

第57回社会資本整備審議会計画部会及び  
第55回交通政策審議会交通体系分科会計画部会

令和7年11月28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57回社会資本整備審議会計画部会及び第55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を含めまして18名の御参加となります。また、本日、全日本交通運輸産業労働組合協議会議長の池之谷委員が御欠席ですが、専門的な御意見をいただくために、全日本交通運輸産業労働組合協議会の蒔田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、原則として公開と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。

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、通常オフの状態で、御発言する際にカメラとマイクをオン、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傍聴に御協力をお願いします。

また、会議室で御参加の皆様は、御発言をされる際には、机上のマイク真ん中の銀色ボタンを押してください。赤色が点灯すればオンとなります。発言を終えられましたら、銀色のボタンをオフにしてください。

映像や音声通話に不都合が生じた場合、チャット機能にてお知らせいただくか、事前に

御案内の緊急連絡先にお問合せください。

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12点ございます。議事次第、資料1から資料9まで、参考資料1と2となっております。不備等ございましたら、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。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】 それでは、皆さん、よろしくお願いいたします。

早速ですが、議事に入らせていただきたいと思います。

本日の議事は、以下の2点でございます。1つ目、社会資本整備重点計画（案）について、2番目、交通政策基本計画（案）についてです。

まず、事務局から、社会資本整備重点計画（案）及び交通政策基本計画（案）について御説明いただいた後に、意見交換に移りたいと思います。

なお、オンラインで御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から4について、事務局から説明をよろしくお願いいたします。

【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、早速資料の御説明をいたします。

資料については、これまでも議論を重ねていただいておりますので、本日は、前回からの主な修正点を資料1に即して御説明いたします。

まず、7ページを御覧ください。第1章の関連ですが、前回計画部会で頂いた御意見として、自然災害の事例で能登半島地震の記載が多い一方で、その他の地震もまだ被害が残っていて、一つの事例に集中し過ぎる書きぶりにならないほうがよいのではないかといった御指摘をいただきましたので、御覧のような形で、地震・豪雨等の複数の事例につきまして追記をしております。

続きまして、14ページを御覧ください。こちらは経済成長の観点から、大都市の国際競争力という言葉があるが、日本全体の国際競争力を高めるという言葉もあったほうがよいのではないかといった御指摘を賜りましたので、御覧のような形で文言を追加しており

ます。

続いて、22ページを御覧ください。こちらは委員から頂いた御意見ではないのですが、重点目標Ⅳについて、自治体の支え手、建設業の担い手の確保の記載について、地域のインフラを整備する力をしっかり確保するというメッセージをきちんと明示するほうが分かりやすいのではないかという観点から、地域のインフラの「整備力」を強化するといった文言を追記しております。

続いて、29ページを御覧ください。こちらについては、インフラメンテナンスの見える化を記載しておりましたが、インフラに関わる人の姿が見える化する、こういった観点を盛り込めないかといった御意見を賜りました。別途議論がなされている下水道に起因する事故の有識者会議で間もなく提言がまとまる場所ですけれども、その中で、しっかり現場に光を当てるという議論もなされているところでもありますので、御覧のような形で現場に光を当てることが重要であるといった観点に加えて人々の暮らしを支えるエッセンシャルジョブといった文言を追記する修正をしております。

続いて、40ページです。第3章の重点目標Ⅰの関連ですが、老朽化によるインフラの再構築について、気候変動への適応の観点もあるのではないかという御意見を賜りましたので、御覧のような形で、気候変動に伴う事象についての文言を追記いたしました。

続いて、49ページです。重点目標Ⅱ、経済等に関連する部分ですが、物流・人流・インフラの整備が中心となっているけれども、持続的にするには、環境の観点も重要ではないかという御指摘を賜りましたので、経済成長と脱炭素の同時実現を目指すGXの観点を、現状課題のところに文言を追記いたしました。

続いて58ページです。こちらは交通のネットワークに関連する中で、火山対策ということで、火山が噴火すると国道など道路が通行止めになって地域経済に大きな影響を与えるという観点で、交通ネットワークのリダンダンシーの確保も重要であるといった御意見を賜りましたので、御覧のような形で、噴火に限らず、様々な災害を列挙する形で、交通ネットワークのリダンダンシーの確保・強化に取り組むといった文言に修正しています。

続いて、64ページです。重点目標Ⅲに関連する部分ですが、カーボンニュートラルの推進などに関連して、他の重点目標に比べて、地方公共団体などが主体となるといった記述が若干手薄ではないか、書けるところは書いたほうがよいのではないかといった御意見を賜りましたので、御覧のような形で、地方公共団体等、多様な主体と連携・協働して取組を進めていくことの重要性を明記しました。

続いて、66ページです。自然との共生に関連して、まさに現在、様々な地域で問題となっておりますクマをはじめとする獣害の発生について、良好な自然環境の在り方を検討するといった観点も重要ではないかという御意見を賜りました。社会資本整備重点計画はインフラに関するものですので、直ちに取組として記載することは若干悩ましいところではありますが、自然共生社会の実現という観点から、現状課題の認識として、このような観点につきましてもはっきりと書くことが重要であると考えておりまして、御覧のような形で文言追記しています。

続いて、67ページです。こちらは重点目標Ⅲの指標に関連する部分ですが、都市緑化等に関連するKPIで、始点が令和7年度0トンと少し分かりにくいという御指摘を賜りました。おっしゃるとおりですので、御覧のような計画期間内における吸収量という形で指標の文言を改善させていただいてございます。

続いて、77ページです。産官学によるデータ連携、整備などについて、官が国土交通省に限定されている印象がある、人口減少を迎える際の課題解決に取り組むには、自治体のデータとの連携も重要であって、自治体との連携についてもしっかりと意識すべきだという御意見を賜りましたので、現状・課題のところに、御指摘いただいたような観点を記述を追記しました。

続いて、80ページを御覧ください。こちらは第4章の計画の着実な推進に関連する部分です。KPIに関連して、アウトプットの指標が依然として目立つといった御指摘を賜りました。例えば、稼ぐ力については、総生産などの指標を挙げてもよいのではないか、このようなアウトカムをより重視したような指標の設定に努めるべきではないか、こういった御意見を賜ったところです。誠におっしゃるとおりでして、我々も今回の計画策定の中で、アウトカム指標の増加についてはできる限り努力し、現行計画よりもアウトカム指標は多めの設定とはなっておりますが、一方で、依然として御指摘の観点はあろうかと認識しております。政府全体でも、アウトカムに着目したKPI指標の設定の必要性はインフラ分野に限らず広く認識されているところで、EBPMを中心とする指標の設定について有識者等の御指摘もいただいて、別途検討がなされているといった状況です。

