

第56回社会資本整備審議会計画部会及び
第54回交通政策審議会交通体系分科会計画部会

令和7年10月24日

【交通政策課企画室長】 皆様、お時間となりました。ただいまから第56回社会資本整備審議会計画部会及び第54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行います。

冒頭の進行を務めさせていただきます国土交通省総合政策局交通政策課の企画室長の吉田でございます。よろしくお願いいたします。

本日はお忙しいところ本会議に出席いただきまして、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25名の御参加となっております。つきましては、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いることとなりますので、御報告いたします。なお、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となっておりますけれども、専門的な御意見をいただくために、同連合会の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。

次に、議事及び資料の公開について御説明申し上げます。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まして、原則として公開とすることとなっております。本日の会議も公開となりますので、あらかじめ御承知おきをお願いいたします。

次に、本日の会議形式は、オンラインも併用しております。カメラ及びマイクは、通常オフの状態で、御発言する際にカメラとマイクをオン、御発言された後にオフとしていただきますようお願い申し上げます。傍聴の皆様は、円滑な会議運営のために、カメラマイクをオフしていただきますよう、御協力をお願いいたします。また、会議の御参加の皆様は、御発言される際には、机上マイク中ほどの銀色ボタンを押していただきます。赤色に点灯されていることを確認してから、御発言をお願いいたします。発言が終わりましたら、もう一度ボタンを押してオフにしてくださいようお願いいたします。ウェブで御参加の皆様におかれましては、映像や音声通話に不都合が生じた場合、チャット機能においてお知らせいただくか、あるいは事前に御案内の緊急連絡先にお問合せをお願いいたします。

続きまして、本日の資料につい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6点ございます。議事次第、資料1から4、参考資料1から2となっております。万が一不備がございましたら、事務局まで御連絡お願いいたします。なお、資料は、議事進行に合わせまして、事務局でモニターのほうにも投影いたします。

それでは、早速ですけれども、議事に入りたいと思います。なお、報道の撮影はここまでとさせていただきます。よろしくお願いいたします。

これ以降の進行につきましては、交通政策審議会交通体系分科会計画部会長の竹内先生をお願いしたいと存じます。どうぞよろしくお願いいたします。

【竹内部会長】 竹内でございます。本日は皆様、お忙しいところをどうもありがとうございます。

お手元でございますとおりで、議事は2つあります。1つは社会資本整備重点計画の素案について、それから2番目に交通政策基本計画の素案についてでございます。

まず、事務局より次期社会資本整備重点計画及び交通政策基本計画の素案について御説明をいただいた後に意見交換に移りたいと思います。これまで、計画部会におきまして、皆様から様々な御意見、コメント等頂戴をいたしてまいりました。どうもありがとうございます。閣議決定をする計画であるということでございますので、事務局において、皆様の御意見、コメント等、十分に検討反映を進めてきていただきました。今回は、事前に前回資料からの修正点について事務局で共有しておりますので、説明は簡潔をお願いをいたしたいと思います。

なお、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。私のほうから発言を指名させていただきます。

また、会場の方々も、私、最近、健康診断で目が悪いと言われてしまいまして、順番が左右するかもしれませんが、お許しいただきたいと思います。

それでは、まず、資料1及び2についての御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。

それでは、資料1及び2に即して、社重点計画の御説明をさせていただきます。

まず、資料1の1ページを御覧ください。こちらは、第6次社会資本整備重点計画の概要について、前回の部会でお示ししたものと概ね同じ内容ですので、説明は割愛させていただきます、2ページ目以降の重点目標に即して概略御説明いたします。

2ページ目を御覧ください。

こちらは、重点目標Ⅰ「活力ある持続可能な地域社会の形成」です。3つの目指す姿に即して施策体系を構築しており、まず、左側にあるとおり、地域経済の核となる集積づくりと広域の連携に向けて、日常の行動圏内で必要なサービスを享受できるよう、交通とまちづくりが一体となって持続可能な都市構造に転換をしていくということ、また、多様な地域資源を活用し、地域経済の好循環の形成、域外から稼ぐ力の向上を図る、こういったことと併せて、広域ネットワークにより地域の経済圏の拡大を図っていく、その際には御覧の絵のように、青い箱で書いてあるインフラ分野の取組、赤い箱が主な交通分野の取組ということで、次期計画の1つの特色である社重点と交通計画との連携という点で象徴的なものとなるよう、双方の連携を図って地域づくりを進めていく、このような体系をお示ししております。

こういった地域づくりと併せて、右側にありますように、地域の将来像を踏まえたインフラの再構築に向けて、1つは、埼玉県八潮市での道路陥没事故の教訓を踏まえ、インフラの点検・調査について、安全のハザードや社会的影響を踏まえて点検箇所・方法などを技術化・重点化してメリハリをつけていくこと、また、こういった取組に合わせて、人口減少時代に対応して、新しい施策体系の下で、老朽化対策とまちづくり計画を一体的に策定して地域の将来像に即してストックを適正化していく、その際には、仕組みづくりに加えて、インフラの再構築の取組を継続的に後押ししていくための見える化をしていき、自治体の意識を醸成し取組を喚起する、また、国が伴走的に取組を後押ししていく、さらに、住民の方々にもマッピングなど、より分かりやすい形で発信し、住民の方々の主体的な参画の機運も醸成していく、このような方向性を示しております。

主なKPIとして、道路についての橋梁の修繕措置や下水道の大口径下水道管路についての取組の割合、また、まちづくり計画と地方公共団体の連携の自治体数など、新たな目標も盛り込んでおります。

これらの取組と併せて、下段の部分にあるように、包摂的な共生社会に向けた地域づくりと豊かで快適な生活環境に向けて、バリアフリーの推進、安全・安心に移動、生活できる環境形成、多様な資源を生かした魅力ある地域づくり、また、人々が集まりつながりが生まれる公共空間の創出のそれぞれの施策を進めてまいりたいと考えております。KPIとして、例えばこどもの遊び場や親同士の交流の場の創出に関するものや、バリアフリーに関連する自治体の取組の状況、また、居心地がよく歩きたくなるまちなか創出に向けた取組を行っている自治体数、こういったものを盛り込んでいるところです。

3 ページ目を御覧ください。

3 ページ目は重点目標Ⅱとして、「強靱な国土が支える持続的で力強い経済社会」についてです。持続的で力強い経済成長の実現と、暮らしと経済の礎となる防災・減災、国土強靱化、この2つの柱に即して取組を進めてまいります。

まず、左側の持続的で力強い経済成長の実現に向けて、生産性向上、国内外の交流を支える強靱で効率的な人流・物流インフラの整備に加えて、経済安全保障に資する企業立地の周辺インフラの整備や都市の国際競争力の向上、また、インフラシステムの海外展開やPPP／PFIの推進、さらにこれらに加えて、経済社会活動に変革をもたらすサービスの導入に向けて、人の移動、モノの移動、エネルギーの利用などに変革をもたらす革新的なイノベーションの社会実装として、超電導リニアや自動物流道路などの取組を進める、このような体系をお示ししております。

そして、右側にありますように、暮らしと経済の礎となる防災・減災、国土強靱化に向けて、事前防災の加速化・深化として、能登半島地震をはじめ、大規模災害などで得られた教訓を踏まえ、土地利用を含めた、ハード・ソフト一体となった事前防災の強化を行っていくということ、そして、流域治水の推進など、ハード・ソフト両面からの防災インフラの整備や災害時に機能する陸海空のネットワークの構築、また、道の駅における高付加価値コンテナの設置をはじめとする防災拠点の機能強化を進めていくということ、これらに加えまして、平時からの防災体制の強化として、TEC－FORCE等の災害対応体制、機能の拡充など、平時からの防災体制の強化やデータの整備、新技術の利活用を進めていくということをお示ししております。関連する主なKPIとして、河川の整備完了率や橋梁の耐震化率、防災公園における給水施設の確保率、TEC－FORCEに関連するもの、台風予報の精度の向上に関連するものを盛り込んでいるところです。

4 ページ目を御覧ください。

4 ページ目は、重点目標Ⅲとして、「インフラ分野が先導するグリーン社会の実現」について、御覧のように3つの柱に即して施策の体系をお示ししております。まず、左側の2050年カーボンニュートラルの実現に向けて、充電施設などの設置の促進や低炭素型のまちづくりの推進など、脱炭素化を支える基盤整備、そして、多様なインフラ空間を最大限有効に活用して再生可能エネルギーの供給拡大を図っていくということ、これについては、道路空間などのインフラ空間での再エネの促進に加えて、新たな技術として、ペロブスカイト太陽電池の導入検討、こういったものも盛り込んでいるところです。加えて、

インフラのライフサイクル全体での脱炭素化を進めていくということも盛り込んでいます。

次に、中央の柱にあるように、自然と共生する社会の実現に向けて、流域治水におけるグリーンインフラの活用推進、また、水辺・緑地、良好な生態系の保全・再生・活用、グリーンインフラの活用促進に向けた管理の意識の醸成を進めてまいります。

さらに、右側ですが、資源循環型の経済社会システムの構築に向けて、建設廃棄物を同種の建設資材に再資源化していく、いわゆる水平リサイクルの推進、また、下水汚泥資源を肥料などに再資源化をして有効活用を行っていく、また、サーキュラーエコノミーポートの選定・整備を通じた資源循環ネットワークの強化を進めてまいります。

