはり諸外国から比べたらコストが高い。これは事実だと思っています。ですから、金額ペー

スではなく、一番問題とすべきなのは整備水準であり、この水準をいかに上げるかという点に重きを置いて、経済成長のためのインフラ整備、これを力強く書き込んでいただければと思っています。その際、本文の随所に経済成長に関して、持続的とか、持続可能とか、いろいろな言葉が使われております。力強い経済成長という書き方に統一していただきたいと思います。

先ほど言いましたけれども、先進諸国では戦略的なインフラ投資を行って、そのストックを基盤に経済成長を実現してきたと思っています。それに対して我が国は空港、港湾のハブ機能の喪失に見られるとおり、成長力が相対的に劣後している。そうすると今後、日本の国力を低下させないために、力強い経済成長の実現にインフラ投資の必要性をより踏み込んだ記述をすべきです。

具体的に言いますと、例えば2ページ、10行から、社会資本整備の必要性について言及されていますけれども、これを「しなければいけない」という強い表現に踏み込まなければ、経済成長につなげることはできないのではないかと考えています。

次に、事業評価についてです。世界経済の進展を踏まえ、その中で日本の国力の回復・低下阻止のためには、未来予測に基づき、GDPをどう伸ばすのか、それによって生じる消費税、法人税、所得税等の税収効果という視点の重要性を勘案した評価を考えるべきです。

また、国土強靱化に関連して、能登には輪島、珠洲、七尾の3商工会議所ありますが、復興の遅れが地域の存続に関わる大変な課題になっています。これは人手不足等による影響もありますけれども、人口の3割が流出するなど、社会基盤、地域がなくなるという危機的な状況に直面しています。災害によって地域が消滅するということがないよう、脆弱なインフラに対する地域の強い危機感を書き込んでいただけたらと思います。

続いて、交通計画について申し上げます。トラックドライバーの不足により、2030年には輸送力が34%減になる。これに対して企業は強い危機感を持っています。社重点にも言えますけれども、物流における効率化を図る上で不可欠なインフラ整備とモーダルシフトの観点の記述が不足しているように感じています。

例えば、自動運転、新技術の実装と書いてありますが、自動運転と有人との切替えポイントの整備については全く書かれていません。あるいは、道路や共同倉庫、港湾、空港、貨物駅のアクセスタイム短縮についても書かれていません。それぞれのバックヤードなど物流の基盤となるインフラ整備、拠点整備が不可欠だと思っています。

また、モーダルシフトにおける貨物鉄道の役割は、脱炭素の観点からも最大限の活用が求められますが、災害時のリダンダンシーの脆弱性、あるいはデジタル化の遅れなど、荷主事業者から敬遠される要因が残されています。持続可能な鉄道貨物を実現するため、財源問題、特に貨物調整金の関係も含めて、今後の在り方を見据えた記載にさせていただきたいと思います。

以上でございます。ありがとうございます。【小林部会長】 ありがとうございます。

では、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。私からは新技術、デジタル、D Xの観点から意見をさせていただきたいと思います。両計画に共通する核心は、データを基盤に政策と現場をシームレスにつなぐ、そういったD Xの徹底であろうということで、人口減少下でも安全、豊かで持続可能な国土を実現するための不可欠な基礎戦略であろうと認識しております。この認識とこれまでの部会で意見をさせていただいたことを踏まえて、今日は5点、意見を述べさせていただきます。

1点目は、インフラデータ空間を核としたデジタルツインの社会実装です。点群やセンサーなどの様々なデータを統合し、計画から維持管理までのライフサイクルを見える化します。これにより道路陥没などのリスクを予防保全で未然に抑止し、災害時の事前防災や復旧判断も高速化できると考えます。併せてPLATEAU、B I M、C I M、不動産I Dなど様々なデータをオープン、かつ標準化された仕組みで連携させて、官民分野横断で活用を加速させるようなことが重要だろうと考えております。その際には、データの鮮度、精度との両立、更新サイクルの確立、常時モニタリングの仕組みを重視し、A I活用を見据えた機械判読可能性や原本性、トレーサビリティの確保を進めることが重要と考えます。

2点目は、現場の省人化、高度化です。i-Construction 2.0により施工や施工管理の自動化、遠隔臨場やオフサイト化を指示、深刻な担い手不足、同時にいわゆる群マネを通じて広域、多分野を群として統合管理し、まちづくりと老朽化対策を一体で進める。これらを進めるためには、制度、予算の仕組みの再設計、そして広域連携でコストを分担する仕組みを整えるということが極めて重要かと思います。また、その新技術の導入に当たっては、成熟度や定着する時間軸、これを踏まえて丁寧な制度周知と意識改革を通じた定着を促すといったことが求められるかと考えております。

3点目はモビリティデータの統合とサービスの設定です。I CカードやG P S、自動運

転から得られるような様々なデータを標準化、API化して需要を精緻に把握して、利用者中心のサービスを最適化する。過疎地の交通空白に関しましては、自動運転やオンデマンド交通を5Gなどの通信基盤と一体で再転換しまして、利用の包摂性というものを底上げしていく。ここでもデータ更新による鮮度の担保というものが極めて重要で、都市活動の常時観測に通じた防災・減災への応用も期待できるかと思います。

