

次期社会資本整備重点計画に向けた主な論点について

第5次社会資本整備重点計画の概要①

第1章：第4次計画からの社会情勢の変化

- ①激甚化・頻発化する自然災害、②人口減少等による地域社会の変化、③国内外の経済状況の変化、④加速化するインフラの老朽化
- ⑤デジタル革命の加速、⑥グリーン社会の実現に向けた動き（2050年カーボンニュートラル等）・ライフスタイルや価値観の多様化

新型コロナウイルス感染症による変化（デジタル化の必要性、サプライチェーンの国内回帰、地方移住への関心の高まりや東京一極集中リスクの認識拡大等）

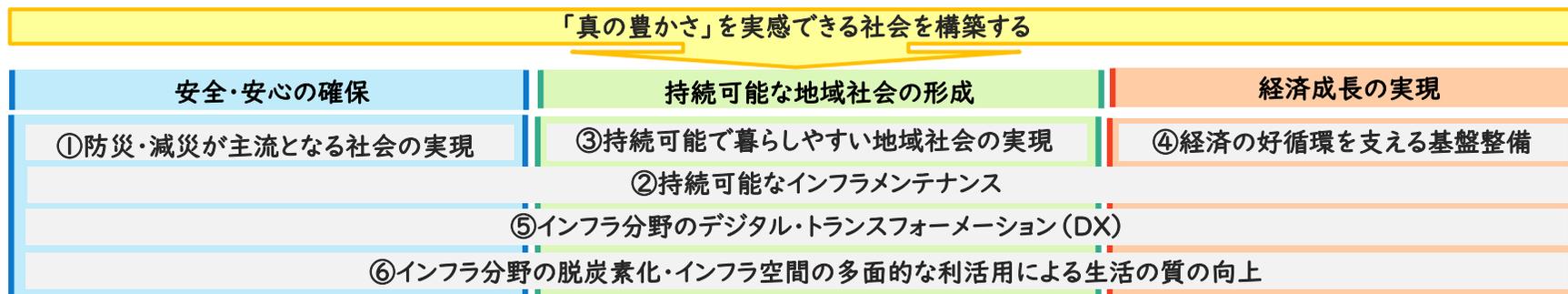
第2章：社会資本整備の取組の方向性

【社会資本整備の中長期的な目的】

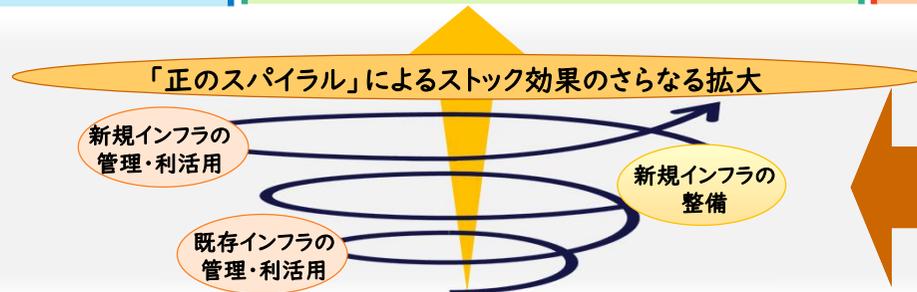
- 国民が「**真の豊かさ**」を実感できる社会を構築する。
- そのため「安全・安心の確保」、「持続可能な地域社会の形成」、「経済成長の実現」の**3つの中長期的目的**に資する社会資本を**重点的に整備**し、**ストック効果の最大化**を目指す。

【5年後の短期的目標及びその達成に向けた取組の方向性】

- 3つの中長期的目的及び社会情勢の変化を踏まえ、**5年後を目標に6つの短期的目標**を設定。
- 特に、「**新たな日常**」や**2050年カーボンニュートラルの実現**を見据え、インフラ分野のデジタル・トランスフォーメーション（DX）や脱炭素化、サプライチェーンの強靱化・最適化、新たな人の流れを支えるための基盤整備等に取り組むことが必要。
- 目標達成に向け、社会資本整備の**ストック効果を最大限発揮**させるためには、社会資本整備に「**総力**」、「**インフラ経営**」の視点を取り入れ、「正のスパイラル」を生み出すことが必要不可欠。