このような状況も踏まえて、現在、同時並行的に、まちづくりや老朽化などについてアウトカム指標の設定の検討がなされている状況ですが、御指摘を受け止めて、まず、本文の中では、重点目標の達成状況についても具体的・定量的指標を用いて継続的な把握に努めることとする、このような表記をするとともに、今後の計画部会でのフォローアップの

過程において、先ほど申し上げました政府全体で進んでいるE B P Mの取組、アクションプランで盛り込まれた指標、こういったものの状況などを随時共有させていただきながら、第7次計画にも作業をつなげていくような形で努力を続けてまいりたいと考えております。

続いて、別紙の関連ですが、第1次国土強靱化実施中期計画との関連で、指標を新たに追加したのがありますので、掲載しております。

加えて、概要についても、前回、多数御指摘を頂きました。資料1に記載のあるとおり、概要資料についても、詳細のコメントは控えますが、それぞれ修正をいたしました。

特に今回、インフラ分野と交通分野との連携という観点から、それらの要素がさらにしっくりあるとよいといった趣旨のコメントもいただいたところでして、今回の計画策定で、両計画一体策定ということをしかりとPRしていくことが重要であるという観点から、資料9として別途資料を作成しております。社会資本整備重点計画と交通政策基本計画の一体的な策定について施策を相互に盛り込む、共通のメッセージを発信する、そして、一体的な進捗管理を行っていくという3要素をしかりと明記しつつ、共通メッセージも明記し、そして、施策実行のイメージとして、地域の観点、あるいは交通・物流ネットワークと経済成長について図示しています。今後、両計画について様々な広報に努めていくときには、こういった一体的な策定といったものも効果的に活用しながらPRなどに取り組んでまいりたいと考えております。

また、具体的な進捗の管理の進め方につきましても、別途この計画部会で方針を策定させていただいて、一体的なフォローアップにつなげていく、こういったことで今後の展開に努めてまいりたいと考えています。

以上が、本文と概要の関連での修正点です。

加えまして、資料2を御覧ください。お時間の都合もありますので詳細の説明は割愛しますが、今般パブリックコメント及び都道府県に対して照会をした対応結果をまとめたものです。

パブリックコメントの意見では、全体で218件、都道府県からは47件もの大変多数の御意見を頂戴しています。1ページ目にありますように、例えば、激甚化・頻発化する自然災害やクマ類の市街地への出没、また、地域住民の納得感や誇り等々、この計画部会でも賜った御意見と同種のものも多数ありました。

一方で、4ページ目を御覧いただければと思いますが、例えば、上下水道施設の耐震化については、浄水場における取組も重要ではないかといった御意見、カーボンニュートラ

ル、再生可能エネルギーの導入につきましては、様々な角度から御意見を賜っていますので、地域の理解、環境への配慮を前提として取り組んでいく、こういった形での修文なども、パブリックコメントを受けて追記をしております。

また、5 ページ目の中ほど、下から5 つ目の丸の部分ですが、空港・港湾等の交通インフラを支える業務従事者の確保・受入体制の整備の重要性といった観点からの御意見を賜りましたので、物資の輸出入の99%以上が港湾を経由する我が国で、港湾運送事業の担い手確保も重要であるといった記述を追記しました。

続いて、6 ページ目を御覧ください。安全保障についても御意見を賜っています。こういった御意見も踏まえて、エネルギー、環境、安全保障などの分野における政府の各計画との連携も図りながら取り組んでいくといった記述を追記しています。

駆け足での説明となり大変恐縮ですが、前回の計画部会からの修正点等についての御説明といたします。

本日はよろしくお願い申し上げます。

【官房参事官（交通産業）】 それでは、交通政策基本計画のところににつきまして御説明申し上げます。交通産業室の参事官の廣田と申します。よろしくお願いいたします。

資料につきましては、資料5から資料8が該当するところがございます。前回の計画部会からの変更点を中心に御説明させていただきます。

それでは、計画本文の修正点についてでございますけれども、資料5で、主な修正点というものを1枚お付けしているほか、社会資本整備重点計画のほうでもございましたけれども、右肩に机上配布と書かれております主な修正点の参考資料がございます。こちらを使いながら御説明をさせていただければと思いますので、よろしくお願いいたします。

まず、1 ページ目から始まる「はじめに」のところでございますけれども、参考資料右肩1番と書いている本文2ページに該当するところがございます。前回の計画部会におきまして、この2ページについておりました交通の定義に関する注釈、これは不要ではないかという御意見もいただきましたので、削除しているところがございます。

引き続きまして、2 つ目でございますけれども、13 ページに該当するところがございますが、今後の地域間の円滑な移動の確保のために、事業者間やモード間の協調領域の拡大という表現を用いておりましたけれども、同様の表現に関するほかの表記と合わせまして、連携事業者間やモード間の連携・協働という表現に言い換えをしているところがございます。これが13 ページ目でございます。

おめくりいただきまして、3つ目に該当するのが、14ページに該当するところでございます。こちら、パブリックコメントでいただいた御意見なんですが、ジェンダー主流化という用語の説明について、しっかりと定義をつけたほうがいいのではないかということでもございましたので、ジェンダー主流化につきまして、欄外のほうにその用語の説明を注釈で追記をしているという修正でございます。

15ページ目でございますけれども、経済安全保障の文脈でございます。こちら、サイバーセキュリティ等のリスク管理が必要な旨を記載しておりますけれども、「経済安全保障の観点から」という言葉が「サイバーセキュリティ等」以下に直接しっかりとかかるように記載位置を修正したという、修辭的な修正をしているところでございます。

16ページ目以降では、ちょっとここは割愛しておりますけれども、25ページとか26ページにも出てきますけれども、指標のところにつきましては、通しの番号、通番を記載しているという修正を行っております。

それから、25ページ目に該当するところでございますけれども、こちら、自動車運送事業の人材確保に向けた働き方改革の記載でございますけれども、前回の計画部会におきまして、バス・タクシーに向けた施策とトラックに向けた施策が混在していて、少し分かりやすさの観点から改善したほうがいいのではないかという御意見も頂戴しておりましたので、バス・タクシーに関する取組と、トラック事業に関する取組と、共通する自動車運送事業共通の取組の3つに分けて記載するように修正を施したところでございます。それが25ページ目から26ページ目にかけての修正でございます。