4点目は、カーボンニュートラルとレジリエンスの同時達成です。カーボンニュートラルポートやEVの充電施設の面的な整備、再生可能エネルギーのインフラ空間での実装、建設から維持管理に至るライフサイクル全般での脱炭素化を一体で推進する。この実効性を担保するために交通インフラのデータに基づいてCO₂削減量、排出量を可視化し、政策効果をEBPMで評価する、そういったサイクルを実装されてはどうかと思います。その際のKPIは、データ数だけではなくて利用者数や活用の事例数を成長させて、KPIは成長させていくということが重要かと思います。

5点目はセキュリティと社会需要です。重要インフラのサイバーセキュリティの強化とともに、Project LINKSなどの行政情報のオープン化、市民参加の見える化、さらに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の推進、インフラへの当事者意識といったものを高めて、次世代の人材育成や技術継承につなげていきたい。また、併せましてバリアフリーやジェンダー主流化、こどもまんなかの空間整備もDXを後押しするかと思います。総括しますと、社会資本の空間データ基盤とモビリティデータ基盤を中核に据えて、それらをデータ、標準、KPIで連結して政策と現場の一体運用を実現することが重要かと。これによって人口減少時代にふさわしい持続可能な国土経営の姿が描けるのかなと考えております。

以上になります。

【小林部会長】 ありがとうございました。

佐藤委員、お願いします。

【佐藤委員】 どうもありがとうございます。東京大学の佐藤と申します。資料を拝見して、いろいろな事柄を網羅して、細やかにカバーして下さった力作であろうかと思えます。私からは1点だけ、資料2、社会資本整備重点計画の素案、3章辺りのお話について少しコメントを申し上げたいと思います。この中で進捗状況を定量的に測定するための指標とか、KPIとかを設定すると大まかな方針について第1節で記述されていて、そういうKPIとかを設定するという話をされているわけです。もちろん、現状ですぐに把握

できるようなK P Iだけではなくて、手法の高度化を進めつつ、現時点で設定が困難なものについてもデータを収集したり、蓄積に努めるというふうに書かれているのですけれども、その後の具体的なところ、政策パッケージを書かれているところでは、こういったアウトカムを把握するために、こういった指標が今後必要になるのか。それから、手法として、どういうものを適用していかなければいけないのか、そういったことについての記述がほぼないんですね。

計画ですので、最終的にどうなるのか。完全に予測とかはできないわけですが、どのように評価をしていくのかということは、政策を考える上で、E B P Mとか言われている昨今、絶対に必要になることであろうと思います。そうすると、現状ですと分かりやすいK P Iのみ取り上げて、それが上がっている、下がっているぐらいで話が終わってしまうのではないかという印象を与えてしまう可能性があるように感じております。ですから、アウトカムをきちんと評価するために、どういう指標が今後必要になるのか。それから、どういう手法を適用していく必要があると考えられるのかについて、補足していただくと読んでいて、しっかり評価まで考えられた計画なのだというふうに安心して読めるようになるのではないかと感じました。

以上でございます。

【小林部会長】 ありがとうございます。

では、岩村委員、お願いします。

【岩村委員】 ありがとうございます。経団連の岩村でございます。本日は3点、意見を述べたいと思います。全体の立てつけについては異論ございませんし、力作であると思っております。

まず1点目、官民連携でありますけれども、御案内のように技術系職員、人材不足が深刻化しているということで、市町村の区域を超えた広域的な官民連携の推進、これが欠かせないと思っております。そのためには政府において現状把握を行っていただいて、必要に応じてガイドラインであるとか、政府の公開する契約書、これのひな形の見直しが必要ではないかと考えております。一例を挙げますと、広域的なウォーターP P P、これを推進する際には、政府のP P P契約書のひな形に配置技術者の専任要件、こういったものが記載されておりますけれども、これの広域化がネックになっている1つの要因ということでございまして、広域化を進めるに当たっては、細かい点ではありますけれども、こうした課題を解決していくというのが必要であると思っております。

2点目は、建設DXでありますけれども、BIM、CIMの普及促進するためには、英国のUniclassの海外のコード体系、これの互換性も考慮して日本版のコード体系を構築すべきということでございます。コード体系、整理することで3次元のモデリングの際の用語のぶれであるとか、漏れを防いで、適切なコードを付与することが可能となるということで、この点もぜひお願いしたいと思います。

それから、3点目でありますけれども、公共交通機関、これにふさわしい投資指標に関してです。鉄道、また、バス事業、地方での移動手段の提供のために、これは赤字路線であっても維持する必要があるといった公共的な側面を有しております。鉄道事業の中長期的な目線での経営戦略と人々への移動手段の提供を通じた社会の貢献という持続的な価値創造、こういったところに鑑みれば、政府の自己資本利益率、いわゆるROE 8%目標のような資本効率の追求というのは、どうも実態にそぐわないのではないかと考えます。大型投資をすれば、当然、ROEは下がってまいりますので、こういった点、鉄道、バス事業者には、そぐわないということで、ROEに頼らない別の指標の検討というのを期待します。例えば、事業や活動の結果として生じる社会的、環境的な変化や効果を示すインパクト指標、こういったものを活用するのも一案ではないかと思っております。