社会資本整備の
ストック効果を
発揮するための
取組の方向性



- ✓「**総力**」 「3つの総力(主体・手段・時間軸)」を挙げ、社会資本整備を深化
- ✓「**インフラ経営**」 インフラを国民が持つ資産として捉え、その潜在力を引き出すとともに、新たな価値を創造の視点を追加

持続可能で質の高い社会資本整備を下支え

戦略的・計画的な社会資本整備のための安定的・持続的な公共投資の確保

社会資本整備を支える建設産業の担い手の確保・育成や生産性向上
(適切な賃金水準の確保、長時間労働の是正・週休2日の実現、i-Constructionの推進、建設キャリアアップシステムの普及等)

第3章：計画期間の重点目標と重点施策

重点目標1：防災・減災が主流となる社会の実現

- 1-1 気候変動の影響等を踏まえた「流域治水」等の推進
(「流域治水」等の推進)
- 1-2 切迫する地震・津波等の災害に対するリスクの低減
(公共土木施設等の耐震化等)
- 1-3 災害時における交通機能の確保
(災害に強い交通ネットワークの構築)
- 1-4 災害リスクを前提とした危機管理対策の強化
(TEC-FORCEの高度化や避難体制の確保、建設産業の担い手確保等)

重点目標2：持続可能なインフラメンテナンス

- 2-1 計画的なインフラメンテナンスの推進
(予防保全への転換やメンテナンス体制の確保)
- 2-2 新技術の活用等によるインフラメンテナンスの高度化・効率化
(新技術やデータ活用の促進)
- 2-3 集約・再編等によるインフラストックの適正化
(施設の集約化・複合化等の取組推進)

重点目標3：持続可能で暮らしやすい地域社会の実現

- 3-1 魅力的なコンパクトシティの形成
(コンパクト・プラス・ネットワークの推進、オープンスペースの充実等)
- 3-2 新たな人の流れや地域間交流の促進のための基盤整備
(道路・鉄道・航空・海運等の交通ネットワーク整備)
- 3-3 安全な移動・生活空間の整備
(子どもや高齢者等の安全確保)
- 3-4 バリアフリー・ユニバーサルデザインの推進
(公共施設等のバリアフリーや心のバリアフリーの推進)

重点目標4：経済の好循環を支える基盤整備

- 4-1 サプライチェーン全体の強靱化・最適化
(物流ネットワークの構築、物流DX)
- 4-2 地域経済を支える観光活性化等に向けた基盤整備
(国際空港の機能強化、観光客受入環境整備等)
- 4-3 民間投資の誘発による都市の国際競争力の強化
(都市の国際競争力強化、PFIによる官民連携)
- 4-4 我が国の「質の高いインフラシステム」の戦略的な海外展開
(海外展開に取り組む企業支援)

重点目標5：インフラ分野のデジタル・トランスフォーメーション(DX)

- 5-1 社会資本整備のデジタル化・スマート化による働き方改革・生産性向上
(データプラットフォームの構築、建設現場におけるDXの推進等)
- 5-2 新技術の社会実装によるインフラの新価値の創造
(スマートシティやAIターミナル等の推進)

重点目標6：インフラ分野の脱炭素化・インフラ空間の多面的な利活用による生活の質の向上

- 6-1 グリーン社会の実現
(2050年カーボンニュートラルに向けた、地球温暖化対策(カーボンニュートラルポートの形成、低炭素都市づくりの推進、木造建築物の普及促進等)、グリーンインフラ等の推進)
- 6-2 人を中心に据えたインフラ空間の見直し
(居心地が良く歩きたくなるまちなかの創出、インフラツーリズムの推進等)

第4章：計画の実効性を確保する方策

1. 地方ブロックにおける社会資本整備重点計画の策定、
2. 多様な効果を勘案した公共事業評価等の実施、
3. 政策間連携、国と地方公共団体の連携の強化
4. 社会資本整備への多様な主体の参画と透明性・公平性の確保、
5. 社会資本整備に関するデータ連携基盤の強化、
6. 重点計画のフォローアップ