K P Iとして、一番下段にあるように、道路照明のLED化や都市緑化に関連するもの、また、グリーンインフラの官民連携プラットフォームに登録している自治体の取組の推進を盛り込んでいくところです。

5 ページ目を御覧ください。

最後に、重点目標Ⅳとして、「戦略的・計画的な社会資本整備を支える基盤の強化」についてです。御覧のように、3つの柱で取組を進めてまいります。

まず、左側の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向けて、技術者が不足する自治体の持続可能な体制構築を図っていく取組として、いわゆる群マネ、複数自治体のインフラや複数分野のインフラを「群」で管理していく、このような取組を推進すると共に、インフラメンテナンス国民会議などを通じた体制構築の推進や先導的な地域課題解決に向けた取組の支援を行っていくということ、また、点検・診断などの効率化・高度化などについて新技術・情報基盤の整備・活用をしっかりと進めていくということを掲げております。

K P Iとして、効率的・効果的なインフラメンテナンスの取組を行う自治体の状況やメンテナンスに関連する上下水道のDX技術の導入などを盛り込んでいくところです。

次に、中ほどの柱にある、建設業・運輸業などの担い手の確保・育成、DXによる生産性向上に向けて、まず、建設業については、いわゆる新4K「給料がよく・休暇が取れ・希望が持てる・カッコいい」、このような、新たな目指す姿を示して処遇の改善や働き方・労働環境の改善などの取組を盛り込むとともに、建設業に加えて運輸業、空港業務の担い手確保対策についても盛り込んでいます。

こういった担い手確保の取組と併せて、右側ですが、新技術・DXによるインフラの価値向上に向けて、データ連携、AI等を活用したインフラの管理運用の推進やインフラ、

都市・地域のオープンなデータ空間の構築などを進めてまいります。

K P I として、例えばサイバーポートに接続可能な法人数や国土交通データプラットフォームと連携するデータ数など目標を盛り込んでいます。

以上、駆け足で恐縮ですが、次期計画概要の御説明です。

続きまして、資料 2 を御覧ください。

こちらは、前回もお示しをさせていただいた本文の計画素案について、前回の計画部会で頂いた御意見も踏まえて反映をさせていただきました。それぞれ大変貴重な御意見を委員の皆様から頂戴いたしまして、私どもとして反映できるものはできる限り反映をさせていただいたところです。お時間の制約もありますので、個々の御説明は割愛をさせていただきます。

また、前回の計画部会の際に、お示ししている案の中で重複箇所があつて分かりにくいという御指摘も賜ったところでして、今般の計画では、大きく 4 つの章で構成しておりますが、第 2 章の方向性を記載する部分で、第 1 章で書いている社会経済情勢の変化と記述が重複する部分がみられましたので、こちらについては、私ども、できる限り文脈を失しない限りで、必要な記述の修正などを行わせていただきました。また、前回の素案では、第 3 章で、個表がそれぞれ本文の中に組み込まれましたが、より多くの国民の方々に読みやすいものを意識するということで、巻末に別紙の形でまとめて掲載するという工夫をし、できる限り分量のスリム化を図らせていただいたところです。

資料 2 についての御説明は以上です。本日、御審議のほど、何とぞよろしくお願い申し上げます。

【官房参事官（交通産業）】 では、資料 3 と資料 4 につきまして、総合政策局の廣田のほうから御説明をさせていただきます。

それでは、資料 3 のほうをお手元に御用意いただければと思います。資料 3 が概要になっておりまして、資料 4 のほうが本文になっております。

まず、概要資料 3 のほうでございますけれども、1 ページ目をお開きください。

1 ページ目、全体の構成の案でございます。交通政策基本計画のほうは、9 月の計画部会でお示した際には、こちら、2 枚にわたりまして、全体の構成と下段の目標と施策の一覧、分けた紙にしておりましたけれども、見やすさの観点からこれを 1 枚 1 ページにまとめているということでございます。また、分かりやすさの観点から、社会資本整備重点計画との足並みもそろえて、ピクトグラムを用いたイラスト、このイラストを用いたもの

に修正をしているということでございます。

計画の構成についてはこれまでと変わっておりませんで、上段のほうでございますけれども、第1章のほうで、現在の課題までにつながるような時代認識を3つの切り口で記述をしております、その下、現在の課題を踏まえまして、目指す社会の姿を4つ提示しているということでございます。

それを基に、第2章では、本計画における基本認識と4つの基本的方針について、そして第3章のほうでは、目標及び施策について提示をしているということになります。この基本的方針について、これまでも御説明してまいりましたが、基本的方針Aが、この左側でございますけれども、主に地域の交通に関する方針、それから基本的方針Bのほうでございますけれども、これは成長型経済を支える交通に関する方針、それからCが、右側でございますけれども、防災、それから安全、環境、共生社会といった課題に関する交通の方針と。さらに、基本的方針Dとして、分野横断的な柱でございますけれども、デジタル・新技術に関する交通の方針と、こういう組立てになっているところでございます。基本的方針にある目標の5番目でございますけれども、前回お示ししたものでは、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・向上となっておりますけれども、目標とする上では維持を掲げる必要はないのではないかという指摘も頂戴しておりましたので、こちらは国際競争力の向上というふうに修正をしているところでございます。

それから2ページ目以降お開きください。

2ページ以降は、9月の部会でも提示をした基本的方針AからDにひもづく具体的な目標と施策の例の一部を記載しているところでございます。一つ一つの施策についての御説明、前回より前も含めて、繰り返しになりますので割愛いたしますけれども、前回からの変更点としましては、数値表のところを数値も含めて記載をしているところでございます。例えば、代表的なものを幾つか御用御紹介しますと、目標の1、これは地域交通のリ・デザインの全面展開による、全国で課題となっております「交通空白」の解消・地域課題の解決という目標のところでございます。関係者の連携だとか、あるいはパイロットプロジェクトの全国展開だとか、そういった施策も我々取り上げさせていただいておりますけれども、数値目標のところでは、交通空白の解消にめどが立っていない地区数を減らす、ゼロに近くしていくという指標でございますとか、交通空白の解消を持続的に行う体制が構築された件数などを主な数値指標として入れているというところでございます。こちら、300件という数字も入れているところでございます。

それから、おめくりいただきまして、3 ページ目でございますけれども、こちら、成長型経済を支える交通に関する指標をとということで幾つか入れているところでございます。御紹介させていただきますと、目標3のほうでは、国際空港の国際線就航都市数というのを上段の右側に入れておりますほか、目標4でございますけれども、持続可能な物流の実現というところで、物流の輸送力の不足、こういったものの解消にもつながるモーダルシフトの指標として、鉄道あるいは鉄道と海運の貨物輸送トンキロの目標を設定しているところでございます。

それから、ちょっと飛びますけど、4 ページ目に移らせていただきまして、基本的方針Cのところでございますけれども、目標6では、防災あるいは安全安心の確保というところでございまして、例えば数値指標としては、台風予報の精度であるとか、あるいは船舶海難を起こさせない、による死者行方不明者数をゼロにすると、こういった目標も掲げているほか、目標7のグリーン社会の実現のところでは、大型トラック・バスにおける電動車の導入台数などの指標を、数値を入れた形で設定をしているというところでございます。

それから、目標の5のところでございますけれども、こちら、基本的方針Dのデジタル・新技術の活用に関する方針の目標及び数値指標でございますけれども、目標の、例えば10のところでございますけれども、自動化・遠隔化を通じたサービスの構造変革というところで挙げておりますけれども、自動運転のサービス車両数を令和12年度に向けて1万台程度まで引き上げていくとか、そういった関連の指標を設定しているところでございます。

概要のところにつきましては、簡単ですが、以上の説明とさせていただきます、交通政策基本計画のほう、本文のほうでも少し修正を加えているところがありますので、主なものに限らせていただきますけれども、資料4を用いて御説明させていただきます。

資料4、まず、1 ページ目をお開きください。

はじめにの部分でございますけれども、こちら、結構修正を加えているところでございますので、御紹介をさせていただきます。

1 ページ目、はじめにでございますけれども、冒頭から7行目までにかけて、導入の部分として、これまでの人類の歴史において文明の発展が交通の変化を抜きにして語れないというところでございますとか、あるいは我々の生活圏に視点を移しても、交通があらゆる社会経済活動の基盤であるということを、まず、記載をしております。

さらには9行目以降でございますけれども、委員の皆様の御指摘もございましたけれど

も、移動そのものの価値でございますとか、あるいは交通によるウェルビーイングを高めるといった、そういった前向きな交通の意義についても追記をさせていただいているところでございます。

それから、はじめにのところでは、前回お示しした文章の中では、地域の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指摘もいただいておりますので、15行目以下の構成を見直しております。

15行目から27行目までは、前回も触れさせていただきましたけれども、交通空白解消をはじめとした公共交通の維持とか確保といった問題が、単に移動の問題にとどまらないということを述べているところでございます。分量については調整をしております、詳細につきましては、これ以降の第1章に地域の交通の課題というところを分析しているところがございますけれども、そこに移設をしているということでございます。

地域の交通以外の問題につきましても、29行目以降で、交通空白以外にも多くの課題が存在しているということで、成長型経済を支える上での課題でございますとか自然災害への対応、それから2ページ目にまたがりますと、新技術やDX、こういった分野と交通に関わりのあるところ、そういった部分での課題について記載をしていると、こういう構成にしております。