6つ目に該当するところでございますけれども、36ページ目でございます。こちら、造船の関係でございますけれども、我が国の造船業の再生を図るために、造船能力の抜本的な向上のための取組を進めるということ、特に今回は、先週決定されました経済対策でも取り上げられているところでございますけれども、その記載を改めてここでしっかりと書いて、船舶のサプライチェーンの強靱化、それから、高品質な船舶の安定供給を確保するということも記載として追記をした、こういう修正でございます。

63ページ目からに該当するところでございますけれども、パブリックコメントでもいただいた御意見もございましたけれども、自動運転に関する施策につきまして、もう少しどういったことをやるのか書いていったらいいのではないかという御意見もございましたので、自動運転に関する記載は、63ページの最後の丸から64ページまでつながっていくところでございますけれども、具体的には64ページ目、安全確保に向けた事故原因究

明体制の構築でございますとか、今後、本格的な自動運転社会の早期実現を先導する方策、それから、そうした社会の到来が人々の暮らしや生活にどういう影響や効果を及ぼしていくのかといった点についても幅広く検討していく、こういった検討の中身、方向性につきまして追記をしているところでございます。

最後の74ページに該当する「おわりに」のところでございますけれども、前回の計画部会におきまして、「岐路」という言葉の解釈についての御意見をいただいたところでございますので、そこの岐路にかかる表現についての修正ということに加えて、同じく、「そのような決意の下」という段落でございますけれども、「デジタル・新技術」の活用というものもキーワードではないかという御意見をいただきましたので、「デジタル・新技術」の力を徹底活用し、より一層交通サービスを担う人材の力を最大限発揮していくという表現を追記したところでございます。こちらが交通政策基本計画の主な修正点についての説明でございます。

それから、パブリックコメントにつきましては、資料6で資料を御用意しておりますけれども、このパブリックコメント、意見の提出総数は33者から62件いただいているところでございますけれども、先ほど説明しましたジェンダーの主流化でございますとか、あるいは自動運転の実現といったところにつきましては、御意見を踏まえて本文の修正を行っているところでございます。

また、その他御意見いただきましたけれども、頂戴した御意見の概要も記載して、意見に対する考え方も記載しているところでございます。

我々としては、該当の箇所というのはこういうところにあるということは申し上げられると思いますけれども、いただいた御意見も踏まえて、施策の推進に役立てていきたいと思っているところでございます。

あとは、概要資料の7、構成等は大きく変わっておりませんので、そんなに大きな修正はございませんけれども、先ほど言いましたような造船能力の抜本的な向上、これは目標5の施策に該当するところでございます。お聞きいただいて、3枚目の基本的方針Bの目標5に書いてございますけれども、使っている資料はそれほど変えておりませんけれども、造船能力の抜本的向上と入れたりとか、そういった本文の修正に合わせた修正を一部しているところでございます。

手短になりますが、交通政策基本計画の修正点について、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、意見交換に入ることといたします。今回が計画策定前の最後の部会ということで、完成形に近づいてきているとは思いますが、ここからの意見交換では、先ほどの事務局からの説明を踏まえて、御意見承るようにしたいと思いますので、よろしくお願いいたします。

毎回同じなのですが、会場におられる方で発言を希望される方は、席札を立ててくださいようお願いいたします。発言が終わりましたら、席札は元に戻してください。オンラインで御発言、御質問されたい方は、「手を挙げる」のアイコンで発言を希望する旨をお知らせください。御発言者を指名させていただきます。指名された委員は、資料番号、該当ページや該当箇所等を述べていただいた上で御発言いただいたら非常にありがたいと思います。

委員の皆様方におかれましては、毎度恐縮ですが、意見交換も限られておりますので、3分目安で御発言よろしくお願いいたします。

それでは、最初に、本日御欠席されております日本経済団体連合会常務理事の岩村委員より書面で意見を頂いているということですので、事務局の方、代読をよろしくお願いいたします。

【交通政策課企画室長】 それでは、事務局より、経団連の岩村委員から頂いている御意見につきまして代読させていただきます。

社会資本整備重点計画及び交通政策基本計画を取りまとめていただき、関係者の皆様に深く感謝を申し上げます。

前回、当会から交通政策基本計画への反映を要望致しました公共交通事業者への新たな投資指標「インパクト指標」の検討については、次期計画への反映が難しい旨、理解致しました。

一方、公共的側面を有する鉄道・バス事業者の社会的貢献を適切に評価し得る投資指標は、持続可能で活力あるまちづくりの推進にも資することから、政府において引き続きの検討を賜りますと幸甚です。

以上でございます。

【小林部会長】 ありがとうございました。

それでは、委員の皆様、御発言よろしくお願いいたします。いかがでしょうか。

荒木委員、よろしくお願いいたします。

【荒木委員】 日本商工会議所の荒木です。

今回、社会資本整備重点計画案・交通政策基本計画案に、我々日本商工会議所の意見を多く反映いただきありがとうございました。

特に「未来への投資」という言葉が明記されたことが、商工会議所にとっては一番うれしく思います。成長型経済に寄与できる計画になってきており、スタッフの皆様の御努力に敬意を表します。

このたび、私は富良野商工会議所の会頭職を退任しまして、日本商工会議所の国土・社会基盤整備専門委員長の立場としましても後任が決まる1月までという形になります。このため、本部会に出席させていただくのも今回が最後になりますので、少し私なりの考えを話させていただきます。

私は、人間は幸せを感じる生活をするために生きていると思っております。幸せを感じるためには、大きな意味で「生きていてうれしい」という生きがいと一定の収入が絶対に必要だと思います。そして、一定の収入を得るためには経済活性化が必要です。全国各地の商工会議所はこの目的を達成しようと頑張っています。

社会資本整備はフロー効果とストック効果があると言われておりますけれども、これ以外にも、経済活性化においては、インフラ整備によるイノベーションの創発効果というものもございます。川に橋を架けるとヒト・モノの往来が活発になり、時間短縮も含めて大きな経済効果が出ます。インフラは経済発展の起爆剤になるのです。

各地商工会議所で一番要望が多いのは、道路の要望です。特に高速道路につきましては、延伸された地域では、その圏域のGDP、GRPが増えている、これも事実でございます。