◆ 今後の社会資本整備の方向性

① 概ね10年から20年先を見据えた社会資本整備の中長期的な目的及び取組の方向性

◆ 個別の重点目標及び事業の概要について

② 自然災害から国民のいのちと暮らしを守る社会づくり・国土強靱化

③ 加速度的に進行するインフラ老朽化への対応・インフラ管理の最適化

④ 経済成長を牽引する国内投資拡大、生産性向上、観光活性化等の推進

⑤ 人口減少・少子高齢化が進む中での持続可能な地域社会の実現

⑥ インフラ分野のDX等による現場の生産性向上・人への投資の推進、担い手の確保

⑦ 脱炭素、ネイチャーポジティブ、サーキュラーエコノミーの実現に向けたインフラ分野の取組拡大

◆ 計画の実効性を確保する方策

⑧ 各地方を取り巻く社会経済情勢等を踏まえた重点目標の設定及び取組の推進

⑨ 多様な効果を勘案した公共事業評価等の実施

⑩ 政策間連携、国と地方公共団体の連携、広域連携の強化

⑪ 社会資本整備への多様な主体の参画と透明性・公平性の確保

⑫ 社会資本整備に関するデータ収集・整備統合・オープンデータ化

⑬ 重点計画のフォローアップ

◆ 今後の社会資本整備の方向性（第5次社会資本整備重点計画 第2章関係）

① 概ね10年から20年先を見据えた社会資本整備の中長期的な目的及び取組の方向性

- 社会資本整備の中長期的な目的は、「安全・安心の確保」、「持続可能な地域社会の形成」、「経済成長の実現」の3つの柱立てで今後も変わらないか。
- 社会経済情勢の変化も踏まえ、如何に第5次社会資本整備重点計画（現行社重点）における6つの重点目標を見直すか。
- Well-beingの向上を含むストック効果の最大化に向けて、如何に「3つの総力」を挙げた取組や「インフラ経営」の具体的な取組の展開を図るべきか。
- 厳しい財政制約や人口減少の下、戦略的・計画的な社会資本整備を実現するために、如何に安定的・持続的な公共投資の確保を図るべきか。

- 国土構造の全体像、あるいは地方の生活を意識しながら、あるべき国土構造の実現のために各施策がどう連動し、どう機能するかも計画の中に盛り込むことが必要。
- 次期計画では、社会資本整備は未来への投資ということを前提に、民間の予見可能性を高めることで、投資喚起や需要創出を図れるような計画にしてもらいたい。
- インフラ経営は重要な考え方であり、課題を踏まえたビジョンの設定、スコープの設定が必要。また、インフラ経営の戦略として、群マネ、上下水道一体化、環境・農業・エネルギー・都市政策と絡めた流域治水など、他業種・多角的な経営が重要。
- 中期目標は、環境、社会、経済の3つの持続可能性が通常議論されるどころ、中長期的な目的は、持続可能な地域社会と相互に密接に関係する「環境」も明示していくべき。
- 6つの重点目標は、カーボンニュートラルだけでなく、ネイチャーポジティブ、循環経済も明示すべき。
- 一つの政策で複数の目標を目指そうとしても中途半端になるため、具体的な計画を立てる段階では、例えばコンパクトシティの目的について福祉目的なのか地域活性化なのかなど、政策と目的を論理的に結びつけて整理することが必要。
- 少子高齢化の新局面における働き方改革の取組等、日本がフロンティアを作る気概で計画策定が必要。
- 我が国のインフラや交通に関わる時代認識について、もう少し危機感の強調と諸課題の認識が必要。
- 国民に向けて、各論を一つに束ねるような「もっと太い柱＝メインテーゼ」の強力な押し出しが必要。
- 「人（使い手・担い手・地域民・国民）と社会インフラ（交通サービスを含む）の関係性の新たな構築」がメインテーゼになるのではないか。
- インフラと使い手の関係は、従来の受け身的な「善意で弱い使い手」という姿から大幅に転換が必要。
- コロナ禍や災害復興など非常時を考えると、建設業や運輸業の担い手は検討の主役と位置付けるべき。
- 広義のインフラを諸制度や人も一体的に捉え、"commons"であるとの基本認識を強く打ち出すべき。