また、2ページ目の15行目以降につきましては、社重点計画との一体的な策定と推進という部分になりますけれども、こちらについては、前回の部会でも御説明をさせていただきました。その中で、交通とインフラという表現について交通の定義を明確にしてはどうかという御指摘もいただきましたので、注釈において、ここでいう交通というのは、注釈の欄外のところでございますけれども、「人・物の移動・輸送のみならず、それに必要なインフラを含むものである」というものを記載しているところでございます。

それから、4ページ目をお開きください。

第1章では、我が国を取り巻く課題と目指す社会の姿ということで、その時代認識や現在の課題と、目指すべき社会というものを記載しておりますけれども、具体的に申し上げますと、飛んで恐縮ですけれども、10ページ目でございます。成長型経済の実現に向けた課題のところでございますけれども、経済の要である物流の文章が課題のところでは足りないのではないかという御指摘をいただいておりますので、10ページ目の1行目から6行目にかけてのパラグラフでございますけれども、物流の輸送力不足に関する記載をここでまとめてさせていただいているというところでございます。

それから、飛んで恐縮です、13ページ目をお開きください。

前回の部会におきまして、交通の担い手不足に対しての危機感、こういったものを伴う表現とすべきという御意見を頂戴しておりましたので、こちら、13ページ目の4行目でございますか、こういったドライバーの問題も含めた交通の危機的な状況ということは、危機的状況という言葉を用いて説明をさせていただいているところでございます。

それから、構成としては、すみません、細くなりますけれども、16ページ目以降が、第3章、目標と講ずべき施策ということで、こちらの基本的方針AからDまで4つございました。それから、目標が1個目から11個目まであるんですけれども、ここが記載をされているところでございます。数値目標は、数値も入れ込んだ形で今回は入れております。

前回の計画部会での御意見を踏まえた上で必要な修正をさせていただいておりますけれども、その紹介をさせていただきますと、25ページ目、御覧ください。

25ページ目は、目標3の施策でございますけれども、処遇の改善とか特定技能というキーワードで御指摘をいただいております処遇改善に関する具体策としては、25ページ目の32行目以下のパラグラフで、具体的には35行目辺りでございますけれども、運賃改定の迅速化や運賃算定の手法の見直しを通じた賃上げの促進、これまでも取り組んでおりますけれども、こちらにも計画の内容に記載をしております。

それから、特定機能についてもコメントがございましたので、こちら、物流のところで、25ページから26ページ目の上段にかけてでございますけれども、1行目の後段から、特に特定技能による外国人材の活用について、各関係者間の連携を強化し、適正な受入れ環境を整備するとともに、人手不足の状況を把握しながら、必要な取組を進めると、こういった部分を追記しているところでございます。

あと、随分飛んでしまいますけれども、55ページを御覧ください。

前回の部会で、やはりモーダルシフトの推進に向けた鉄道貨物の関連の施設の整備についての記載の御指摘もいただいておりますので、20行目、鉄道へのモーダルシフトの促進に向けて、コンテナホームの拡幅等の貨物駅の施設整備を促進すると、こういった記載の追加をしているところでございます。

それから、すみません、施策のところはこれだけの紹介にさせていただきますけれども、すみません、75ページ目に、アウトカム指標の充実ということも、いろいろ御指摘をいただいておりますので、75ページ目の5行目辺りにアウトカム型指標の検討を積極的に促すなど、手法の高度化を進めるということ、それから、可能な限り客観的なデータの集

積や目標レベルの設定に努めるということも、このフォローアップの文脈で記載をさせていただいているところでございます。

最後に、御紹介とさせていただければ、終わりにというのが76ページ目にございますけれども、本計画の基本認識でもございますが、危機を好機に変えるという言葉に関連した記載を入れております。こういった考え方に関連しまして、歴史学者のエドワード・ハレット・カーの言葉も引き合いに出しながら、9行目以下になりますけれども、これら交通が直面する危機が危機であるか、それとも好機であるか、岐路であるかというのは、私たちの行動にかかっているんだと、こういう記載も追加をしております。そのような決意の下、関係者が連携・協働を図ることが重要であると。そして、本計画に基づく施策を着実に推進することにより、経済社会面の大きな変化に的確に対応して、将来にわたって国民生活の向上と我が国の発展をしっかりと支えることができる交通体系を構築していく所存であるという結びにしているところでございます。

本文をどんどん御説明させていただきましたけれども、交通政策基本計画の概要と本文について、ポイントを説明させていただきました。

以上でございます。

【竹内部会長】 御説明ありがとうございました。それでは、意見交換の時間に入りたいと思います。先ほども申し上げましたけども、これまでの議論や事務局の説明を踏まえた上で、御希望の方から承りたいと思います。また、会場におられる方で発言を希望される方は席札を立てていただければと思います。少し順番が前後するかもしれませんが、お許してください。発言が終わりましたら、席札は元に戻していただければと思います。オンラインで御意見、御質問がある方は、手を挙げるのアイコンで発言を希望する旨をお知らせいただければと思います。その際は、御発言者を指名させていただきますので、御発言をお願いいたします。また、指名された委員の方々、もしもそれぞれの細かい場所でしたら、資料番号、それから該当ページ、該当箇所等を述べた上での御発言としてください。

あとは、毎度のことで恐縮ですが、非常に多くの方々に御参加頂戴しておりますので、仮に全員御発言ということになりますと、1人当たり3分になってしまうということで、要領よく御意見を述べていただければありがたいと思います。時間の節約、非常に時間が大事ということもこの目標の中にも書いてありましたけども、同じようなことがここでもありますので、お願いいたします。

それでは、どなたでも結構でございます。特に前回、前々回御欠席された方々は発言の機会なかったということもありますので、もしもありましたら、積極的に御発現賜ればと思います。いかがでございましょうか。それでは中北委員お願いいたします。

【中北委員】 指名いただきまして、ありがとうございます。京都大学の中北です。

資料の1、それから資料3の双方に関して、気候変動絡みでお願いさせていただきます。

資料1のほうは、2ページ目のところでインフラの再構築というところがありますが、そのところで、橋梁の話とか、それから下水管の話等書いていただいて非常に大事なことなのですが、資料2の2ページ、この上の右のところですけども、インフラ再構築というところで、ここで、気候変動適応と絡めたものに簡単に加えてもらったらどうかと思います。

なぜかといいますと、下水管も含めて、今、老朽化でインフラの総点検、再構築をしないといけないという意味で、ここは書いておられると思うんですけども、ちょうど気候変動の適用で、下水管網も含めて適用で計画変えないといけないときで、今実際変えておられるんですが、ちょうど気候変動が老朽化したものの再構築のチャンスになるし、逆に老朽化による再構築は気候変動適用のチャンスになるという、このちょうどいい掛け算のところを少し一言何か書いておいていただけたらいいのかなと思います。

それと同じことが、資料3の4ページの交通インフラのところで、鉄道、鉄橋等の老朽化がありますが、気候変動対応で鉄道をかさ上げしたりも含めて、やはり気候変動適用での掛け算にすると、双方にとって大事なチャンスになるという、そういうイメージを立てていただければありがたいなと思って、発言をさせていただきました。

あと、資料2では、流域総合水管理とか非常に大事なところを取り上げてくださっていただきまして、どうもありがとうございました。

以上です。どうぞよろしくお願いいたします。

【竹内部会長】 ありがとうございます。

続いて、オンラインで先に手が挙がっておられましたので、脇坂さん、お願いいたします。

【脇坂氏】 経団連の脇坂です。岩村が欠席ですので、代理で岩村からの意見を述べさせていただきます。

交通政策基本計画についてとなります。前回提言への反映を要望いたしました公共交通事業者の自己資本利益率、ROEに代わる新たな投資指標、インパクト指標の活用につい

て、御検討をお願いいたします。

前回は発言したとおり、鉄道・バス事業は、地方における移動手段を確保するため、赤字路線であっても維持する必要があるなど、公共的な側面を有しております。ROE 8%目標のような資本効率の追求は、このため必ずしも適しません。インパクト指標の導入は、環境的な側面だけではなく、交通政策基本計画の素案において明記されている交通空白の解消、地域経済の活性化、持続可能で活力あるまちづくりといった施策にも資するものです。政府においては、ROEだけに頼らない公共的価値や地域への社会的貢献を評価できる投資指標の検討を進めていただきたく、計画への反映を再度御検討いただければ幸いです。

以上となります。

【竹内部会長】 ありがとうございました。では、佐藤委員お願いします。

【佐藤委員】 佐藤でございます。御説明どうもありがとうございました。

今回、素案を拝読しまして、前回申し上げたKPI周りのところをアウトカム指標として成果型のものを指標として検討するなど、文言があることは確認したんですけども、結局KPIの例として挙がっているところを拝見しますと、どうしてもインプットばかり偏っているなと思います。例えば、社会資本整備重点計画の素案の政策パッケージ1についてのKPIとかも、結局インプットばかりで、実際に不便を感じている人を調査するとか、そういう文言はないわけです。稼ぐ力についてのKPIについても、取組を進めている自治体などを調べるというKPIはあるんですけども、稼ぐ力そのものを調査するような感じにはなっていないわけです。