各国の例で言えば、上海では、沖合に大規模な港湾を整備した結果、35年前と比較すると、コンテナの取扱量が200倍を超えています。釜山も1990年代から港湾をどんどん拡張し、この35年間で20倍以上も取扱量を伸ばしています。ところが、日本の港湾はこの35年間で伸びが2倍から4倍に留まっています。かつてコンテナ取扱量の世界4位に神戸港が位置していましたが、今では日本で一番ランキングが高いのは横浜港の世界45位です。インフラ整備の遅れが経済発展の阻害要因になっているとも言えると思います。

日本では、バブル崩壊以降、長い間デフレ下で、成長しなくても何とかなるという風潮が蔓延していました。これは我々経済界にとってもそうでした。賃上げなんかしなくてもいいんだ、そんな風潮が続いていました。でも、その結果、交通政策基本計画案にも書いてありますけれども、1990年の名目GDPは国別で2位、1人当たりでも世界8位だっ

たのが、2024年には国別は4位、1人当たりでは40位になっています。成長を考えてこなかった間にこれだけの国力が落ちてきた、これは事実だと思っています。

我々は企業経営をしています、年功により少しずつ賃金が上がります。売上げが伸びないと、経費はどうしても増えていきます。利益がなくなって赤字になって倒産することもあり得るのです。企業経営は、少しずつでも必ず成長していかなければなりません。

これは国家経営も同じではないでしょうか。GDPの伸びを国家戦略の中心にしたい。これは経済人なら誰もが考えていることだと思います。企業の成長には投資をしなければいけませんが、インフラが整備されていない地域には、我々もなかなか投資できないのが現状です。企業が必要な投資をし、発展することで、より雇用が増え、賃金も上昇し、税収も上がります。インフラ整備は、長期的に見れば、大きな税収効果が見込めます。

社会資本整備は経済活動の基盤です。経済力をアップし、企業は利益を上げ、税収を増やす。国力をアップさせるためにも、今後も必要なインフラ整備をぜひお願いしたいと思っています。

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。

引き続いて、オンラインのほうで家田委員、手が挙がっていますね。よろしくお願いします。

【家田委員】      家田です。ありがとうございます。

どうも御苦勞さまでございました。本当に最初の頃はいろいろ厳しいことを言いましたが、随分シャープなものになって、今お話もあったのに近い面もあるのだけど、とにかく日本は今相当に厳しい状況にあるので、その厳しさを国民に知ってもらった上で、これはやっぱり大事なことでしようと言うために申し上げたので、御勘弁いただきたいとします。

それで、内容は非常に結構だと思うのですが、この中に書き込むということではなくていいので、これから実際に次に向けてというか、この間に向けてもやっておく必要が断固あるということを申し上げたいと思うのですが、皆さんも御存じのとおり、八潮で事故が起こりまして、それで、近日中に最終の答申、第3次提言が出来上がります。そこでの話というのは、もちろんメンテナンスの話が中心ではあるのですが、この社会資本整備に関しても、振り返ってみると反省すべき点は非常に多いわけで、それにつ

いて議事録に残していただいてどうこうするか。あるいはその他の資料、あるいは後書きみたいなところで、特に社重点のほうですね。そういう意味で、幾つかお話ししたいと思います。

それは、今まで戦後80年で一生懸命いろんなことを造ってきたのだけれども、それはどっちかと言うと似たようなものを国民に平たく広げるというところに最大の努力をしてきたんだけど、それが災害のときとか老朽化したときにすぐに対応しやすいような気の利いた大人のつくりになっているかと言うと、そうもいかないことは多々あるわけで、それを、私の言葉で言うと、水平展開に一生懸命やってきた時代から、ちょっと垂直展開に方針を変えないといけないよね。その反省事項が八潮にもいっぱいあります。個々にはお話ししませんけどね。

ですから、言いたいのは、社会資本整備を一生懸命やってきたけれども、転換の時期にあるということは御認識いただきたい。その転換というのは、整備を一生懸命やって、それで出来上がったものがたくさんにだんだんだんだん増えていって、そのたくさんのを誰かがメンテナンスしてくれるだろう、それで以上、終わりという、こういう発想ではなく、造ってきたもの、膨大なストックがあるんだけど、それをつぶさに見える化して、どこでどんなことがニーズが残っているのか、あるいは足りないのか、あるいはそのマネジメントはまともにできているのか、それを分かりやすく見える化して、それを国民が理解して、それに基づいて、必要なものはここにこういうことを造りましょう、それから、これは耐震化しましょう、これは改良しましょう、あるいはもうちょっと美しいものにしましょうという。改良だって、これは整備のうちなんです。それから、上手にメンテナンスしていくのも、これも実は整備のうちです。そしてまた、場合によっては、この膨大な量になっちゃったインフラは、ある部分は軽量化しなきゃいけないし、合理的に統合したりしなきゃいけない。そういうことが望まれているのが、実は地方部のインフラ整備なんです。

したがって、インフラ整備というのは、従来のように、えいえいえいと造っていくものだけじゃなくて、今申し上げたようないろんなフェーズを交ぜて、それをインフラマネジメントとして捉え、その中の一部が新設であると。今まではその部分だけ光を当てていたけど、全部マネジメントとしてこれからは光を当てましょうということを言ってほしい。これが今後の大事なポイントじゃないかと思います。

併せて申し上げますと、そのときに重要なことは、メリハリの発想であって、ただ量が

増えていけばいいんじゃない。軽量化すること。つまり、デブデブに太っちゃったら、それはやっぱり体重を減らさなきゃ健康になりません。お金も人も限られているのですから。そのところをぜひ社会資本整備の一環として認識いただきたい。

それから、もう一つ申し上げると、もう一つの反省は、個々別々に、例えば下水道は下水道、道路は道路と、こうやって造ってきたのですが、皆さん御存じでしょうか。点検した後、Ⅰ、Ⅱ、Ⅲ、Ⅳとランクをつけるんですよ。いいものから悪いものの順にね。道路というのは、Ⅳが一番まずいねというやつなんです。下水道は、Ⅰが一番まずいねということなのです。こんなちぐはぐを平気でやってきたって、要するに、縦割りでやってきたからです。

そのところは、単に例題で言うので、こんなことを計画に書いていただく必要は毛頭ないのだけど、物事を、道路の下にある占有物件のインフラと道路の空間の道路管理というものがあまりにもかけ離れてきた。ここのところをいろいろ統合して、統合的マネジメントをしていく時代、それがインフラ整備の根幹である。それに向けて、データベースもつくらなきゃいけない、それに向けた体制もつくらなきゃいけない。これも大事なインフラ整備であるということを御認識いただきたいと思います。