◆ 個別の重点目標及び事業の概要について（第5次社会資本整備重点計画 第3章関係）

② 自然災害から国民のいのちと暮らしを守る社会づくり・国土強靱化

- 気候変動の影響等を踏まえ、流域治水等の効果的な推進に向けて、如何に防災インフラの整備や分野間連携を進めていくべきか。
- 激甚化・頻発化する自然災害に対し、災害リスクに対応した土地利用や避難対策を含め、如何にハード・ソフト施策を効果的に組み合わせて対応すべきか。
- 切迫する地震・津波等の災害に対するリスク低減の観点から、如何に耐震化・津波対策等の推進、地域防災力の向上、交通機能の確保を図るべきか。
- 令和6年能登半島地震等も踏まえ、日常時・非常時ともに役立つフェーズフリーの取組を含め、如何に災害リスクを前提とした危機管理対策を強化すべきか。
- 水害・土砂災害などの同時発生に備え、如何に住民の防災意識向上や災害リスク情報の一元的な提供を図り、実効性のある避難体制を確保すべきか。

- これまで地方分権の下で財源移譲も進んだが、道路よりも公共交通に投資する意見が大勢と聞く中で、能登半島地震で地方道路が多く被災した点は省みるべき。地方分権、規制緩和を疑って、全体を見直し、問題点を精査する必要がある時期に来ているのではないか。
- 平常時、異常時ともに通信の確保は重要。デジタル技術や通信の確保が必要となる用途や場面に関して、総務省や通信事業者への要望発信も重要。
- 平常時からモニタリングすることで災害時の状況把握が可能になる。平常時からモニタリングができるIoT家電は災害救助等にも活用できるので、そのような民間企業の取組への支援策が必要。
- 災害による貨物輸送の途絶は三セク経営危機にもつながり得るため、物流ネットワークの強靱化は重要。
- 東日本大震災の総括として、インフラ相互の統合的整備であれば、鉄道・道路と防潮堤の一体整備、あるいはインフラの所管が異なる場合の所管換え、連携、統合的整備のような事例の恒久的メニュー化が必要。
- 地盤・地形等に応じた道路構造令の更なる柔軟化、自治体が希望する場合の原形復旧原則の見直し等を含め、柔軟なインフラ整備を検討すべき。
- 流域治水に向けて、交通網・交通構造物等の有効利用や阻害状況如何につき整理・課題解決が重要。
- 能登半島地震を踏まえ、阪神・淡路大震災以降で一次避難所の環境や衛生面の状況はどの程度改善されたか再検討が必要。
- 災害関連死の問題を踏まえると、防災と医療の連携を含め平時・有事ともに有効な方策を推進すべき。
- 半島や島での災害・海底隆起に備え、海から陸にアクセスし救助・復旧を図る体制や装備も検討すべき。
- 人命救助に関しては、政策全般にも関わる話だが、色々な活動を阻害することのないよう個人情報保護の柔軟な運用も重要な課題。
- コロナ禍や災害復興など非常時を考えると、建設業や運輸業の担い手は検討の主役と位置付けるべき。【再掲】

③ 加速度的に進行するインフラ老朽化への対応・インフラ管理の最適化

- 様々なインフラの老朽化に対して、如何に官民連携を促し、優先順位を付けながら、予防保全型インフラメンテナンスへの本格転換を図るべきか。
- インフラメンテナンスを支える、特に市区町村の人材・体制の確保が喫緊の課題となる中、如何に広域的・戦略的なインフラマネジメントを進め、更なる展開を図るべきか。
- インフラの老朽化等、施設の変状の把握に対して、如何に市民参画を促すか。
- インフラメンテナンスの高度化・効率化に向けて、如何に省庁間・自治体間・官民で連携しながら、ドローンやAI等の新技術の導入・利活用を促進すべきか。
- 地方圏を中心に人口減少がさらに進み、厳しい財政制約が課される中、如何に集約・再編等によるインフラストックの適正化を進めるべきか。

- インフラマネジメント等に市民の積極的参加を促進する上でも、この審議会の内容も含めてSNS等で議論過程を丁寧に発信して一緒に考えてもらうことが大事。
- 能登半島では道路復旧が進む一方で、周辺の漁港を集約化すべきとい指摘が懸念されるため、議論が上滑りしないよう連携が必要。
- これまでの方法では公的なサービスや都市サービスの水準を維持するのは難しく、変革が必要な局面。
- 生成AIの活用など、高度化された情報や文献が直接つながる時代であることに対応した政策が必要。