実際問題として、総生産などの指標というのはある程度ありますので、やはりアウトカムに基づいたKPIの例をある程度挙げていただいたほうがいいのではないかと思います。インフラの整備についても、インフラマネジメントといった考え方は素案の中で強調されているわけですが、そのインフラが適切に住民の方々の暮らしに役立っているのかどうかといったことを把握するようなKPIというのは、どうもまだ拝見することができていないというのがちょっと残念であるかなと思いました。

ですから、こういう何か目標があるのであれば、現時点で既に利用可能な数字というのがあるわけですから、そうした数値をまずはKPIとして例として挙げていただいたほうが、適切に施策の効果を評価する体系になっている、そういう目的に適した計画になっているというふうに考えられるのではないかなと考えております。さらには、今は利用可能

でも、これからこういう指標をつくっていくといった、そういうことも盛り込んでいただくと、やはり適切な計画になるのではないかなというふうに感じました。

以上でございます。

【竹内部会長】 ありがとうございました。続いて、田中委員お願いいたします。

【田中委員】 田中です。御説明どうもありがとうございました。

また、今回、大切な視点を網羅していただいて、文量も鑑みながら明確にまとめていただいたと思います。ありがとうございます。

今回、このコンセプトが人口減少する現代をチャンス、好機と捉えていくということ。そこに参加をしてもらうための計画ということですので、インフラの状況を見える化して問題を抽出して持続成長させていくと、そういうふうなことがメッセージとしてよく出てくると思うんですけども、ここで見える化という言葉が、かなりいろんなところに頻繁に使われていまして、ここを見ると、費用とか効果とか成果の見える化みたいなのところが結構注目されるところがあるのですけれども、今回の趣旨として、イノベーションも活用して暮らしを変える技術も入れながら、まず関わる人たちが安心して力を発揮して、生き生きとしていくということがとても大事なかなと思っていますので、この見える化という言葉のところには、例えばこのインフラに関わる人や担い手が安心して力を発揮して生き生きして働いていくんだという文章のくだりもありましたので、こういう関わる人の姿というの見える化するというふうなところが、少し補足されるといいかなというふうに思うところでございます。

もう1件、交通のほうに関しましては、先ほどおわりにのところを御説明いただいたのですけれども、このおわりにのところが、割と交通というもののそのものに関する概念的なことでもまとめられているかなと思ったので、交通政策のほうは本当にこのところ地域交通のリ・デザインですとか、交通空白の課題と対策にも、AIやデジタルが機能していろんな政策を取ってくれていますので、最先端の技術が生かされて、交通によって少し恩恵を受けて、個々が動いたデータもさらに次の利便性安全に向けて生かされるというふうな、そういうふうなことがまとめの中に入るといいかなということを思いました。

以上、よろしくお願いします。

【竹内部会長】 ありがとうございました。荒木委員お願いいたします。

【荒木委員】 ありがとうございます。日本商工会議所の荒木でございます。

まず、今回の計画について、全部読ませていただきました。これまで第4次計画、第5次

計画にも関わっており、その都度、計画を読んでおりますが、今回は、ストーリーがきちんとしていて、社会資本整備に関する国の考え方や方向性がよく分かるすばらしい計画になってきたと思っております。本当にスタッフの皆様に敬意を表します。

続いて、これは要望ですが、社重点本文の14ページ20行、19ページ35行、52ページ29行、それと概要に「大都市の国際競争力」という言葉がございます。当然、大都市には競争力を高めるために発展してもらわなければいけませんけれど、日本全体の国際競争力を高めるという観点が言葉として入っておりません。社会資本整備は日本全体の国際競争力を高めることができるツールだと思っておりますので、「日本の国際競争力」、「日本の」という文言を入れるべきではないでしょうか。

また、同じく38ページ39行、50ページ10行等に、高規格道路の未整備区間の早期整備に関する記述がございます。前回も言いましたが、被災地である奥能登の3商工会議所を抱えている日本商工会議所としては、復興の遅れという現状を考えたときに、暫定2車線道路の4車線化も重要ですが、全国津々浦々高規格道路の整備率をどれだけ上げられるのか、それがいざ被災したときの復興の鍵になると思います。そのため、高規格道路の未整備区間の早期整備について、38ページ39行等には「強力な」早期整備という言葉を入れていただければありがたいと思っています。

また、51ページ3行の「重要物流道路の指定整備」について、KPIが見当たらなかったのも、もしなければ、ぜひKPI化をしていただければと思っています。

それから、57ページ45行からの火山災害対策です。データとして公表しているところがあまりないのですが、噴火による降灰があると国道がすぐに通行止めになります。小さな噴火ですらそうなので、規模が大きな噴火が起きると、物流・人流など地域の経済は大変なことになります。特に富士山については被害が甚大になるのでしょうか、やはりリダンダンシーの観点からも対策を検討しているという言葉すらないということはいかななものかと思しますので、火山災害対策に関する言及をもう少し加えていただければと思っています。

それから、105ページですけど、道路啓開計画について具体的にまだ記載されていません。関係機関との連携が必要かと思いますが、やはり計画期間内の策定率100%、これをぜひ求めたいと思っています。

それから、交政計につきましては、モーダルシフトの観点等いろいろと反映いただきまして、ありがとうございました。

現在の計画ができて5年経ちますが、この5年間、K P Iの達成状況に関するフォローや、具体的な数字を見たことがないというのが現状なので、計画策定後、重要なK P Iについては、進捗等をお示しいただきまして、議論させていただければと思っております。

それから、今後計画に基づき、具体的なK P I等がいろいろと進んでいきますけれど、そのK P Iを達成することによって、経済成長や地域活性化への効果、具体的に言いますと、我々経済界としては、産業立地や産業集積、都市再生、観光振興等において、どういう波及・影響をもたらしたのかということを、K P Iの進捗とあわせてぜひ今後お示しいただきまして、社会資本整備によって地域経済社会にすばらしい効果を創発する計画としていただければと思っております。

以上です。ありがとうございました。

【竹内会長】 ありがとうございました次は石田委員からお願いします。

【石田委員】 石田でございます。

概要のデザインといいますか、少し工夫していただければなと思いました。本文精読せずに申し訳ないですけど、ざっと読ませていただくと、交通政策基本計画と社会資本の重点政策が両輪のように組み合っていくんだという表現が至るところにありますし、あるいは、さらにその連携と協働の輪を広げていくという、そういう表現も多数ありまして、本筋にいいなというふうに思いました。

ところが、残念なことに、ほとんどの人って、ほとんどだと言い過ぎになりますけども、あんまり本文そのものは読まれずに概要を読まれるという方が多いということも事実でございまして、資料1の2枚目の、課長から御説明ございましたけれども、1枚だけに、インフラ分野と交通分野の連携がちゃんと取っていますよというふうな絵があって、これは誠にそうだと思うんです。

ところが、その後、資料1も資料3も、こういうふうな立てつけになっていないのです。表現になっていなくて、本文ではちゃんと表現されているのに、ここに出てこないというのは非常に残念な気がいたしましたので、その辺を工夫いただけるとありがたいなと思いました。特に気になりましたのは、私、今関係しているところで申し上げますと、2ページの真ん中のゾーン30プラスのところは、道路交通法と警察の所管事項でございしますが、それがセンターラインの引いていない道は全部30キロにされるということですが、それを道路整備のほうでどう受け止めるかというのは非常に大きな問題だと思いますけれども、そういうふうな表現があればいいなと思ったり、その次の3ページで首都圏空

港の話がございますけども、羽田空港も成田空港も容量拡大を地域、日本全体の、それこそ競争力向上のためにどういうふうに地域と空港、あるいはインフラと飛行機サービスと
いうのをどうつなげていくかということを、本当にまさに今議論が始まったところでござ
いまして、そういうのをさらに加速化するためにも、そんなことを分かるように、この概
要版に、デザイン上工夫していただければありがたいなと思いました。

以上でございます。

【竹内部会長】 ありがとうございます。次は、小池委員お願いいたします。

【小池委員】 神戸大学の小池です。

2つとも非常によくまとめられていると思いますし、言葉でうまく伝わっていると思
います。

一方で、これはもう今回というわけじゃないですが、次回以降少し考えていただきたい
のは、こういったものは、より社会で読んでもらって、議論を誘発したり、理解してもら
うことが多分本来の目的であると思います。外国の事例と比べると、先進国では、ここ
にもっと具体的な地名とか具体的な地図とか具体的なプロジェクト内容が載っています。そ
れが政治的関心事になり、国民的な政策議論に結びついている。過去の経緯もあって、今
はこういう形ですが、今現在、この情報を参考にしているのは、地方自治体、特に交通政
策では地方自治体が次年度以降はどういう補助金事業になるのかを非常に気にされている
という実態があります。この問題に対して何かするべきなのか、しないほうがいいのかと
いうのは、私自身はよく分らないですが、より国民にもっと議論に参加していただくた
めには、より具体的な政策制度、あるいはどこの地域に問題があるのかということを明確
にするという方向を検討してはいかがでしょうか。付録でもいいので、あると、かなり国
民的関心事に近づくのではないかと思いますので、今回はもう当然これで出来上がってい
ますので、そういった問題点、少し検討していただければと思います。