以上でございます。

【小林部会長】      ありがとうございました。

引き続いて、いかがでしょうか。

では、大串委員、お願いいたします。

【大串委員】      大きなお話が続いた中で、瑣末なお話なのですがけれども、全体的に本当によくまとめていただいていると思います。ただ、個別にすごく最適になっているけれども、先ほど家田先生がおっしゃったような、全体を貫くような、例えば、縮退すべきところは縮退し、拡張すべきところは拡張し、投資すべきところをしっかりとハイライトして、住民の方にそれを見える化して合意形成していくというところの覚悟がどこかに言葉であってほしいかなと思った次第です。ただ、いろんな分野をきちんとマネジメントして入れているなというのは思いましたけれども、やっぱり大局観の中で計画はつくっていくものだと思いますので、その中にどうかそういう視点も少し入れ込んでいただけたらいいかなと思いました。

私からの指摘は、ただ1点だけ、瑣末なことなのですがけれども、交通政策基本計画の74ページにエドワード・カーの文章が引用されていますけれども、通常、こうやって言

葉をそのまま引用する場合には、レファレンスを直後につけるとというのが基本ですので、それはしっかりやってください。そこは必ず直してほしいところです。

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。

それでは、田中委員お願いします。

【田中委員】      田中です。どうもありがとうございました。

これまでの議論を網羅いただいて、大変活力ある形の内容にさせていただいたと思っております。

そこで、改めて、今回、両計画が一体化された根本の考え方において、その理由や狙いは、国民・住民の視点から、とても大切なことであるということが一番最初にあるべきと感じます。方針に落とし込まれると、車の両輪で連携や統合というふうにアクションプランに変わっていくわけなのですけれども、そのベースにある国民視点というのは、常にメッセージとして出していただくとよいと思います。

具体的に修正点はありませんが、例えば、まず社重点計画の29ページの一番上のところに、「現場に光を当てて」と記され、エッセンシャルジョブの方々への表彰制度が具体的に示される中、そもそもDXやICTを導入していくことも、現場の担い手や技術を有する方、スキルを提供されるエッセンシャルワーカーの方々の働き方改革と人手不足のしわ寄せが起きないこと、さらに事業のチャンスを失うことがないという点は明確にしておきたいと思います。人材育成とDX導入、働き方改革等がばらばらに動くとうまくメッセージとして連動されて伝わっていくとよいと思います。

もう1点は、交通政策基本計画で、36ページに造船業のことが記されているところ、「我が国造船業の再生を図るため」とありますが、この前の段階には、我が国の重量ベースで海上輸送は99%を担っていますので、私たちの暮らしがこれによって成り立つというところもありますので、造船業の再生は国民の未来の生活のために非常に重要な成長戦略でもあり、大切だということが大前提として伝わるとよいと思います。

全体として、力強い計画であり、KPIも明確にされていますので、活動するプロセスの内容にも国民や住民の方が参加したり関与できるよう促すことができたと思います。すぐに成果が出るKPIと、短期間では十分に成果が発現しないものもあるかもしれないですけれども、そのプロセスの中でどんなことが起きて、また、発見があつて、経済成長、

社会の成長の基盤が形成されたという実績、私たちの豊かな暮らしと経済成長の基盤が充実していることが実感できるということがメッセージされると良いと思います。

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した。

それでは、オンラインの根本委員、小池委員が挙手されておられます。

まずは根本委員、よろしくお願いいたします。

【根本委員】      ありがとうございます。

2つの計画、私もよくまとまっていると思います。私は、資料9について少しコメントをしたいと思います。

2つの計画を一体的に策定するという事で、効果が大きいということを言いたいということだと思いますけれども、その趣旨に賛成です。

ただ、その際、私が思うに、一体的に実施することでこれだけ効果がある、経済効果があるみたいな説明ができれば、説得力が増すのではないかなと思いました。例えば、右の図に、コンテナの大型化というのが小さい字でキーワードが入っています。海上コンテナを内陸部の倉庫に輸送するに当たって、セミトレーラーを使うわけですが、このセミトレーラーの走行に当たって、特殊車両走行の許可が必要になりますけれども、日本は、この許可が不要となる重要物流道路という制度を導入して、どんどん使ってくださいと奨励しているわけですね。この重要物流道路に関しては、今回の社会資本整備重点計画でも触れています。

ただ、この重要物流道路でも、海上コンテナをけん引するセミトレーラーが連続して走行するという事は、実はできないんですね。一方、ドイツは、物流効率化のために、セミトレーラーが連続して走行、連行できるように、橋梁の設計基準を見直しました。そのときの考え方がすばらしいのですけれども、橋梁を補強するために費用はかかるけれども、それを上回る物流上の便益があるので正当化されるという説明だったんですね。説得的だと思います。ですから、私のポイントは、一体的にインフラと交通政策を行うとしても、その効果を分かりやすく示すということが重要ではないかなということです。

ついでながら、左の図でもコメントしますが、右下のところに人が集まり生活していくために必要なインフラの機能確保とあります。大串委員に触発されたわけではないですが、ここのところ、例えば、老朽化したインフラストックの集約・再編という言葉を入れて、インフラは集約化する、例えば3本の老朽化した橋のうち2本だけの架け替えを

行うわけですが、それで地域の交通利便性が落ちないように、公共交通を充実して補うとか、オンデマンド交通を入れるとか、そういうふうにするとトータルで安くなるぞという説明も可能かなというふうに思いました。

以上です。

【小林部会長】      ありがとうございました。

では、引き続いて、小池委員、お願いいたします。

マイクの調子が悪いようですので、また後で指名いたします。

それでは、新保委員、お願いします。

【新保委員】      東京大学の新保と申します。

今回、私の意見も酌んでくださって、自然共生のところなどで修正いただき、誠にありがとうございました。

若手ということと呼んでいただいたと思うのですけれども、ほかの委員の皆様と比べてかなり経験の浅い中、お呼びいただいて意見を反映いただいたことは、次の10年、20年、そのときまで関わらせていただくのかは全く分かりませんが、そういったことへのつなぎになるかなと思って、非常に重要な役割を仰せつかったかと思います。恐らく次の計画改定のときには状況がもう激変しているかと思うので、今回議論されたことをベースに考える役割として、非常に重要な経験をいただきました。

グリーンインフラに関して、1点だけ、修正ではなくて、御意見したいところがございます。

私、機会がありまして、地方自治体の現場の方にお話を伺って、デジタル技術を使って、例えば、緑地の効果をどれくらい見える化できるかですとか、そういった技術の提案をしたりですとか、実際にどういうものを使われているのかということ、最近、聞き取りなどをしております。