以上3点について、計画への反映を御検討いただければ幸いです。以上でございます。

【小林部会長】 ありがとうございました。

谷口綾子委員、お願いします。

【谷口（綾）委員】 御説明、どうもありがとうございました。特に「はじめに」の部分が、非常にシンプルなのに力強い言葉でつづられていて、伝わる文章だなと思いました。その上で、重箱の隅的になってしまうかもしれないのですが、少し引っ掛かったところがあったのでコメントさせてください。

3ページの「はじめに」の22行目に、インフラ交通とともに支える基盤であるとあって、同じく29行目にもインフラも交通もともに人によって支えられているとあるのですが、交通とインフラ、インフラと交通が同列に書かれているというところが少し引っ掛かりまして、例えば交通インフラだとインフラに含まれますよね。なので、交通という意味をインフラだけではなくてフロー的な流れみたいなところも含めるのだったら、この書き方でもいいのかもしれないのですが、どういうふうに交通という言葉を定義するのかという、そこをどこかに書いておくという、言葉の説明をしておいたほうがいい

のではないかと思います。

以上です。

【小林部会長】 ありがとうございました。

小池委員、お願いします。

【小池委員】 神戸大学の小池です。よろしくお願いします。多大な努力の結果、こういうものができ上がって、素晴らしいと思います。特に資料にあるように、両計画とも一人ひとり豊かさと安心を実感できる持続可能な活力ある経済社会を実現ということで、現状の共通認識はこれが実現されていないということが問題なのだと思います。この共通認識において、それに対して重点目標があって、それに対してまたK P Iがある。本来、この計画の最終目標は、最初の一人ひとりが豊かさと安心を実感できる社会をつくることで、これをぜひとも計画の中でも、この重点目標をどんどん高めていけば、これが達成できているのか、あるいは、K P Iの指標をどんどん、高めていけば、これが達成できているのかという観点を随時チェックするようなものを入れておいてもらおうとすごくいいかなと思います。

何度も紹介しているように、外国でやっているからいいというわけではありませんが、イギリスでは今年出た2025年のグリーンブックレビュー、政府に対する財務省が出している指針ですが、これでも政策目標達成のためにB／Cに依存しないプロジェクトをとという指針が出されています。同じように、これを達成してもうまいかない場合は、既存の制度も見直すというようなことも含めて、少し計画に入れてもいいのかなと思いました。

以上です。

【小林部会長】 ありがとうございました。

では、石田委員、お願いします。

【石田委員】 石田です。ありがとうございました。両輪としようぜと言ってから、多分、3回目か4回目の議論になると思うのですけれども、当時に比べて随分何か両輪が組み合ってきたなと感じました。設置法による所掌業務の壁の中で、よくここまで書き込んでいただけたなと感謝しております。さらによくするために、何点か申し上げたいと思います。さっき小池委員がおっしゃったように、一人ひとりが豊かさと安心を実感できる社会ということに関してなのですから、誠にそのとおりだと思います。ただ、それがこの中で本当に実現できるかどうかというところに向けて、もう少し頑張っていただきたいという、そういう意味でございます。

1 番目がK P Iでございます。サービスを提供する存在である社会資本、あるいは交通サービスなのですけれども、K P I がやはりまだインプット指標が多くて、我々は頑張っていますということの主張に下手すると陥る指標が多いなということでございました。本場のサービス提供、アウトカム指標を、難しいとは思いますが、できるだけ取り入れていただければと思います。

2 番目は、地域とか生活、あるいは経済を守る交通であり、社会資本であるということは、本当に重要だと思うのですけれども、例えば能登の復興というのが本当に大きな課題だと思うのですけれども、今の災害復旧事業では、よく言われるビルド・バック・ベターというのはなかなか難しく、能登も観光とか、いろいろなアクティビティとか、ビュースポットの整備とかということを権限代行で整備が進められようとしている国道に関して試みられているのですけれども、なかなか災害復旧との何かが、枠を超えられなくて、現場で頑張っておられる方は相当苦勞されているようであります。その辺も含めて、地域を守るということをもう少し鮮明にお書きいただけないかということでございます。

あと、地域を守る、交通を守るということに関して言うと、それらの両立を追求するゼブラ企業的なスタートアップが全国で本当にたくさん活動を始められていて、非常に地域にいろいろな意味で貢献されておられます。そういう人たちのための支援というのをもう少し書き込んでいただければ、彼らも喜ぶし、本当に存続危険信号が灯っているような地域にも希望を与えるのではないのかなと思いました。

あと、最後に、人を守るということなのですけれども、人間の万能性というのをもう少し根底に置いてもいいのかなと思いました。具体的には自動運転系、あるいはA I 系の話なのですが、例えば自動運転のための訓練というのは、進化している生成A I ベースの自動運転ソフトでもやっぱり、数万キロ走らないと駄目なんですけれども、人間は教習所で100キロぐらい走っただけで免許証を取れるわけですね。あるいはそれを判断するための人間が使う消費エネルギーというのは、生成エネルギーのデータセンターに比べて物すごく少ないですね。あるいは自動運転は自動運転機能しかないのですけれども、モビリティということを総合的に考えた場合には、いろいろなサービスを提供する人間という存在が不可欠であろうと思います。物流、人流ともにそうであろうかと思います。