以上です。

【竹内部会長】 ありがとうございます。谷口守委員お願いします。

【谷口（守）委員】 筑波大の谷口守です。

どうもありがとうございます。いろんなところをよく直していただいて非常によくなっ
たと思っています。

私からは、前半1つの質問で、後半はコメントになるかと思います。

前半部分に関して、資料1の2ページです。それとあと、資料2の81ページ、K P I

の最初のところを同時に開いて見ていただければと思うのですが、資料1の2ページの右側のところ、要するにまちづくり計画と老朽化対策を一体化して、施策体系をきちんとしましょうという、これは大変今回の目玉なのかなと僕は思っております。自分のやっている専門とも直に関係するので、そこのK P Iを一応確認させていただきますと、資料2の81ページのところのK P Iの3が対応しています。結構重要なK P Iで、資料中に何度も引いていただいているのですが、実態としてよく分からないというのが質問になります。というのは、具体的には、ここで言われているまちづくり計画は一体なんなんでしょう。立地適正化計画を指しておられるのか、そうでないのか。立地適正化計画の場合、インフラ長寿命化計画を現状では念頭に置いてつくられているものではないので、対象の範囲とか、インフラ長寿命化計画も、いろんなパーツでばらばらであったりということで、この資料1で書かれている施策体系の構築を目指すのはいいんですけども、K P Iで現段階で172団体できているというのが、現状からは信じられないんです。あと、実際に現在の立地適正化計画と本当に連動させてやるとすると、居住誘導区域の外のところは長寿命化計画から除外されるようなイメージになってしまうので、それはそれで少しまずいんじゃないかなと思っています。

85ページのK P Iの9とか、これはインフラの人口減少に応じた集約再編とか、ここも関係してきますので、実は結構広い範囲で関係してくる問題じゃないかなと思っていて、その辺り、どういうふうに具体的中身をK P Iとして設計されているのかがよく分からなかったというのが質問になります。

あと、後半部分なのですが、交通のはじめにのところ、非常によく直していただいて、すばらしいなと思っているので、もう黙っていようかなと思ったんですけど、ちょっと揚げ足取りのようなコメントになって申し訳ないです。はじめにとおわりにはセットで、おわりにも今回、わざわざ御説明いただいたんですが、クライシスという言葉自体、その訳の「危機」という用語は「岐路」のようないろんな意味にも取れるので、だから、クライシスだと言っているかも分かりませんが、地方交通の現状から考えてあまり適切な言葉ではないように感じています。僕はクライシスではなくて、今の状況はコラプス（崩壊）だと思っています。逆に言うと、岐路は既に過ぎているという前提でこの全体の問題を取り扱わないと、間違ってしまう部分があるのではないかなと思っています。個人的には、岐路は2000年頃の人口減少が起こることが分かる時点の話だったのではないかなと思っていて、たまたまそのときに、コンパクト化政策をやったほうがいいんじゃない

ですかというのをデータでお示ししたのが2000年だったんですけど、コンパクト化政策がいいのは分かりましたけど、コンパクト化政策は法律でいいとは書いてありませんと言われて先送りされ、立地適正化計画ができたのが2014年、14年かかりました。そういうこともあるので、今が岐路だというふうな判断で読まれてしまうと、先送りしていんだという感覚で見てしまう、そういう危惧を持っておりますので、読んでいて引かなかったというのがコメントでございます。

以上です。

【竹内部会長】 ありがとうございます。では、大井委員お願いいたします。

【大井委員】 大分大学の大井です。ありがとうございます。

意見を出したところで、時間軸の問題は別途資料つくられるということでコメントいただきましたので、もうここではこれ以上言及いたしません。

4つ、申し上げたいと思います。資料1のほうに関係するのが3つで、資料1と3に係るのが1つです。

1つ目が、資料1の2ページに載っている、まちづくりの拠点中心、あと交通の軸で点が入っているようなところがあるんですが、交通系の議論だと、もう少し階層化している絵が描かれているはずなんです。大拠点、中拠点、小拠点みたいな上中下の的に地図も配置して書いていたはずなんですけど、これだと、多分どういう順序になっているのかがよく分からない絵になってしまっていて、途中に書いている黒い丸みたいなものですか、交通の絵が、恐らく地域交通法とかの議論だと、もう少し小さな拠点とかそういう位置付けして、上下順つけていたと思うんですが、そこがよく分からなくなってしまうので、ここは直していただいたほうがいいのかなと思いました。

次の話が、資料1と3に絡む話なんですけども、今言及した資料1の2ページの左上の絵と、資料3の2ページの左下隅、よく地域交通のやつで出てくる絵なんですけど、この2つがちょっと食い違っているんで、せっかく同じものをやるということだったら、どこかで一本化していただけないかなと思います。多分同じことを言いたいんだと思うんですけど、絵が違っているのは、この計画一緒にやりますというところで違和感を覚えますので、そこはぜひやっていただけるとすごくありがたいなと思います。

3つ目ですけども、これ、実は今石田先生がおっしゃっていた話に関係するんですが、資料1の2ページの右上で、インフラの長寿命化と立地適正化計画というのを一緒にやりますよと、言葉が結構明示的にぼんと書かれているんですけど、今まで言われ続けていて、

なかなかまだできていない、例えば交通のほうで、まちづくりの立適と地域交通計画で結びつけましょうねという話というのは、今回、両計画の一番の基本メッセージであるはずなんですが、やっぱり絵の中に書き込まれていないというのが、地域交通をやっている人間としてじくじたる思いがありますので、できれば、先ほどの絵の統一というところも合わせて、ちゃんと両方一緒にやるんですよというメッセージが、絵でも訴えていただけるとすごくありがたく思います。

最後が、社会資本整備のほうの資料1のほうの3ページ目なんですけども、もう今からは難しいのかもしれませんが、防災に関する話が書かれていて、離島の話はどう扱うかというのをそろそろ議論したほうがいいのかと思っています。というのが、たまたまちょっと関わっている方が八丈島にいらっしゃるのですが、今回、2度台風が来て、実は水道がなかなか戻らなくて、水道が戻らないために産業がほとんど機能しなくなって生活できないどころか稼げなくなってしまっているという問題がやっぱり出てきているようです。その前に、鹿児島島のトカラ列島で大きな地震が何度もあって、やっぱり生活が成り立たないという状態がありますし、離島の中でリサイクルの話も、輸送コストが非常にかかるというところで、実現がなかなか難しい部分もありますけど、そこをちゃんときちんとやっていかないと、国全体の計画としてはうまく回らないと思いますので、どこかにちょっと離島の話も言及していたほうがいいのかというのは思います。ただ、今回は難しいようであれば、継続的にやっていくということで、ちょうどトピックスで上がっていきましよし、今つくっている計画なので、入れていただければいいのではないかなと思いましたので、発言させていただきました。

以上でございます。

【竹内部会長】 ありがとうございます。では、続いて秋池委員からお願いします。

【秋池委員】 全体にはどちらもよくできていると思っております、交通や物流の在り方を踏まえて、よく関連したものが表現されていると思います。他の委員から御指摘があったような、幾らかの見せ方の工夫というのはあるのかもしれないのですが、私としてはこれで結構です。

そういう意味では、今後の運用に向けてということなんですけれども、やはり交通、物流、その他ありますし、防災はやはり日本、知恵を集めて備えていかなければいけないということなんだと思っています。

それから、様々なデータを取っていくという話がありますけれども、やはりインフラの

修繕等に関しましては、どうしても、全部をやるというわけにもいかない一方で、修繕のピークはやってくるし、人手は足りないということもありますので、そういった優先順位付けでありますとかいうようなことにも活用していかれるといいのかなと思います。

それから、新4Kということで出てきていますけれども、やはりこれは同時に、AIの活用でありますとか、それからフィジカルなAIといいますか、ロボットのようなものの活用とか、それから同時に、人間に対する働き方改革のよりよいありようというものも併せて検討していかれるということかと思えますと、それから、報酬の水準を上げていくということもありまして、どうやってきちんと、みんなにお金が、本当に仕事をしているそれぞれの皆さんにお金が行き渡るのかということも、工夫の余地があるのかなと思います。

また、どれをやるにしましても、全てにおいて脱炭素といいますか、GXということはかかってきますので、そういうものも念頭に組み込んでいくということかと思ひまして、素材の開発なども含めて、まだまだ日本の技術力を発揮する余地もあるのかなと思います。

そして、最後なのですが、たくさんこの指標、KPIが設定されていますけれども、中には、目的が指標になっているものもありますが、一方、例えば研修の人数みたいな、手段がKPIになっているものもありまして、手段が目的化しないような、よりよい運用というものが今後継続されるとよろしいかと思ひました。

以上です。

【竹内部会長】 ありがとうございました。それでは池之谷委員お願いいたします。

【池之谷委員】 交通労協の池之谷でございます。

まず、社重点の関係でございますけど、前回、復旧復興の関係で発言をしました。今回、そこら辺の考え方について加えていただいたことについては、感謝申し上げたいと思います。

ただ、これも前回言えばよかったのかなというふうに思いますが、社重点の概要の最後の5ページ目のところでありますけど、そのところで、運輸業の担い手確保のところです。5ページ目の真ん中の下のほうですけど、そこで、空港業務の担い手確保の対策の中で、自動運転の導入ということで記載がありますけど、ただこれだけを記載をすると、ただ単に働き方の置き換えという印象が出るのではないかと思います。もう少し、これはこれで必要だと思いますけど、それ以外の施策というものも示す必要があるのではないかと思います。