そういった中で、理想はそういうのができたらいいのですけれども人員が足りないということだったり、予算がふだんの公園や街路樹の維持管理だけでいっぱい、公園に関しても、台帳がデジタル化されていなくて、紙でその都度保管されていて、まず資料を探すところから始めるみたいなのところでして、DXとはかなり遠いような状況がございます。

あと縦割りのこともありまして、自然資本って、水のことであったり、森林のことであったり、横断的にマネジメントしないといけないけれども、縦割りの構造によってなかなかできないので、もしトップダウンで何かが下りてくればむしろやりやすいのですけれど



もというような御意見もいただいたりしております。

地方自治体で、グリーンインフラも含めて、インフラマネジメントをこれからどんどん進めていくところがあると思うのですが、現場は結構ぎりぎりなのかなというようにところも感じております。そういったところに、ぜひ国からの支援を効率的にいただけると非常によいのかなと感じました。

以上になります。ありがとうございます。

【小林部会長】      ありがとうございました。

それでは、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。

新保先生と同じように、私のような若輩者の意見をかなり取り入れていただきまして、誠にありがとうございました。計画に携わらせていただいたというところで、逆に言えば、我々世代がここに示したような計画を実行する部隊にもなりますので、私を含めて、これをちゃんと実行していくというところで、身の引き締まる思いでいます。

1点、修正されるかどうかはちょっと御判断いただきたいというところで、コメントを簡単にさせていただければと思います。

資料9のところ、一体的な策定の部分に関してなのですが、こちらの資料、前回の計画部会のときにも、こういった資料を示したほうが一体的につくっていることをアピールするのにいいのではないかとというところで、こういったものを作っていただいて、非常にイメージがしやすくなったなというふうに思っております。

そこで、今回、交通計画と社重点計画の中で変更となった点を、できればこちらにも反映できたらいいのかなといったときに、いろいろと見てみますと、地方公共団体等、多様な主体と連携・協働して取組を進めていくですとか、事業者間やモード間の連携・協働といった、人とかそういうステークホルダーを超えて連携していくことが必要ですよねというところに対しての指摘はかなりあるのかなと思っております。こちらの図を見てみますと、いろいろなことを進めていくというふうになっているのですが、結局実行していくときには、誰が何をするのかという、誰というところって非常に重要なのかなというように私は考えております。

そういった中で、実は交通空白の解消というところには、誰がやるのかとか、そういったことが書いてあったりするのですが、これ、多様な関係者との連携というのは、ほかの部分に関しても共通するところなのかなと思ひまして、せっかく車の両輪とし

て連携・整合という、計画としての両輪と連携の話はされているからこそ、計画の中で行われることに関しても連携・協働が行われていくんだというメッセージ、せっかくいろいろ入れていただいていたりますので、例えば、まちの現状を見える化しといった共通メッセージにあるようなところの一文の中にもそういったものも入れてみてもいいのかなというところで、我が事として計画を実行するというところのメッセージがより強まるのではないかなというところを感じた次第でございました。

ただ、そもそもこういったものが出てきたというところがこれまでの計画になかった新しい観点かなと思っておりますので、引き続き、フォローアップの段階でも、微力ながら私の知見も何かお役立ていただけたらなというふうに思っ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】 それでは、またオンラインに戻りたいと思いますが、小池委員、復活しましたでしょうか。

小池委員は、マイク不調のためにチャットで御意見いただいたということですが、事務局、読み上げていただけますか。

【社会資本整備戦略推進官】 では、事務局のほうから読み上げさせていただきます。小池委員からのコメントでございます。

クマ被害などの問題は、現在重要な課題で、記載することはよいと思いますが、できれば国土交通行政上の課題としてひもづけられればと思います。

この問題は、里山などが持続不可能になったことと関連していて、国土構造上、どのような人口配置が望ましいのか、そして、その実現に向けた方策はどのようなものかなどの人口配置の問題、自然環境の維持とこれまでの開発との良好な関係をどのように維持するのかという土地利用の問題などがそれに当たると思います。

つまり、国土交通行政は、他の行政と違い、比較的長期的な解決を目指しているものであり、国民はなかなか理解できないのも事実です。これ以外の箇所も、この点に留意するとよりよいものになると思います。

以上でございます。

【小林部会長】 ありがとうございます。

それでは、引き続いて、大久保委員、お願いします。

【大久保委員】 私も、先ほど家田委員から御指摘がありましたように、今回の計画におきまして、メリハリと統合ということが大変重要だと考えておりまして、同じようなも

のを同じように水平展開するという段階から、地域の将来像を踏まえたインフラの再構築という観点が重要であると考えております。その意味で、社重点計画の18ページに、地域の将来像を踏まえたインフラの再構築ということがしっかり打ち出されていることがよかったと思っております。

ただ、これを実現していく上では、そのための仕組みということが重要で、その仕組みとして、一つ柱となっているのが、33ページの公共事業評価の部分であろうと思っております。まして、特に第1段落の下から2行目、事業実施により達成される未来像に合致した事業であるかについて評価の視点として位置付けるよう、検討を進める、この部分を重視しております。

ここが、今述べた18ページと33ページがきちんとひもづいているということをメッセージとして打ち出すために、若干細かい点かもしれませんが、18ページが地域の将来像となっているのに対しまして、33ページのほうは未来像という書き方になっていますので、これは将来像に合わせたらいいのではないかということと、それから、国全体の将来像と地域の将来像という、ここでは両方の視点を打ち出すという意味では、国及び地域のという文言をこの前に入れたらいいのではないかというのが意見です。そのことによりまして、国自身が国交省の直轄事業でそうしたことを考えていくだけではなくて、地方公共団体においてもそうした公共事業評価の在り方というものが求められるという視点もしっかり位置づけられるのではないかと。そうした理由で、「国及び地域の将来像に合致した」という修文はいかがかと思います。

以上でございます。

【小林部会長】      ありがとうございました。

そのほか、いかがでしょうか。

それでは、大井委員、お願いします。

【大井委員】      大分大学の大井でございます。

私も、非常にここまでの我々の議論をきれいに反映していただいたことに大変感謝をしております。

資料9の図の部分では、実は個別に意見したのですが、なかなか難しいところがあるということで、修正がかなわない部分もあったようですけれども、その部分はそのままで結構です。