そういうことを何かもう一度認識しないと、何か変なところに間違っていくような気がするという、そういう懸念も持っておりまして、具体的にこういうふうに書いてください、ああいうふうに書いてくださいということは申しませんが、何かそういうこともお

考えいただければありがたいなと思いました。

以上です。

【小林部会長】 ありがとうございました。

それでは、大井委員お願いします。

【大井委員】 大きな点を2つと小さな点を4つ申し上げたいと思います。大きな点が、社会資本整備のほうにしても、交通計画にしても、時間軸がちょっと見えないんですよ。短期的、中期的、長期的に何か物事に取り組むというのは、これ、あると思うのですけれども、どのぐらいの時間軸にしていくのか。これは多分、並べられる順番もとても御苦労なさったのは、本当によく分かるのですけれども、と言いつつ、やっぱり見ている側では、どういう時間軸でやるのかというのは、どこかに概要版でもいいですし、どこかに示したほうがいいのかなどというのがありましたのと、あと、すごい細かいことですが、最近、国交省のいろいろな政策も横文字が随分増えてきているので、もう少し一般国民に伝える意味で、平仮名で分かりやすく伝えるというのも、そろそろ工夫しないといけないのかなと思いました。これはもう本当に大きなことです。

細かいことは4つです。社会資本のほうは1つですけれども、概要版のほうだけで、全て行かせていただきます。1ページ目の重点目標1のところ、集積づくりと広域連携と書いてあって、まちづくり、交通と一体という、少し小さい文字があるのですけれども、この交通に物流を入れるか。さっき、少し交通の定義みたいな話があったと思うのですが、私、個人的には、まちづくりで人間の移動もですが、物流がちゃんと機能しない町というのは、多分、成立しないと思っていて、物がちゃんと流れてこないと人は生活できないのではないかなと思いますので、もう少し物の流れもちゃんと円滑にできるような町をつくるという視点も、この際、踏み込んで書いてもいいのかなとは考えました。社会資本は、それ1つだけです。

資料3の交通政策のほうが3つです。1つは3ページ目ですけれども、交通空白です。これは現在、国交省のほうでも非常に強く推されている政策、決してそれが悪いということと言いたいわけではないのですけれども、ここが数値目標とかでそれをやるということがあまり目的化してしまうと、終わってしまったときに、この計画自体意味がなくなってしまうのではないかなというリスクを懸念しています。横に数値目標、これ、今から決められると思うのですが、交通空白を持続的に行う体制と書いているのですけれども、これ、空白解消してしまったら、結局、目標達成して終わってしまうという見方にもなりかねな

いので、むしろ、大事なのは、その空白解消した後、あるいはもう既に埋まっているところで、全主体がちゃんとその地域交通の持続可能性に取り組む体制というのがちゃんとできていますかという視点で、例えばここに示されている交通計画とか法定協議会のアップデートというのを指標として使われるという形のほうが、もう少し息の長い取組を国にも支援しているというメッセージとして伝わるかなと思いました。

それから2つ目ですけれども、5ページ目の目標の8のバリアフリーの話なのですが、今改めて確認していたら、社会資本整備のほうには少しだけ観光施設のバリアフリーというのが入っていたのですが、私も少しスーツケースを持って観光したりすることが多くなってきて、やっぱりインバウンドとか増えてくると、スーツケースを持っても、実はバリアフリーをすごく意識している部分があって、そこがやっぱり弱いと、日本に観光に来るといのはすごく忌避するという視点が出てくるのではないかと思いますので、ここにもぜひ観光の視点の話を少し踏み込んでいただけると、それこそ両方で、一体でちゃんと回していますねというメッセージも伝わるのではないかなと思いました。

最後ですけれども、6ページ目の目標10のところで、これはここでできる話ではないかもしれませんが、せっかく自動化とか、そういういろいろな省力化できるところに合わせて、例えば今、担い手不足というところでいくと、免許を取得すること自体の、その制度が本当にいいのかとか、取得に当たってのハードルというのがすごく高くなってきている気がするので、この辺り、技術をうまく活かして、例えば二種免許自体を少し簡素化するか、二種免許の取得のハードルを下げるとかという取組も少し検討しますよ、という文言ぐらいは入れてもいいのかなと個人的には思いました。ただ、これ、警察庁との協議が要ると思いますので、あまり勝手には書けないことであるかもしれませんが、一言、申し添えさせていただきます。

私からは以上です。

【小林部会長】 それでは、大月委員、お願いします。

【大月委員】 ありがとうございます。私は居住環境とか生活環境の観点から、細かい点かもしれませんが、両方の計画を通して、具体的な記述を通して補強すべきかと思う点について述べたいと思います。