それから、交通の関係でありますけど、これも前回、担い手不足の関係で、資料の4で、

給与だとか休暇の処遇改善、この具体策を書いてくださいということをお願いして、賃上げの促進といったところを加えましたというのは、お伺いをしました。ただ、経営体力の脆弱な地方中小については、賃上げだけ促進をされても限界があるのではないかなと思います。運賃体系だけではもう利用者がさらに離れていくということになって収入減になるということも考えられますので、社会インフラ、いわゆる公共財ということの捉え方をしたときに、国として、もう少し担い手の確保、今いる人たちをどうやって増やしていくかといったところの考え方をもう少し付け加えていただければと思います。

以上です。

【竹内部会長】 ありがとうございます。では、続きまして、今井委員よりお願いします。

【今井委員】 法政大学の今井でございます。

私からは、D Xの観点からの御意見を申し上げたいと思います。

まず、今回の素案に対する修正意見はございません。これまでの計画部会での議論を踏まえて、D Xの重要性が各所に盛り込まれて、社会解決の社会課題の解決に向けた具体的な方向性が示されていると思いました。

その上で、今後のこの計画に基づく運用や情報発信、御説明に当たりましては、例えば未来をつくるデジタル基盤の構築、デジタル基盤を用いたインフラの今と未来の見える化、現場を支える人に優しいD X、E B P Mを支えるD X、最後はデータ連携が生み出す便利な暮らしと新しいサービス、そういったことを意識強調されてはどうかと思いました。

私からは以上でございます。

【竹内部会長】 ありがとうございます。続いて、大久保委員お願いします。

【大久保委員】 大久保でございます。

両方の素案につきましては、何人もの委員から御指摘がありましたように、メッセージが非常に明確になったと思います。特に、社重点計画と交通政策基本計画の一体的運用を含めて、その点を評価したいと思います。その上で、私、前回、前々回、都合で欠席となりましたけれども、事前に申し上げた意見につきましては、社重点計画で言えば26ページから27ページ、あるいは第2章の第4節等に反映できる部分を反映していただいたと思っております。感謝申し上げます。

その上で、改めて全体を見たときに少し気になることがありまして、申し上げたいと思います。それは、社重点計画で言いますと、重点目標2と重点目標3の関係も含めまして、

重点目標３では、インフラ先導のグリーン社会の実現ということが書かれていて、このことは、できるインフラだけではなくて全てのインフラを通じてこのことが実現される、考慮される必要があるというふうに考えます。その上で留意すべき点が２点ありまして、１つは重点目標２の持続的で力強い経済成長の実現という部分で、この点で各種のインフラ整備、新規のインフラ整備が人流物流インフラの整備で入ってくるんですけれども、この中の持続的には当然環境が入ってくると思うのですが、本文を見ますと、環境の話があまり入っていない。１か所、環境負荷の低減につながるといったような記述が５０ページの２行目にあるんですけれども、場合によっては、この２つがばらばらで整合的ではないというふうに受け取られる可能性があるのではないかとということを懸念いたしまして、重点２のほうにも環境のグリーン社会の実現との成功的な記述を加えたほうがいいのではないかとというのが１点です。

また、２点目といたしまして、中期で総合的、総合的に取り組むためには、重点目標３につきましては地方公共団体の役割が重要になると思いますが、この重点目標３のところでは、ＫＰＩには地方公共団体とか、あるいは上下水道は当然地方公共団体が担当するものであるということは分かるのですが、ほかの重点目標と比べますと、地方公共団体という言葉が本文のほうにほとんど出てきていない。国交省直轄部分が、このインフラ先導型のグリーン社会の実現が明確に方針として出されていることは極めて重要で高く評価しているんですけれども、それが全国の地方公共団体で共有されて地方公共団体でもそうした取組が行われるのかという観点では、もう少し本文のほうに地方公共団体という文言を入れられるところを入れたほうがいいのではないかと、あるいは具体的な地方公共団体に、国交省直轄部分と同様の取組をしていただくための政策というものをもう少し例示的に書けるところは書いたほうがいいのではないかと、それが２点、重点目標３との関係での意見でございます。

【竹内部会長】 ありがとうございます。それでは、新保委員お願いします。

【新保委員】 緻密な議論がなされてかなり完成形に近づいているんだろうなと理解いたしました。

その中で、あまり大きなことを申し上げるのはよくないなと思っているんですけれども、２点はコメントでして、１点は質問になります。

１点目については、先ほど谷口守委員からも、コンパクト化した後の外側の地域の議論があったかと思うんですけれども、私も元々機能があったところ、あるいは人口があった

ところを誘導された後の地域の像があまり見えないなと思っております。概要の図、資料1にあった2ページ目の概要の図には、うっすら人口や機能が低密度に存在する地域と描かれてはいるんですけども、資料2の本文中の重点目標1、35ページからのところを拝見しても、あまり撤退した後の像が見えないかなと思ったので、もしそこが書き加えられたらいいのかなと思っております。私自身も、最近人口が急減した町を見る機会があって、元々民家があったところとか、建物があつたところが、セイタカアワダチソウにもう支配されているような空き地をたくさん見てきたので、ほっておいても理想的なその土地が生まれるわけでもないの、その辺りどうされるのかなというのが少し気にかかっているところです。

2点目については、重点目標3のところでごさいます、資料2の66ページなんですけれども、昨今、熊のニュースが非常に出てきておりまして、あとシカとかイノシシに関しても長年ずっと道路にも出てきて車や電車にもぶつかるみたいなことが盛んに出てきているかと思ひます。

生態系保全はもちろんだ事なんですけども、人間社会と生物の共存というものを、もう少し獣害も踏まえてちょっと見直してもいいのかなと思ひているところで、一段落だけで大丈夫ですので、何か加えられたらいいのではないかなと思ひております。獣害も踏まえた良好な自然環境や緑地の在り方の検討を進めるとか、そういったことかなと思ひます。

3つ目、質問なんですけれども、資料1の4ページ目にありますKPI、右下の一番小さなところのKPIで、都市緑化等による温室効果ガス吸収量でR7年度は0トンCO₂と書いてあるんですけども、これは現状をゼロベースとして、新たに12年度に620万トン吸収することを目指すのかなとは思ひているんですけども、この書き方ですと、今あたかも全くCO₂を吸収していないというふうに読み取れますので、少し表現を工夫されていいのかなと思ひました。

以上です。

【竹内部会長】 ありがとうございます。では、続いて二村委員お願いします。

【二村委員】 コメントを1つさせていただきます。

まず、感想といたしましては、モーダルシフトに関して、これまでも何回も申し上げてきたところでございますし、貨物鉄道に関しての記載も入れていただきまして、大変ありがとうございました。

そこに関する感想といたしまして、モーダルシフト、船も鉄道も倍増であるという、結

構法外な目標が引き下げられて、大変にありがたいというのが、モーダルシフト部会にいる者の、まず、率直な感想でございます。ありがとうございます。しかしながら、かなり貨物鉄道のほうの目標は高く、まだまだ見えますので、関係各所の皆様に努力をしていたかなければいけないなと思っている次第です。とは申しまして、とにかくほっといたしました。

それから、ポイントなんですけれども、資料4の25ページ、自動車運送事業のところの書きぶりなんですけれども、トラック、バス、タクシー、これ全てに関してここで網羅している文章なんだと思うんです。2行目の後ろ辺りから見てみますと、キャッシュレスなどのデジタル化、これは恐らくバス、タクシーであろうと思います。次、荷役作業の負担軽減というところはトラックなんだろうというところで、見るものが見れば、これはこっち、これはこっちというのが分かるんですけれども、なかなか分かりにくい文章になっているのではないかなと思います。

さらにその下の運賃改定の迅速化、これは、特にバスなのだと思いますけれども、運賃算定手法の見直しというのは、バスもそうですし、総括原価の、要は算定の項目の見直しというところではバスもそうでしょうし、トラックのほうも標準的運賃の活用ということを考えますと、これによると、算定手法とは言わないまでも、でも、燃料費のサーチャージみたいなものを認めるというところを考えても、そこも算定手法の見直しなんじゃないか。少々いろいろなものが混じってしまっているような感じがいたしますので、できましたら、少し分かるように書いていただいたほうがいいかなと思います。特に物流に関しましては、広範囲でドライバーの賃金を上げていこうというような数字もあるようでございますので、事によったら、トラックに関しては何省に譲りますというような記載でもいいかもしれないんですが、ひとまず、今のままですと、どういう話を、旅客なのか貨物なのかというところが分かりにくいように思いますから、少し工夫をしていただけるとありがたいなと思った次第です。

以上です。

【竹内部会長】 ありがとうございます。水谷委員お願いします。

【水谷委員】 ありがとうございます。東京都市大学の水谷でございます。

前回、私のほうから、未来志向の議論をよりされたいかがでしようかということで、はじめにをはじめとして、様々御修正いただいているというところで、私、若い世代ですけども、非常に期待感を持って読ませていただけるような内容かなと思っておりますの

で、改めて、まずはお礼申し上げます。

私からは、データの関係につきまして、二、三コメントさせていただければと思います。

前回も御指摘させていただきました、社会資本整備のほうの27ページでも、データはインフラ管理のための手段でなくてそれ自体がインフラですということをお伝えいたしました。そちらは反映されているようですけれども、今度、具体的なKPIというところで見えますと、77ページをはじめとして、交通のところでもいろいろなところでデータのことですいろいろなやってきますよというのがあるのですけれども、まずは、更新頻度ですとか整備範囲というところは、今後おいおい考えていきますというふうになってはいるのですけれども、まず、そこも、より具体的なKPIとして示せるものからはぜひ示していただけるといいかなと思っています。