④ 経済成長を牽引する国内投資拡大、生産性向上、観光活性化等の推進

- 持続的な経済成長や国際競争力強化に向けて、如何にサプライチェーンや経済全体を支える広域的な人流・物流ネットワークの整備・強靱化を図るべきか。
- 国内投資の拡大、生産性向上等に向けて、如何に地域経済を牽引する産業の立地と発展をもたらすインフラの重点的な整備を進めるべきか。
- 物流、建設産業の2024年問題が社会的課題となる中、物流革新緊急パッケージを踏まえ、如何に鉄道・海運による貨物輸送を促進すべきか。
- 訪日外国人観光客の回復・再拡大を踏まえ、如何に受入・対応能力の確保を図り、地域経済を支える観光活性化に必要な基盤整備を図るべきか。
- 都市の国際競争力の強化の観点から、如何に官民で連携しながら国内外からヒト・モノ・カネ・ビジネスを呼び込むための基盤整備を図るべきか。

- モーダルシフト倍増に向けて、輸送キャパシティ増加の確度が高まるように、必要な施策を書き込むべき。
- 旅客輸送優先のダイヤ配分の見直し、航路や航行速度の制限緩和など、大胆な施策転換の検討も必要。
- 地域同士のつながりや連携を強化し、交通が支える形で、国内移動促進やインバウンド活性化を図るべき。
- 企業は投資判断する際に周辺環境やインフラを重視するところ、産業政策の視点を踏まえた取組が重要。
- 次期計画では、社会資本整備は未来への投資ということを前提に、民間の予見可能性を高めることで、投資喚起や需要創出を図れるような計画にしてもらいたい。**【再掲】**
- トラックドライバー不足を踏まえた鉄道貨物と船舶輸送によるモーダルシフト倍増には、AIを活用したターミナルのデジタル化や岸壁・貨物駅の拡充・機能強化といったインフラ整備が必要。
- 2027年度に向け115兆円の官民投資を目指す中、企業の国内回帰や企業立地を支える交通計画が必要。
- 交通政策基本計画の見直しに当たっては、物流効率化を進める観点から踏み込んだ議論が期待される。
- 災害による貨物輸送の途絶は三セク経営危機にもつながり得るため、物流ネットワークの強靱化は重要。**【再掲】**
- 地域によっては大きなクルーズ船を追うのではなく、ラグジュアリー船の誘致など、国内のインバウンド受入能力に見合った戦略について計画で言及すべき。
- 物流分野でのモーダルシフト倍増を中長期的に実現していくためには、旅客がなくなり貨物鉄道だけが通るインフラも国土計画に幹線鉄道として位置付けて維持の方針を示し、その上で財政面を含む国の関与による課題解決が必要。

⑤人口減少・少子高齢化が進む中での持続可能な地域社会の実現

- 人々の経済圏・交通圏に基づき、都市圏全体で広域的な立地適正化・拠点整備を図るため、如何にコンパクトなまちづくりと公共交通の確保を図るべきか。
- 地方を中心に人口減少や過疎化が加速する中、人を取り残さないという観点から、如何にデジタルとリアルが融合した地域生活圏の形成を実現すべきか。
- 共働き世帯の増加やテレワークの普及等を踏まえ、多様な働き方・住まい方の支援に向けて、如何に子育て環境の充実や多地域居住の推進を図るべきか。
- 誰もが安全・安心で暮らしやすい地域社会の実現に向けて、如何に安全な移動・生活空間の整備やバリアフリー・ユニバーサルデザインの推進を図るべきか。

- 国土構造の全体像、あるいは地方の生活を意識しながら、あるべき国土構造の実現のために各施策がどう連動し、どう機能するかも計画の中に盛り込むことが必要。**【再掲】**
- 地方の交通サービスを公共が担うことで、担い手確保や定住を図り、持続可能な地域経済を実現すべき。
- コンパクトなまちづくりなどの「集約」と、分散型社会などの「分散」の言葉が出てくる中で世の中が混乱する。解像度を高めて社会資本整備も含めて考えることが重要。
- 「分散」では、地方への分散、郊外への分散、オンラインへの分散の3つを分けて政策課題を考えるべき。特に、郊外への分散では高齢者の免許返納も見据えて交通サービスを取り入れたコンパクトをどう考えるか、オンラインへの分散についてはいかに実体空間に戻して移動促進や外出促進をするかという点がポイント。
- 人口減少・少子高齢化の中では、ICTによる見守りや空き家を利用したサテライトオフィス、遠隔医療等に役立つ点で、多くの人が容易に高規格通信インフラへアクセスできる環境が重要。
- 公の役割の一つとして、共の視点からの地域経営、民の力の最大限活用など、弱っている地域力を高めていく取組について如何に地域ごとにサポートする仕組みをつくっていくかが重要。
- 空港のEV混雑も踏まえ、障害やジェンダーだけでなく、子育て世代、高齢者、訪日外国人等も対象に、バリアフリーの前提としてユニバーサルデザインの推進が必要。
- これまでの方法では公的なサービスや都市サービスの水準を維持するのは難しく、変革が必要な局面。**【再掲】**