1つ目は、住宅地では、高低差や段差解消のための新しいモビリティの開発というのが具体の生活環境で望まれているのではないのかなと思っております。交通空白解消や立地適正化計画が書いてありますが、例えば最初から都市化していないエリアである中山間地

などでは現在、モノラックなどと称した小さい物を運ぶモノレールなどがありますが、あれを例えば人の移動に使えたりすると、とても便利だと思ったりもしているわけです。都市の中でも、開発団地の中で結構高低差があったりするところも多く、これを解消すれば大変いいなと思います。ちょっとした技術でできそうな気がするんですが、こうした新しいモビリティ技術の普及も今後取り組んでいくべきだと思っております。

2つ目は、やはり車が中心のこの世の中でございますが、先ほどからお話がありますように、ウォークアブルシティというお話もあります。こうした中、自転車のためのインフラが、特にヨーロッパなどに比べて非常に貧弱であると思っております。自転車、徒歩で歩ける都市を目指すということは、CO₂対策とか健康づくりと関わってくる話なので、もう少し強調してもいいのかなと思っております。

3点目は、バリアフリーがキーワードとして書いてあるわけですが、我々の身の回りの歩行の空間は小さなバリアがたくさんあります。新しく整備された歩道でも、段差があってなかなかそれを乗り越えられないという場面をよく見ます。車椅子しかり、子育て中の人のバギーなども段差で困っている。あと、インバウンドの人たちも我々も、キャリーケースがなかなかうまく動かない。高齢者で杖をついている人も昔と比べると現在非常に多く、今後も増えていく。そうした中で転倒予防という意味でも、路面のバリアフリーをもう少しちゃんと書き込んで、具体的に推進していくということが重要だと思っています。

最後の4点目ですけれども、グリーン社会とか、グリーンインフラと書いてございますが、これは非常に重要なことなのですが、それと相反して昨今の都市開発に伴って、あるいは樹木の高齢化を理由に大量に伐採されているという現実があります。このために都市内の樹木を増やすということをちゃんとうたっておくことが、非常に重要なのではないのかなと思います。東京都心なんかを見てみますと、それまであった歩道上の割と大きな樹木を都市開発、市街地再開発なんかで伐採して、再開発で建てた民地の中にだけ植物を植えさせて、もともとあった公共の歩道には植えないという、そういうのをよく見かけるわけですが、トータルで都市内の樹木を増やすことによって、都市景観とかCO₂対策とか、何より昨今の夏の暑さ対策にもちゃんと寄与するようなグリーン社会を目指すという感じで書いていただければありがたいと思っています。既にどこかに書いてあるとは思いますが、よりクリアに表現されるとよいのではないかなと思っております。

以上です。

【小林部会長】 根本委員、お願いします。

【根本委員】 ありがとうございます。私は交通政策基本計画に関しまして2つコメントしたいと思います。

まず、資料4、24ページに特定技能制度による外国人材の活用というキーワードが入っております。国交省が定めた今後5年間で2万4,000人受け入れていこうという、そういう目安を記載されていません。タクシー、バス、トラックで2万4,000人を受け入れていきたいということだったと思いますけれども、この外国人材は人手不足問題に非常に効果的な施策なので、ぜひ目標として掲げるべきではないでしょうか。ただ、この受入れ数は、ほかのKPIと違って多過ぎても、日本人ドライバーの賃金を抑制することになりますし、小さ過ぎても人手不足が解消されないということで、ですから、人手不足の状況を把握しながら、適切に調整していくという数値目標になるのだと思います。

政策官庁、国交省として期待されている政策なので、もっと前面に押し出してほしいなと思います。近年、外国人に対する規制強化ということを求める無責任な意見もあるわけですが、国交省は外国人の力を借りて日本の自動車、運送産業、自動車運送業を守るのだという、そういう方針を示していただきたいと思います。

2つ目ですけれども、35ページに成田空港の機能強化について触れられています。実は、現在、新しい総合物流施策大綱の策定が並行して行われていまして、その中で物流事業者からは、成田、羽田の一体運用、さらには東京港とか横浜港などを含めて保税地区をうまく活用できないかとか、そういうことが提案されているわけです。諸外国では、自由貿易地域というものを導入して、法人税を免税したりなどしながら、外資を誘致して貨物を集め、そしてハブ空港として成長しているケースもあるわけです。そういう意味では、施設整備だけでは不十分でして、関係する省庁が協力して成田の機能強化を図っていくことが重要だと思います。そのようなこと、総合物流施策大綱のほうにも盛り込みたいなと思っているわけですが、こちらのほうの計画についても、物流部門と調整して、そういうふうなことを盛り込んでいただければ、盛り込んでいただきたいなと思っているところです。

以上です。

【小林部会長】 二村委員、お願いします。

【二村委員】 ありがとうございます。今回の両計画、諸先生方もおっしゃいましたが、非常に重厚で見事な出来だと思いながら拝見しておりました。統一テーマを持たせたことで、まとまった感があるなというような感想を持ちました。また、やはりインフ

ラ系の話と政策系の話、それぞれあるわけですから、個別に関連するところを皆様、お読みになるという場合には、両方読まなければ駄目なんですよというメッセージをぜひどこに入れたほうがいいのかなどは感じました。非常に私も勉強になっております。ありがとうございます。