1つだけ、最後に、こういう視点はないのかなということでちょっと申し上げたいこと

があって、この両計画で私たちが伝えたいメッセージというのは何かというのが、両方の計画の概要版の資料の冒頭に書いているメッセージを見ていると、やっぱり言葉がきれいなのかなという気がしていて、まとまりはいいのですが、ここでこれまで議論したことが本当に伝わってくれているかというのがちょっと怪しいなというのが感じたところです。

それで、議論を聞いていて大きく2つあって、まず、今、担い手もいなくなって、人口も減少している中で、本当に税収も減ってきて、財源も減っていくという中で、まず今あるインフラとかいろんなリソースをちゃんと確保して維持していくというところの対策が急務だというのが、もう全体的にメッセージとしてちりばめられていると思いますので、そこをしっかりやって、日本は10年後にはそれで先へ行くんだよというぐらいのメッセージがあっても実はいいのかなと思います。そうすると、同じ確保・維持をやるというのでも、後ろ向きではなくて前向きにやっていくんだというメッセージが伝わるかなというのが一つ思ったところです。

もう一つは、今回の中であつたのですけれども、今までのこの手の計画だと、恐らくインフラをまた新しく造ってとか拡大するという話だったり、何か競争を促進していくという、競争とか拡大というメッセージの色が一般の人には強いのではないかなという感じがしました。今回そうじゃないよというのをもう少し伝えてもいいのかなと思います。いろいろなところにちりばめられているのが、例えば連携とか協働とか協調という言葉なので、多分いろんなものがくっついて、全く広げるか、ゼロにするかというところではなくて、間を取るような話のものが結構いろんな形で出てきていて、それで国力を上げていくというような話が出てきているので、そういうキーワードがありますよということは伝えてもいいのかなと思いました。

直接計画に書くとかということではなくて、表に出るときに、総意としてそういうのがあつたというのを伝えていくのがいいのではないかなと思ひまして、発言させていただきました。

【小林部会長】      ありがとうございます。

では、蒔田さん、どうぞ。

【蒔田氏】      本日は池之谷が欠席しておりまして、申し訳ございません。代理出席させて頂きました交運労協の蒔田でございます。よろしくお願いします。

この間、池之谷が申し上げてきたことを盛り込んでいただいたことに感謝を申し上げます。

私から、1点のみです。第3次の交通政策基本計画の中の5ページです。②のサービス提供の基盤としての安全・安心の確保というところで、この間、軽井沢スキーバス事故をはじめとする様々な事故が記載されております。これらの事故を決して風化させてはならないという文言をどこかに入れていただければと思います。よろしくお願いします。

以上です。

【小林部会長】      ありがとうございました。

大体出尽くしましたでしょうか。

それでは、竹内部会長、お願いします。

【竹内部会長】      私、申し上げることはなくはないのですが、それではせっかく頂戴したので、お話をさせていただきます。

本当にいろんな委員の方々から多様な意見もいただきました。また、非常に多様な社会環境の中で、こういう形に適切にまとめていただいた事務局の皆様、本当に大変だったと思います。これでおしまいというわけではありませんけれども、ここまでの苦勞されたことを大変ありがたいと思っているところでございます。

ですから、基本的な方針はこれでいいのですけれども、全体的で抽象的なレベルの話になるかもしれませんが、何点かお話をさせていただきたいと思います。1点目です。これまでもよく言われている話ですが、K P Iというのは最終目的ではないということですよね。目標値を達成しようとすることは当然なのですけれども、そのK P Iが達成されたからといっても、最終的にはそれが人々の生活向上にどうつながっているかというところが大事ですから、目標を達成した後で、本当にそれが人々のいい暮らしに結びついているのかということについて、モニタリングをしっかりとさせていただきたいと思います。

2点目は、一言で言うと、キーワードはバランスではないかと思います。先ほども委員の方々から何点かありました。例えば、自然との共生といったときに、自然に人間の力を加えたらいけないというような考えで、放置されてしまった結果が荒れた里山であったり獣害であったりするのではないかと考えるわけです。その点のバランスが重要で、人の手を加えるところは加える、加えないところは加えないというバランスを取ることが重要だと思います。

それから、同じように、維持管理、持続可能というキーワードもよく聞かれることですが、持続可能なほうを優先するあまり、目の前にある課題を軽視してしまうということではまずいわけですから、そのバランスの取り方も必要になります。さらには、競争か

ら協調とか、競争から連携とか、そういう言葉が最近よく言われますけども、それは決して競争が悪いという意味ではなくて、競争と協調の間をいかにしてうまくバランスを取って、人々の生活に役立てていくかということだと思うわけです。いずれにしてもどちらか一方に偏らないという視点が大事ではないかと考えた次第でございます。

3点目は、とにかくいろいろ変化が激しい世の中ですから、社会環境、国際環境の変化に対応できるように、計画自体にレジリエンスを持ってほしいというのが希望でございます。この例の典型は新型コロナで、まさかこんなことが起こると思わなかった。その結果、計画も結構がたがたになってしまうところがありました。そういうときに、柔軟に対応ができて、そして予想外の状況にも負けないような対応をしていくということ、これも大事なことはないかと思えますから、その3点を、言わば私から最後の贈る言葉というか、そういう形として申し上げておきたいと思えます。

以上でございます。本当に皆様、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。

大体意見が出尽くしたと思いますが、よろしいでしょうか。

この計画案を取りまとめるに当たって、このメンバーの方々、やっぱり危機感といいますか、もう後戻りできない、そういう状況にある。一種の国土交通行政のモデルチェンジというのか、そういうことをやっていかないといけない、そういう思いは共有化できていると思うのですが、問題は、ここから先、国民の方々、あるいはいろんなステークホルダーの方々と、この思いをどう共有していくのかという、その大きな課題がこれからスタートということだろうと思えます。

パブリックリレーションズという言葉がありますが、いわゆるPRですけれども、日本は、このパブリックリレーションズというのを、ともすれば広報とか、そういう狭い意味で理解してしまう傾向があるのですけれども、やはり国民の方々、ステークホルダーの方々と共有化する、それこそパブリックリレーションズをどう築いていくかというのはそう簡単な問題ではないので、ここにもまた大きな創意工夫とイノベーションが必要になってくるのだらうと、それがこれからスタートという段階だと、こういうふうに思っております。

これも私の贈る言葉ということにさせていただければと思いますが、事務局から、今までの御意見に関して、コメントがあれば、よろしくお願いいたします。

【社会資本整備政策課長】      委員の皆様、本日も数多くの貴重な御意見を賜りまして、本当にありがとうございます。計画の審議ということでは本日が最後ですが、閣議決定に