というのも、例えばその後に、PLATEAUを500都市目指しますとか、そういったことが書いてあるのですけれども、例えば令和9年に都市が増えたとしても、令和6年に整備されたデータが全然整備されていないとなると、なかなかその後使えないデータになってくるところもございますし、いろんな自治体さんにお話を伺っていても、やはり今後、国交省として、そういったものをきちんと更新していったら、毎年は無理にしても、20年も全然更新されませんということにならないということが分かれば、そういったものを使ってEBPMをどんどん推進していこうという機運も高まるのかなというところで、ぜひそこを明記化していただけると非常にありがたいなと思いました。

2点目が、77ページに関連しまして、2点、まず1つが、これはちょっと文言の問題かもしれませんが、国交省が保有する様々なデータと民間等のデータを連携するとあるのですけれども、今後、地方自治体の人口減少を迎えた際の課題を解決する際には、県とか基礎自治体様のデータとも連携させていかなければ解決しないような課題もどんどん出てくるんじゃないかと思います。産官学連携によるとあるんですが、ここで示す官というのが国土交通省に限定されるように私のほうからは読めてしまいましたので、そちらについても詳しく書かれると非常にいいのかなというところかと思っています。

そして最後に、こういったデータをせっかく整備されたのであれば、実際に計画を行うのは基礎自治体様がやるということもかなり多いと思うのですけれども、これも聞いたところによりますと、そういったPLATEAUの情報がどこにたどり着くかということ、実は計画部隊ではなくて、情報政策とかやられているような課に話がいつてしまって、具体的なEBPMをはじめとして施策に落とし込めないというところがあるというような話が

ございましたので、自治体ですとかといったときの普及活動のところに関しても、もし一文でも盛り込めるのであれば、そういったところに対して、きちんとレクチャーではないですけれども、していくような指針みたいなものをお示しいただけると非常にありがたいかなと思いました。

いずれにしても、計画の全体を通じて、非常によく練られているような内容になっていると思いますので、今回反映できなくてもというところでコメントというふうに捉えていただけたらと思います。ありがとうございました。

【竹内部会長】 ありがとうございました。では、再びオンラインのほうに戻りまして、坂井委員、お願いいたします。

【坂井委員】 坂井です。よろしくお願いします。

私は、社重点計画について、特に資料の1の概要のほうでお話ししたいと思います。

まず、重点目標3のインフラ分野が先導するグリーン社会の実現ということで、真ん中に自然と共生する社会の実現ということでグリーンインフラのことが書いてあります。この1ページ前、一番上の項目が流域治水におけるということなんですけれども、写真に2つ載っている、この写真2つとも、左側は湿地の創出ですし、右側は雨庭の、これも創出、つくらないとできないので、両方とも、つまり整備するとか創出するということです。この文言を読むと、自然資本財であるグリーンインフラを活用というふうにあって、そのまま活用するような雰囲気が漂っているなということで、少し違和感を覚えました。

なので、こちら、グリーンインフラの活用と整備ということを大きくうたっていただきたいと思っています。というのも、例えば街路樹なんかは、今街路樹の維持管理が大変ということで、なかなか道路課のほうでも、街路樹をどうしようかということになったときに、伐採、そして土の部分が埋めていかれるというようなことが多々ある中で、そういった街路樹があったところの土もある意味小さなグリーンインフラでありまして、そこで雨水が浸透していくということであったので、そういった全てのインフラでグリーンインフラを少しずつつくっていくということが1番目にしっかりと書かれるべきではないかと思っています。

また、その一番下の官民の意識の醸成というところがちょっと寂しくて、もう少し例としてKPIに出ているような官民連携プラットフォームの話などもここにはちゃんと書いておくべきではないかと思います。先ほどもどなたかがおっしゃっていましたが、この概要というか、まとめてあるものを皆さん多く見ると思いますので、そこにある文言と

か写真というものは、最後までいろいろと精査していただけるとありがたいと思いました。

2点目ですけども、この左下にあるライフサイクル全体での脱炭素化ということでございます。ここまで気候変動の影響が世界的に出ておりますと、やはり環境への貢献は全ての分野でやっていくのは当然のことでありまして、このインフラ分野でもどれだけ脱炭素化できるのかということではありますが、書きつづりがちょっと寂しいかなと思っております。インフラのライフサイクル全体でということで、この例に出ているのも、少しもう既にやっているようなこともありますので、今後、これからどうしていきたいのかということも含めて、もう少し充実して書けないでしょうか。その場合、その次のページにまたがってしまうのですが、やはりDXというのがこのインフラのライフサイクル全体を行う上では非常に重要だと思っています。整備するところから維持管理まで、全部がDX管理されていて、その中でいかに脱炭素化を進めるかというような連携が必ずできると思いますので、このライフサイクル全体の脱炭素化のところのもう少しの書きつづりとDXとの兼ね合わせといったようなことも合わせて、いろいろと今後もやっていただければと思っております。

以上でございます。

【竹内部会長】 ありがとうございます。では、続いて藤田委員をお願いします。

【藤田委員】 藤田です。

私からは、資料の2の55ページの辺りです。防災に関するとところなんですけども、今回の記述では、激甚化とか頻発化というキーワードが入ってしまっていて、そういうことに対する対策を推進していくということで大変結構かと思うわけですが、各災害の、例えば水災害ですかとか土砂災害とか、項目別に書かれているわけなんですけども、例えば洪水、これについては、流域治水ということで対応していくということが割と明確に書かれているんですが、例えば土砂災害のところを見ると、最初に激甚化、頻発化する土砂災害に対して進めると書いてあるんですけど、その部分がなかったら、後の部分は、普通の災害と大して変わらないかなというような記述になってしまっていて、この激甚化、大規模災害とか頻発化、そういうものに対してしっかりやるんだというような意気込みが書かれるような文章がいいのかなと思いました。

それについては、ほかのところも、例えば火山災害のところもちょっとそういうような感じがしましたので、記述自体は、内容自体は特にこれでもいいと思うんですけども、もう少し、激甚化、または頻発化ということに対する対策をするんだということが、もう少し

し明確に分かるような文言を少し入れていただくといいかなと思いました。

それともう1点なのですが、いろんな災害が起こるのが複合的に起こるということが、毎回述べているわけですが、水災害、土砂災害以降、地震災害、火山災害を横串で刺すようなことの記述があればさらにいいかなと思ひまして、例えばこれらを総合した複合災害対策とか、そういう項目があると、よりいいかなと思ひました。

以上でございます。

【竹内部会長】 ありがとうございます。それでは、小林部会長お願いいたします。

【小林部会長】 短い期間の間で修正していただきまして、本当にありがとうございます。

この計画案自体に関しましては、言うことはないのですが、言わずもがなというのか、以前から、誰がやるのかという主体の想定がいます。DXとか言っていますけれども、情報は自動的に流れるものではなく、情報を流すためには流す人がいるし、そのためのお金も必要になってくる。この政策の背景にはそういうのはきちんと配慮されていると思ひますけれども、そこを改めて強調をしておきたいと思ひます。

それからもう一つは、先ほど危機の話、エドワード・カーの一節を引用されており、格調高い内容になっています。カー自身は、歴史が後戻りしていつているという時代的な危機感を持って書き込んでいる。今、人口減少社会のいろんな側面が顕在化してきており、特に労働市場が非常にひっ迫してきている。これは一時的な話ではなく、これからますますひどくなる可能性がある。もう後戻りできないというか、そういう時代に、次の時代にどう考えていけばいいのかということ、この計画で取りまとめている。そういう認識を、カーの一文を使い表現されているということは改めて共有したいと思ひます。

それから、大分細かい話ですが、事前のときも申し上げたんですが、3ページ、脚注で交通とはという定義が書かれているんですが、ここだけにインフラという言葉が出てきて、上では社会資本という言葉が使われているので、脚注はなくてもいいと思ひます。交通を定義するのは難しい。我々もごくとした交通のイメージでこのことばを使っているのですが、厳密に言えばトランスポートとトランスポーテーションの違い、米語と英語の違いですが、それぞれニュアンスが違ふのですね。トランスポートには輸送機器とかいう概念まで入ってくるので、それはちょっと我々の想定している交通の世界とも一致していない。この脚注、それを強調しているわけでもないんで、われわれが慣用的に用いている交通という言葉を使ってもいいのではないかなと思ひました。

以上です。

【竹内部会長】 ありがとうございます

私から1点だけ、細かな点なのですが、とにかく今回、いろいろ皆さんの意見を集約して下さって、すばらしいものが出来上がったと思います。内容について、私はもう特にこれ以上申し上げることはありません。

ちょっと文言のチェックだけということです。私、用語検索をかけたわけじゃないので、多分大丈夫だと思うのですが、いろんな災害について、さすがにショッキングなことだったので、能登の地震のことがしばしば出てまいります。それから八潮の話も出てきています。書きぶりとして、ひょっとしてですよ、事例として挙げる分にはいいんですけども、能登半島地震がこうだったからこうだって言い方をしてしまうと、ほかの地震でまだ爪痕が多く残っている地域、たとえば熊本もそうだと思うんですけども、自分たちの地域についてはもうどこかにいつちゃったのか、みたいになってしまう可能性もなくはない。ですから、その点は言葉がそのように誤解して取られないように気をつける必要があります。水害もそうですし、他の災害もそうです。そういうところも含めて、あんまり1つの事例に集中する書きぶりにしないほうがいいと思います。そこだけ一旦チェックしていただければと思いまして、それが私からの最後の要望ということでございます。