その上で若干の感想めいたことなのですけれども、まず1つ目です。資料1にしても、資料3にいたしましても、目標1のところに交通空白の解消というものが出ております。これ、どう見てもやっぱり人流中心なんですね。どちらかというと、今、物流をメインに考えている者からしますと、物流はあまり考えてもらっていないかなという、少しひがみ根性を発揮してしまうところでございます。これは本当に冗談ということで取っていただければいいと思うのですが、もう少し大きい話として、やはりここ、計画部会でございますので、社会基盤としての幹線ですとか主要施設というものは、やはりここで計画的に考えていくべきものではないかなと思っております。陸海空、もろもろ考えてみますと、この中で一番脆弱なのは鉄道ではないかなと思います。民間事業者が費用負担をしながら、もちろん補助の制度等ありますけれども、もう民間主導でやっていくのには限界に来ているのではないかなと思うところもございます。そこで申し上げておくのですが、幹線鉄道維持によるネットワークの確保に関しては、格別の御指導をいただきたいと思っております。これがまず1点目です。

もう1点ございます。グリーン社会の実現、交通政策基本計画のほうでは、社会全体で費用負担をしようというような観点が書いてあります。それに対して社重点のほうでは、充電施設の整備というような形で国の何となくお金で整備をするというふうな視点があると思うのですが、もし国が計画的に投資をしてくださるのであれば、これは大変にありがたい話ということで、その運用をどういうふうにしていくかというような議論でいいと思うのですが、恐らくそれも難しいのではないかなと思うのです。工事費を含めると結構な金額になると聞いておりますので、やはりその充電施設等のインフラ系に関しても社会全体での費用負担が必要なのではないかな。若しくは必要なのであれば、どうしていけばいいのかというような議論が今後必要なのではないかなと思った次第です。つまり、少し言い方がきついかもしれないですけども、官民と言った場合には、このようなお役所と、それから、民間の企業というような視点かもしれないのですが、国民、そして国民の責務というようなものに関しても、やはりもうそろそろ示していかなければいけないところなのではないかなと思った次第でございます。

以上です。

【小林部会長】 水谷委員、お願いします。

【水谷委員】 東京都市大学の水谷でございます。諸政策に関しましては、いろいろな先生方からコメントがあったかと思うので、私からはあえて若者目線で、この計画を純粹に見させていただいたときの率直な感想を述べさせていただければと思います。社会的に必要、義務とか、あるいは人口減少だけでもみたいなネガティブな話がやっぱり目立つなと思っておりまして、これからを担う世代からすると、負のものしかないのかという色がどうしても拭い切れないと思っていて、マイナス、負なものをゼロにしていくというのは、どうしても限界が出てくるというところなので、もう少し未来志向な部分を前面に押し出していただけると非常にいいのかなと思いました。それは決して空飛ぶクルマが走っていれば新しい未来なのかって、そういうことばかりではなくて、ちゃんと今の令和の時代に必要な、その地域に必要なものをどう届けるかとか、そういうステークホルダーをどう作っていくかみたいなのが非常に重要なのではないかなと思っております。

その観点で2点申し上げられればと思います。1点目が交通計画のまず「はじめに」のところになります。もっとも交通計画の「はじめに」のところは、交通空白の問題ばかり語られているというところが、どうなんだろうというところがまず1点あるのですけれども、それ以上に交通空白というところに関して、問題というふうになっているのですけれども、残念ながら、私はそういう専門でやっているものであれなのですが、私はずっと東京に住んでいて、我々の世代の友人ですとか、取引相手の人としゃべっているときに、交通空白って何が問題なんですかって、そもそも実感を持って生活されていないという人もやっぱり多い。リモートワークも増えてきてしまったので、という現状が正直あります。

一方で、広島とか宇都宮で、こういった形でLRTが始まったりとか、乗り入れが始まりましたというので、今まで移動しなかった人が、物見遊山なところもあると思うのですけれども、移動というものが始まってきていて、ある種、移動に対する価値みたいなものの定義も変わってきているのではないかなと思っていますので、ぜひそういったある種の憧れみたいところで、いろいろ事業者さんも見に来ているという話はあると聞いていますので、やっぱり交通空白の問題ももちろん大事なのですが、そういった活力という意味でも、そういったポジティブな議論をもう少ししていければいいのではないかなというところは思っているところでございます。

その憧れの話に関連して担い手不足の話で、田中委員から未来の担い手の話もございましたけれども、その話も残念ながら、高度経済成長とかの時期を見ていない我々からすると、もうインフラは既にあった状態からスタートしているので、その負の遺産をどうするかという議論しか見ていないというところが正直ございます。そうなったときに、静的なストックを何とかするというよりは、そこがある種の実験フィールドとしてなって、今必要な機能をどういうふうにつけていけばいいのだろうかという議論にきちんと持っていったあげたほうが、同じことをやるにしても見方が全然変わってきて、ある種の使命感とか、そういったところに依存しない形で展開ができるのではないかなと思いますので、ぜひそういう議論を人口減少だけでもなんてネガティブな枕言葉をあえて使わずとも伝えることってあるんじゃないかなと思います。