⑥インフラ分野のDX等による現場の生産性向上・人への投資の推進、担い手の確保

- 物流、建設産業の2024年問題も踏まえ、如何に担い手の処遇改善や働き方改革、生産性向上を推進し、担い手の確保・育成を図るべきか。
- インフラ分野の働き方改革や担い手確保が中長期的な課題となる中、如何にインフラDXによる省人化・生産性向上やデジタル人材への投資を進めるべきか。
- ドローンやAI等を用いたインフラメンテナンス、自動運転技術の実用化、EV技術の普及をはじめ、如何に新技術の社会実装に向けた取組を推進すべきか。

- 自動運転に関しては、2027年新東名・新名神完成も念頭に、次期計画の目玉として大きく取り上げるべき。また、Road to the L4の実現に向けては、国交省、NEXCO、トラック事業者、経産省、トラックメーカーの連携が大事。
- 音や光を使った技術革新で乗り物の安全性・快適性の向上を研究しているスタートアップにも注視すべき。
- ドライバーの担い手不足の問題に関しては、処遇改善と合わせて、将来も働き続けていける見通しを示すことが重要。
- バス、タクシー、トラックは運ぶ対象が違えど、技能は共通部分もあるので、人材をプールすることも一案。そして、交通運輸の職業間でキャリアアップや賃金上昇につながる仕組みを考え、担い手の育成・定着を図るべき。
- ドライバーの外国人労働力は各国で争奪戦であり、国内の女性労働力の活用に向けて、職場環境・労働環境を整備すべき。
- トラックドライバー不足を踏まえた鉄道貨物と船舶輸送によるモーダルシフト倍増には、AIを活用したターミナルのデジタル化や岸壁・貨物駅の拡充・機能強化といったインフラ整備が必要。【再掲】
- 交通政策基本計画の見直しに当たっては、物流効率化を進める観点から踏み込んだ議論が期待される。【再掲】
- 平常時、異常時ともに通信の確保は重要。デジタル技術や通信の確保が必要となる用途や場面に関して、総務省や通信事業者への要望発信も重要。【再掲】
- 何でも通販や小口を使うような物流に負荷をかける消費のあり方を見直すべき旨、計画で言及すべき。
- 地方の交通サービスを公共が担うことで、担い手確保や定住を図り、持続可能な地域経済を実現すべき。【再掲】
- i-Construction、自動運転等のコスト高なDX施策は、国主導でリース会社を作るなどして普及・推進を図るべき。
- 経済成長を前提とせずに幸福度を高める観点で、物流に大きな負荷をかける消費生活は考え直すべき。
- トラック・バスのドライバーへの女性人材の活用やサービス向上に向け、自動運転、運転支援システムや二種免許取得支援により運転の難易度を下げることが大事。
- シェアリングエコノミーやシェアリングサービスも、地域を支える新しい担い手づくりとして重要。
- 少子高齢化の新局面における働き方改革の取組等、日本がフロンティアを作る気概で計画策定が必要。【再掲】
- 生成AIの活用など、高度化された情報や文献が直接つながる時代であることに対応した政策が必要。【再掲】
- コロナ禍や災害復興など非常時を考えると、建設業や運輸業の担い手は検討の主役と位置付けるべき。【再掲】