向けて、頂いた御意見をしっかり事務局として精査をして、よりよい計画につながるように、さらに、その後のフォローアップの過程でしっかりと生かしていけるように努力をしてまいりたいと考えています。

その中で、それぞれの委員から貴重な御意見を賜りましたけれども、中でも、家田委員から賜りました、第3次提言の中でも盛り込まれているような統合的なマネジメント、あるいはメリハリ、さらには見える化、これらについては、計画の中で位置付けることはもとより、今後のフォローアップも含めて、国土交通省としてしっかり受け止めて、今後の施策に生かしていきたいと考えています。

また、荒木委員から、ストック効果、さらには地域におけるイノベーション効果等、インフラの効果について非常に熱のこもった御発言をいただきました。こういった御指摘もしっかり受け止めて、今後の強い経済の実現につながるようなインフラの整備を、しっかり組織全体として汗をかいてまいりたいというふうに思います。

また、資料9で、今回、これまでの計画にはない、初めての試みで資料をまとめましたが、そちらについても、根本委員、水谷委員はじめ御意見賜りましたので、今後のフォローアップの過程で、見せ方や発信の仕方も含めて、しっかり考えてまいりたいと考えておりますし、この一体策定の絵がさらに発展していくように努力を継続してまいりたいと考えています。

そのほか頂きました御指摘についても、今後検討させていただきたいと思います。

また、両部会長から贈る言葉を賜りましたが、今回が終わりではなくて今後につなげていくということで、前向きな姿勢で、特に社会経済の情勢の変化はスピードが速いことから、フォローアップの過程でも様々な動きについても随時新たな動きを共有させていただきたいと考えています。また、国民をはじめとする様々な主体へ計画のパブリックリレーションズについても新たなスタートということで、様々な新しいツールなどもしっかり使いながら努力をしてまいりたいと考えています。

本日はありがとうございました。

【官房参事官（交通産業）】　これまで、それから本日も、大変多岐にわたる視点から貴重な御意見をいただきまして、本当にありがとうございました。いただいた御意見、また精査をさせていただきまして、最終的な決定に向けて、取り入れるべきところは取り入れていきたいと思っております。精査してまいりたいと思いますので、よろしくお願いいたします。

これは社重点の今の西山課長からのお話とも重複しますが、今回、交通政策基本計画のほうでも、やはり関係者との連携とか協働とか、そういったところを強調してきたところでございますし、これまでの社会資本重点整備計画の考え方でございますとか、あるいは交通政策基本計画の考え方から徐々に徐々に出てきたところでもありますけれども、よりそういった関係者が共に取り組まなければいけないということ、あるいは国民の理解や納得がより求められているということにつきましては、これを過去の計画と比較しても、これほど取り上げたことはないのかなと思っているところでございます。そういう点から、この計画を理解してもらうこと、それから発信をしていくこと、そういったことの重要性について、今日繰り返し御指摘をいただいたのかなと思っておりますので、この計画を国民の皆さんに取ってもらって理解してもらうことに場面が徐々に移っていくわけでございますけれども、そういった点をよく意を持って進めていければと思っておりますので、引き続き御指導いただければと思います。どうぞよろしくお願いいたします。

ありがとうございます。

【小林部会長】      ありがとうございました。

事務局からコメントいただいたのですが、大日方委員が手を挙げておられますので、御発言よろしくお願いいたします。

【大日方委員】      大日方でございます。障害のある方々と健常者の方々との関係は、決して二項対立の問題ではないということでありまして、互いに不利益になるということではなく、建設的で前向きな対話をしてよりよい社会をつくっていくということが重要です。この視点は交通部会においても全てにおいてインフラ整備する上で非常に重要な視点でもあり、当の健常者、皆さんもしかして健常者と思っている方も、明日は障害を持つことになるかもしれないということで、大いに変わり得るものです。なので、障害の有無に関わらず誰もが暮らしやすい社会にするという、そういうことだと思っております。

いろいろな形で意見を取り入れていただきまして、まとめていただきましたことを御礼申し上げます。ありがとうございます。

【小林部会長】      ありがとうございました。

皆様、貴重な御意見をいただき、ありがとうございました。

本日いただきました各委員の御意見の取扱いにつきましては、社会資本整備重点計画は私に、交通政策基本計画は竹内部会長に御一任いただいて、その上で、社会資本整備重点計画（案）、交通政策計画（案）について、妥当である旨を計画部会の意見として報告させ



ていただきたいと思います。よろしいですか。

(一同「はい」の声あり)

【小林部会長】 それでは、その方向に進めさせていただきます。

以上をもちまして、社会資本整備重点計画、交通政策基本計画の策定についての審議は終了いたしますが、次期計画がどのように実行されていくのかが肝腎ですので、継続的にこの計画部会でもフォローアップしながら、時々課題に応じて、また必要な議論を重ねてまいりたいと思います。

それでは、本日の議事は以上です。事務局に進行をお返しいたします。

【社会資本整備戦略推進官】 小林部会長、竹内部会長、委員の皆様、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】 閉会に当たりまして、一言御挨拶を申し上げます。

本日も貴重な御意見を多々いただきまして、ありがとうございました。

昨年4月に諮問をしましてから1年半余りの間に7回御審議をいただいて、大変御熱心に議論として御意見をいただきました。そして、本日、こうした形でまとめさせていただきましたに至りました。

今後、両部会長にお預かりいただいた部分も含めまして、本日いただいた御意見も反映した計画案を基に、関係機関との調整を経て、両審議会からの答申を頂戴しまして、閣議決定の進めたいと思っております。その後も、両計画が、国だけでなく、地方公共団体、民間事業者の方をはじめ、あらゆる関係者にとって羅針盤として機能していくように、様々工夫をしながら、両計画一体で、国民の視点から社会資本整備と交通政策を進めてまいりたいと考えております。そのようにすることで、よりよい未来をみんなで作っていくという大きな営みに、国土交通省は守りと攻めの両面から貢献していきたいと、そういう思いを新たにしたいところでございます。

結びになりますけれども、小林部会長、竹内部会長をはじめ、委員の皆様方には、フォローアップも含めまして、引き続き格別の御指導と御高配を賜りますようお願い申し上げます。私からの御礼の御挨拶とさせていただきます。

長い間、本当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、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いただき、誠にありがとうございました。引き続き御指導のほどよろしくお願いいたします。ありがとうございました。

— 了 —