最後に私の専門分野であるデータの部分に関して1点だけ、どうしてもデータがインフラ管理のツールみたいな形でしか見られていないかなと思うのですが、今後、ハードとは違ってソフトですけれども、今後のインフラを担っていくというところがあるかと思ってまして、今、そういう意味では建設しているのと一緒に時期ですけれども、それがある種、50年後に何も整備していなかったら、同じような問題が発生するわけです。だからこそ、BIM、CIMとかPLATEAUに乗らないようなデータフォーマットに、今、提案されているものに乗らないものに関してもきちんと定義してくださいというものをKPIに定めてあげて、今後、事業者さんが何かするときに、そういうのを策定してくださいねというところをきちんと定めてあげるというのも、今後の50年を見据えたときに同じことにならないようにという意味では必要なことになるのではないかなと思います。

以上です。

【小林部会長】 ありがとうございました。

非常にお待たせしました。竹内部会長、お願いいたします。

【竹内部会長】 竹内でございます。お時間が迫っている中、申し訳ございません。今回、部会長にもかかわらず、時間の調整がつかなかったためにオンラインで大変申し訳ございませんし、小林部会長には司会進行をお願いしてしまいまして、誠にありがとうございます。

2点ばかりお話をさせていただきます。1点目は、今、交通政策基本計画の素案を見ての感じなのですが、ほかの様々な国交省の会議に出ていますと、あちこちで競争と協調というもののバランスの取り方ということを非常によく耳にするといいますか、出て

くるのですね。競争によって価格を下げ、良質なサービスを提供し、かつまた国際競争力もという視点もあれば、交通空白地域とか過疎交通の場合は協調しなければやっていけない、ということだと思います。そうした観点から3の内容を見ていると、競争と協調という表現がわりとばらばらに出てくる気がするんですね。確かに極めてうまく書かれているのですけれども、今更そんな大きなことを言ってもしょうがないところもあるんですが、その辺りちょっと意識して、競争と協調をどのようにバランスをとっていくのかも大事だよ、ということをごどこかで書いておくといいのかなと思いました。それが1点目です。

それから2点目、同じことなのですから、言葉の用語の話で、要するに協調とか、それから、協働、力3つの協働と働くという漢字です。それからあとは、共にと同じの共同、あとは連携、それから、協創、共につくるという意味ですか、このようないろいろな言葉があちこちに見られて、何かごちゃごちゃして、私もこれらのどこが違うのだろうって分からないんですよ。これらの言葉をどういうようにして使い分けて書いてあるのかというところについて、疑問に思っていて、言葉の整理をしておかないと、読む側も困るところがあるので、その辺少し気にして整理をしておくならば、より一層いいものになるのではないか、と思いました。

以上、御参考までです。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。

皆さん、貴重な御意見を賜り、ありがとうございました。グローバル社会がいろいろ急速に動いているのですけれども、一方で、この日本社会も長い間、変わってきた。人口減少とか労働力不足もそうなんですよね。ところが、それがこの社会経済に何か一気に大きな影響を与えるような、そういう限界点、臨界点か、そういうところに差ししかかっているということで、これは国土交通省としては、なかなか日本の国土とか社会を急に曲げ変えるというのは難しいのですけれども、近い将来はやはりモデルチェンジをしないといけない。そういうための事業とか、政策とか、制度とか、これからいっぱい実装というのか、そういうことをしていけない、そういう決意表明だというふうに、私はこの計画を位置付けたいと、そういうふうに思っているところなのですが、事務局から、かいつまんで重要な点をまず社会資本のほうからお願いできますか。

【社会資本整備政策課長】 ありがとうございます。各委員から本当に貴重な御意見をいただきました。私ども検討を重ねてきたつもりではありますが、まだまだ気づいていない視点、欠けている視点などブラッシュアップすべきところがあるということで、大変貴

重な御意見を賜ったと考えます。しっかりと検討につなげてまいりたいと思います。

その中で、特にテクニカルな部分は別途また検討を深めてまいりますが、作成に当たっての基本的な姿勢というところでしっかりと受け止めたいという点としまして、まず有働委員から、実際に御覧になったときに大変大部で、なかなか伝わりにくいということ、やはりここはおっしゃるとおりかと思います。しっかりと発信して受け止めていただけるようストーリーが分かりやすい形にしていくというのは非常に大事だと思いますので、どこまでできるか心もとないところはございますけれども、まずしっかりと受け止めて、発信の仕方も含めてよく考えたいと思っております。

また、大串委員からも大変貴重な御指摘をいただきました。案のような表現を書かせていただいておりますけれども、別の視点に立ったときにどうかというところでよく考えたいと思います。

また、谷口綾子委員からも交通とインフラという定義をどうするかという足元のところで非常に貴重な点を気づかせていただいたと思いますので、交通政策基本計画の関連部局ともよく連携をして検討してまいりたいと思います。