⑦脱炭素、ネイチャーポジティブ、サーキュラーエコノミーの実現に向けたインフラ分野の取組拡大

- 脱炭素（カーボンニュートラル）の実現に向けて、如何に実効性のある取組を推進すべきか。
- ネイチャーポジティブ（自然再興）の実現に向けて、如何に実効性のある取組を推進すべきか。
- サーキュラーエコノミー（循環経済）の実現に向けて、如何に実効性のある取組を推進すべきか。
- グリーンインフラやNbS（ネイチャー・ベースド・ソリューション）の普及に向けて、如何にグリーン関連施策の効果や価値を見える化し、評価・活用を図るべきか。

- 温暖化の影響は、生態系変化、猛暑日増加、特定外来種の問題など、災害の激甚化以外も考慮すべき。
- グリーンチャレンジの目標レベルを上げていくため、事業者や自動車ユーザー等で受け入れやすいようにインフラや政策面でのバックアップが必要。
- カーボンプライシング、脱炭素投資援助による効率的削減と合わせて、運輸部門の排出枠管理が重要。
- 次世代交通の要は燃料であり、諸外国の動向も踏まえつつ、燃料の総量確保及び適切に供給するためのサプライチェーンやインフラの構築が必要。
- 事業評価では、ネイチャーポジティブに向け、環境負荷の回避・最小化やそのための費用の評価の視点も重要。また、持続可能性評価、戦略的環境アセスメントなども導入して事業評価と組み合わせしていくことも必要。
- 国交省の取組を自治体や民間の事業にも取り込んでいく上では、OECM法（生物多様性増進活動促進法）や環境・人権への配慮の義務化等による底上げも重要。
- 各国における気候変動への適応に向け、防災以外の点も含めて国交省・環境省で連携の余地がある。
- 今ある資源を活用するインフラ経営の観点からは、制度をどうするか、他政策との連携・協働をどうするか等について検討することが重要。例えば、貨客混載やライドシェアをどうするか、製鉄所・製紙所の跡地活用を都市計画やインフラと連携しながらどうするかの議論が必要だし、また、カーボンニュートラルに係る各省連携も急務。

◆ 計画の実効性を確保する方策（第5次社会資本整備重点計画 第4章関係）

⑧ 各地方を取り巻く社会経済情勢等を踏まえた重点目標の設定及び取組の推進

➤ 各地方の特性、将来像やインフラ整備水準を踏まえ、如何に民間投資の誘発に向けた事業見通しの明確化やインフラのストック効果最大化を図るべきか。

- 国土構造の全体像、あるいは地方の生活を意識しながら、あるべき国土構造の実現のために各施策がどう連動し、どう機能するかも計画の中に盛り込むことが必要。【再掲】
- 次期計画では、社会資本整備は未来への投資ということを前提に、民間の予見可能性を高めることで、投資喚起や需要創出を図れるような計画にしていってほしい。【再掲】
- インフラ経営は重要な考え方であり、課題を踏まえたビジョンの設定、スコープの設定が必要。また、インフラ経営の戦略として、群マネ、上下水道一体化、環境・農業・エネルギー・都市政策と絡めた流域治水など、他業種・多角的な経営が重要。【再掲】
- 一つの政策で複数の目標を目指そうとしても中途半端になるため、具体的な計画を立てる段階では、政策目的が福祉なのか地域活性化なのかなど、政策と目的を論理的に結びつけて整理することが必要。【再掲】

⑨ 多様な効果を勘案した公共事業評価等の実施

- 費用便益分析では適切な評価が難しい事業も存在することを踏まえ、如何により幅広く「貨幣換算が困難な効果」を考慮した総合的な評価を実施すべきか。
- 安全・安心、生産性の向上、生活の質の向上といった効果を適切に評価する観点から、如何に社会資本整備によるストック効果の見える化を図るべきか。

- 公共事業評価は目先のB/Cだけでなく、民間投資への波及など将来に及ぶ多面的な効果も評価すべき。
- B/Cだけに頼ることなく、総合的な評価を実施する方向性で進めていくべき。

⑩政策間連携、国と地方公共団体の連携、広域連携の強化

- 国も地方公共団体も厳しいリソース制約を抱える中、如何に相互連携を図りながら効率的・効果的な社会資本整備を推進すべきか。
- 令和6年4月の水道整備・管理行政の移管を踏まえ、ウォーターPPPの導入拡大を含め、如何に上下水道一体の取組の推進を図るべきか。