大変たくさんのコメント、あるいは御質問ございましたので、一括して事務局のほうからコメント、御回答などをいただきたいと思います。お願いいたします。

【社会資本整備政策課長】 それでは、私のほうから、まず、社会資本整備重点計画の関連で2点御質問を賜りましたので、そちらについてお答えをさせていただきつつ、そのほかの御意見についても概略的にお答えをさせていただきます。

まず1点目、谷口守委員からいただいたK P Iのまちづくりと老朽化対策の連携というところですが、委員おっしゃったとおり、まちづくりと老朽化をどうするかというのは、実は現行のメンテナンスの施策体系の中で明確にお示ししているわけではないのですが、今年度から総務省と連携してまちづくりと老朽化をどう連携するかについて初めて実態把握を始めており、それを踏まえたK P Iを設定しているというものになっております。その際のまちづくりとの連携というものは、1つの核としては、立地適正化計画との連携を一定程度進めていきたいと考えているのですが、現状で立地適正化計画を策定していない市町村もありますので、こちらでは立地適正化計画のほかに都市計画マスタープランとの連携を老朽化対策の計画を策定する上での指針として自治体が計画上位置付けているもの、

このような形で捉えようとしており、この計画期間内で取組を一定程度増やしてまいりたいと考えております。その際には、自治体の規模や立地適正化計画の現状の指定数、こういったことも考慮に入れながら、この目標数ということにしているところです。

また、新保委員から頂いた御質問とも関連いたしますが、具体的にどういう形でこの老朽化とまちづくりを連携させていくのかということは、ここは同時並行にはなってしまいますが、体制づくりも含めて、老朽化とまちづくりとの在り方について、自治体に対してガイドラインなどをお示しして、その中でどういう形の連携をしていくのか、事例なども含めながら周知をしてまいりたいと考えているところです。

2点目です。新保委員から御質問のあった重点目標3の都市緑化について、この0トンというのは今年度を基準とした基準年ということで書かせていただいているのですが、確かにおっしゃるとおりと思うので、関係部局とも相談をさせていただきます。

そのほか、それぞれの委員の方から大変貴重な御指摘を賜りまして、改めて私どもいろいろな気づきを得たところでございます。特に、概要の資料につきまして、国民をはじめ様々な方はこの概要が目に入るということで、これを分かりやすくしていくということはおっしゃるとおりであると思います。本日貴重な御意見を賜りましたので、交通計画と社重点計画の連携をどういう形で示すかも含め、しっかり御意見を受け止めて考えてまいりたいと思っております。

また、K P I の指標の設定につきましても、佐藤委員をはじめとしまして、大変貴重な御指摘を賜りました。頂いた御意見をできる限り踏まえられるように、関係部局とも共有してまいりたいと考えております。

そのほか、委員の方々から頂いた意見についても、今後の検討に生かさせていただきます。

以上でございます。

【官房参事官（交通産業）】 交通政策基本計画のほうにも、大変貴重な御意見をいただきまして、本日はありがとうございました。全てお答えできるかどうかはあれですけども、少し私なりの考え方とか気づいた点につきまして、御説明をさせていただきたいと思っております。

まず、おわりにのところで、77ページの記述につきましては、田中委員から交通空白だとかリ・デザインという取組をやっている中で、技術ですとかデータだとか、そういった活用ということもキーワードではないかというお話をいただいていたと思います。確かに、

底流として、今回基本的方針のDのところにもそういった要素を入れているところがございます。おわりにのところは、構成の問題もあってできるだけすっきりはしておりますけれども、確かに今回メッセージとして連携と、モビリティ・パートナーシップ・プログラムという言葉を使っていますけれども、連携と協働という言葉を使っていますけれども、せっかくの御指摘をいただきましたので、少しそういった技術の活用ですとか、そういったところも、分量などを調整しながら書いていきたいというふうに思っております。

また、谷口先生あるいは小林部会長から、この危機のところについてのコメントをいただきました。私どもの基本認識としては、今回、危機を好機に変えるというところは、ここは基本認識の非常に大事なところだと思っておりますので、この考え方は引き続き堅持をしていきたいと思っております。いろんな危機の時点の見方というのはあるんだなと思って、私もいろいろ思いを巡らせながら拝聴しておりましたけれども、おわりにのところは、いずれにせよ反映できるところは反映をしてまいりたいと思っておりますのでございます。

それから、担い手の確保の関係で、池之谷委員と二村先生からいただいているところがございます。国としては、担い手の確保に向けた考え方や、あるいはバス、トラック、タクシーの取組を少し分けて書いたほうが良いという御指摘だったと思います。25ページ目でございますけれども、担い手の確保の考え方につきましては、例えば鉄道のところでございますれば、23行目から人材確保や育成についての定員を充足させるための協調した採用活動や人材育成、あるいは新技術の開発や、ここにまた賃上げという話が出てきますけれども、制度・環境整備を推進する。あるいは自動車運送事業につきましては、田村委員のほうからもございましたけれども、各政策、国としてできる取組については、書けるものは全てここに書いているつもりでございますので、こういった形で国として担い手の確保に向けた考え方を書いていることについては御理解をいただければというふうに思っております。

その中で、関係部局としてちょっと相談をして、何か追記できることがあれば、あるいは二村委員からありましたように、確かに自動車運送事業を取りまとめたこの文脈をつくっているところがございますので、読んだ人がどうやったら分かりやすいかということも含めて、そこは関係部局とも調整をしたいと思っておりますのでございます。

あと、経団連の岩村委員、今日御出席という、代理で脇坂様からいただいているROEに代わるインパクト指標の活用でございます。交通企業の皆さん、当然企業経営という中で、計上の利益と申しますか、そういったものの追求をされているだけではなくて、企業

としての社会的責任を果たされるべく、環境でございますとか安全、あるいは安定的な輸送、あるいは利用者にとっての利便がよくなる、こういった取組をされていることは重々承知をしております。そういった中で、自己資本利益率というのが当然経営上非常に大きな視点であることは理解をしているんですけれども、政府として、そのこの位置づけが必ずしも決まっていない中で、それに代わる指標の検討というところを政府文書で書くのが非常に悩ましゅうございまして、前回の御意見の提案からも、そのインパクト指標という言葉を反映しないことについては、大変恐縮ですが、御理解をいただければというふうに思っております。非常に長期的に考えていかなきゃいけない課題なのかなと思っております。

前段に私が申し上げましたように、交通事業者がそういった社会的役割を果たしているということは異存のないところでございますので、そういう文脈でどういうふうにできるか検討はしてみたいと思いますけれども、インパクト指標については、ちょっとそういう段階なのかなという形で、今回の素案のほうにはない形で提示しているというのが現状でございます。

その他、いただいた意見につきましては、御意見をもう一度踏まえて、関係部局とも相談してまいりたいと思っております。

以上でございます。

【竹内部会長】 ありがとうございます。ほかに皆様のほうから、特段の意見はありますでしょうか。谷口守委員お願いします。

【谷口（守）委員】 御説明ありがとうございます。御説明よく分かったんですけど、1点だけお願いがございます。

ちょうど今平行して、社整審の都市計画基本問題小委員会で、都市再生特別措置法をどう変えるかという議論を並行してやっております。その中、都市再生特別措置法、立地適正化計画絡みですので、今日の情報は当然知っておかないといけない話なんですけれども、情報が上がってきておりません。ということで、ぜひ情報共有していただかせんでしょいかというお願いです。

以上です。

【竹内部会長】 それはよろしいですか。よろしいとのことです。

皆さん、今日もいろいろ貴重な御意見、多様な御意見をいただきまして、ありがとうございました。今後はパブリックコメントが控えております。今回頂いた意見の素案への反

映の仕方につきましては、社会資本整備重点計画については小林部会長に、交通政策基本計画については私に御一任をいただいて、事務局と調整させていただいた上でパブリックコメントに進んでいきたいということにしたいと思いますけども、よろしいでしょうか。

ありがとうございます。それでは、その方向で今後進めてまいりたいと思います。

次に予定されている部会では、その結果について報告をしていただいて、最終的な案として取りまとめを行っていききたいと思います。委員の皆様方におかれましては、御協力いただきまして、時間に若干余裕が出たこと、本当にありがたいと思っております。御意見いろいろありありがとうございました。

以上の議論を受けて、何かほかに事務局よりございますか。よろしいでしょうか。

では、本日用意されております議事は以上でございますので、進行を事務局にお返しを申し上げます。

【交通政策課企画室長】 部会長の竹内先生、それから小林先生、それから委員の皆様、本日はたくさんの御意見ありがとうございました。

本日の議事は以上となります。委員の皆様におかれましては、今後も御示唆いただきたいと考えておりますので、引き続きよろしくお願いいたします。

最後に、事務局から、事務的な連絡をさせていただきたいと思います。本日の部会の議事録につきましては、後日皆様に内容を御確認していただくことになります。その上で、国交省のホームページに公開するということになりますので、よろしくお願いいたします。

以上をもちまして、本計画部会を閉会いたします。本日はお疲れさまでした。ありがとうございました。

— 了 —