また、復興・復旧ということについても御意見を賜りました。社重点でどこまで書けるかという計画の性質との関係はあるかもしれませんが、よく考えてみたいと思います。

また、大井委員から時間軸ということを賜りました。第2章の中期的な方向性と第3章の5年間で何をするか、こういうことで大きく書き分けているものではありますけれども、この中で特にどういう時間的な進捗を見せるかということも確かに必要だと思います。一方で、社重点につきましては、地方ブロックにおける社会資本整備重点計画を作って、その中でさらに具体的に事業を書いていくという体系となっていますので、その辺りの役割分担も踏まえながら考えていきたいと思います。

あと2点ですけれども、まず水谷委員から若者の視点ということで御意見を賜りました。今回の社重点では危機感を共有するということが1つ非常に重要で、その危機感と前向きなメッセージをどう出すかというところに苦心しているわけではありますが、特に水谷委員のような若い委員から見た貴重な視点をいただいたなと思うので、それ力所能及受け止めて、視座として反映していきたいと思います。

最後にK P I の進捗ということで、これもそれぞれテクニカルな意味でのK P I は踏まえさせていただいているつもりではありますけれども、そもそも大きな視点でのK P I な

り進捗の測り方、こういったところの御指摘を小池委員、石田委員から賜りましたので、こういったこともよく関係部局と相談ながら、しっかりと対応させていただきたいと思えます。そのほか数々の御意見を賜りました点についても、しっかり検討させていただきたいと思えます。ありがとうございます。

【小林部会長】 では、交通政策、お願いします。

【官房参事官（交通産業）】 ありがとうございました。本当に多様な視点からたくさんの御意見をいただきましたので、もう一度計画を見直して反映に向けて、次の部会までしっかりと検討、議論していきたいと思っております。「はじめに」のところでも、我々、地域交通の課題について触れたところについても御指摘いただきました。表現ぶりの中身も含めまして、そこは内容がいいかどうか、あるいは分量のところにつきましても、併せて検討していきたいと思っております。

それから、池之谷委員から御指摘があったと思えますけれども、我々、今回、共通のテーマとして人口減少を好機に変えるというメッセージを出しておりますけれども、その相対的な関係で、危機意識というところについて御指摘があったと思っております。我々、危機意識については同じく持っております、それはしっかりとこの計画の中で表現できているかどうか、もう一度見直して、そこはメッセージとして——メッセージとしてというか、我々、危機意識を持っているということは、しっかりと社会に対して発信ができるような、そういった計画にしていきたいと思っております。

あと、二村先生とか根本先生からは、特に物流のところについて、記載内容についても御言及がありました。当然、この交通政策基本計画を考える上で物流、これは社会を支える上でも非常に大切な機能でございますので、御指摘いただいた点につきましては、物流施策大綱の書きぶりと一緒に、どういう記載ができるかについては検討していきたいと思っております。

その他、社重点等も含めて、残りの時間で検討を深めてまいりたいと思えます。すみません、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した。

それでは、今日の議論を踏まえて素案のさらなる検討を続けていただければと思えます。本日の議事は以上です。事務局に進行をお返ししたいと思います。

【社会資本整備戦略推進官】 小林部会長、ありがとうございました。

では、閉会に当たりまして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。

す。

【公共交通政策審議官】 公共交通政策審議官の池光でございます。閉会に当たりまして簡単に御挨拶を申し上げたいと思います。本日は、両部会長をはじめまして、委員の皆様には長時間にわたりまして社会資本整備、それから、交通政策、両計画における見直しの方向性について御議論賜りまして、大変多岐にわたる有意義な御指摘、御意見を賜りましたことを御礼申し上げたいと思います。

国土交通省ができて25年になります。今、私どもの上司である国土交通大臣の中野洋昌大臣は、国土交通省のできた初年に採用された方ございまして、私、あるいは鶴田の後輩に当たるわけですが、そういう意味では、今回、この2つの計画を作るに当たって、中野大臣からは、ぜひ一体感を出していくべきと、こういう御意見をいただいています。今回、両方の計画が共通の目標というのでしょうか、共通の認識というのを初めて打ち出したというのは、私は画期的なことではないかなと思っています。

それを基にお互いしっかり計画の中身も連携させて、やっぱり相乗りをしていく必要がありますが、今日もいろいろ御意見をいただいていたように、言葉の使い方が若干混乱を招く部分もあるし、説明が少し足りない部分もある。用語の整理がまだこれから足りていないところもあるという御指摘もありましたので、引き続きできるだけ、どこまできれいに整理できるか分かりませんが、しっかり我々も分かりやすさを重視して、これからさらに練り上げたいと思っております。

次回の部会では、KPI、数値目標、指標も含みまして計画案の提示を予定してございます。本日の部会でいただいた貴重な御意見、御指摘も踏まえて、よりよい計画となるよう、引き続き検討を進めてまいりたいと思っております。委員の先生方におかれましては、引き続き国土交通行政の推進に御理解、御指導賜りますようお願い申し上げまして、私からの閉会の挨拶とさせていただきます。本日も長時間にわたり、誠にありがとうございました。

【社会資本整備戦略推進官】 最後に連絡事項を申し上げます。本日の議事録につきましては、後日、委員の皆様には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。ありがとうございました。

— 了 —