- これまで地方分権の下で財源移譲も進んだが、道路よりも公共交通に投資する意見が大勢と聞く中で、能登半島地震で地方道路が多く被災した点は省みるべき。地方分権、規制緩和を疑って、全体を見直し、問題点を精査する必要がある時期に来ているのではないか。【再掲】
- 社会資本整備と交通政策の関連性は大きいですが、両者の連携の論点が少ないので、その点も考えるべき。
- 流域治水に向けて、交通網・交通構造物等の有効利用や障害状況如何につき整理・課題解決が重要。【再掲】
- 今ある資源をインフラ経営の観点からは、制度の在り方、他政策との連携・協働の在り方、重点的な支出の在り方について検討することが重要だが、連携・協働の観点では、製鉄所・製紙所の跡地活用を都市計画やインフラと連携しながらどうするかの議論やカーボンニュートラルに係る各省連携も急務。【再掲】
- 能登半島では道路復旧が進む一方で、漁港集約化の指摘もあり、議論が上滑りしないよう連携が必要。【再掲】

⑪社会資本整備への多様な主体の参画と透明性・公平性の確保

- 地域の民間事業者や住民が「わがまち」のインフラの整備・維持管理・利活用に主体的に参画するため、如何に活動を支援し、国民理解の促進を図るべきか。
- インフラマネジメント等に市民の積極的参加を促進する上でも、この審議会の内容も含めてSNS等で議論過程を丁寧に発信して一緒に考えてもらうことが大事。【再掲】
- 国民参画は決定への参加と理解促進が2本柱であり、オープンデータ化や対話型参加の制度化も重要。
- 公の役割の一つとして、共の視点からの地域経営、民の力の最大限活用など、弱っている地域力を高めていく取組について如何に地域ごとにサポートする仕組みをつくっていくかが重要。【再掲】

⑫ 社会資本整備に関するデータ収集・整備統合・オープンデータ化

- 官民が保有するインフラに関する多様なデータの一元化・連携に向けて、如何にデータ収集を行い、整備統合を進めるべきか。
- 安全・安心で便利なサービスや新産業の創出等に向けて、如何にオープンなデータプラットフォームを構築し、データの利活用の拡大を図るべきか。

- 主体間の縦割りで知見が分散する事例も踏まえ、官民でのデータ共有・連携について整理・議論が必要。
- 様々なデータが分野・組織横断的に流通する中、生成AIへの脅威、原本性と追跡可能性の確保が必要。
- データは鮮度・精度・網羅性が重要であり、データの更新サイクルの確立に重点を置いて取り組むべき。
- データに基づく議論のためには、パーソントリップ調査やテレワーク人口調査など国の調査の継続が重要。
- 国民参画は決定への参加と理解促進が2本柱であり、オープンデータ化や対話型参加の制度化も重要。【再掲】
- 生成AIの活用など、高度化された情報や文献が直接つながる時代であることに対応した政策が必要。【再掲】
- 日本は個人情報の保護という概念が世界に比べても強く、逆に大きな柱にできるチャンスが来ている。

⑬ 重点計画のフォローアップ

- 社会資本整備の進捗や効果・影響を国民目線で分かりやすく可視化する観点から、如何にアウトプット・アウトカム指標の設定・フォローアップを行うべきか。
- 安全・安心、生産性の向上、生活の質の向上といった効果を適切に評価する観点から、如何に社会資本整備によるストック効果の見える化を図るべきか。
- Well-beingの向上を含むストック効果の最大化に向けて、如何にWell-being関連施策及びWell-being関連指標の充実・フォローアップを行うべきか。

- Well-being関連のKPIは、主観的幸福感に加え、経済的安定・健康状態・社会的つながりも考慮が必要。
- GDPや経済成長率は豊かさや幸福度とは別の問題であり、目標にしたり他国と比べるのは止めるべき。
- 一つの政策で複数の目標を目指そうとしても中途半端になるため、具体的な計画を立てる段階では、政策目的が福祉なのか地域活性化なのかなど、政策と目的を論理的に結びつけて整理することが必要。【再掲】
- GDPと豊かさとの間の理論的な関係というのはそれなり証明されているので、GDPはどうでもいいなどと言わずに、両者を相対化すべき。
- 電力システムの運用など、特にインフラ系で海外との競争に晒されていない分野ほど、海外に学んでベンチマーキングを行い改善に取り組むべき。