

第42回社会資本整備審議会計画部会及び
第40回交通政策審議会交通体系分科会計画部会

平成31年2月21日

【総合政策局社会資本整備戦略推進官】 それでは、定刻となりましたので、ただいまから第42回社会資本整備審議会計画部会及び第40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の磯貝でございます。

委員の皆様におかれましては、大変お忙しいところをお集まりいただきまして、まことにありがとうございます。本日は、全28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15名の委員にご参加いただく予定となっております。社会資本整備審議会、交通政策審議会、両審議会の審議会令に定める定足数を満たしておりますことをご報告いたします。

次に、議事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、交通政策審議会、両審議会運営規則の規定によりまして、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しておりますので、あらかじめご了承ください。

ここで本日の計画部会の開催に当たりまして、国土交通省総合政策局長の栗田からご挨拶を申し上げます。

【総合政策局長】 栗田でございます。本日は、金本部長をはじめ委員の皆様にはお集まりいただきまして、大変ありがとうございます。また、日ごろより国土交通行政にご指導いただいております。大変ありがとうございます。

計画部会の大変大きなお願い事としまして、社会資本整備重点計画、交通政策基本計画のご審議ということがございます。今の計画が平成27年ということでございます。両計画を車の両輪と位置づけて、私たち仕事をしているところでございますが、既に、その間にも人口減少、急速な少子高齢化、災害の頻発・激甚化、インフラの老朽化、ICT、AI等の技術革新など大変環境が変化しているということでございます。

2月6日には、総会を三村会長のもとで開いていただきました。そこでも、このような情勢変化のもとでのいろいろな仕事につきましてのご意見を頂戴したところでございますが、社会資本整備重点計画、交通政策基本計画はともに平成32年度までを計画期間とし

ております。改定に向けまして、我々も今後、本格的な準備期間に入りたいというように思っております。本日は、先日の総会もそうですけれども、その第一歩として社会資本整備、あるいは交通政策を取り巻く情勢と課題につきまして、ご議論を頂戴できればというように思っております。

限られた時間ではありますけれども、忌憚のないご意見を頂戴したいと思っております。金本先生をはじめ委員の皆様には、幅広い見地から一層のご指導を引き続きいただきますようお願い申し上げまして、ご挨拶とさせていただきます。よろしくお願いいたします。

【社会資本整備戦略推進官】　　続きまして、本日の資料に関してですが、現在、タブレットの画面に表示しています配付資料のとおりとなっております。議事次第、委員名簿、配席図、資料が1から3まで、参考資料が1から7までとなっております。また、マイクの操作でございますけれども、ご発言の際にはお手元のマイクのスイッチをオンにさせていただきますよう、よろしくお願いいたします。

それでは、議事に入りますので、カメラによる撮影はここまでとさせていただきます。ご協力をよろしくお願いいたします。

以降の進行は金本部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。

【金本部長】　　それでは、早速でございますが、議事に入らせていただきます。本日の議事は、社会資本整備、交通政策を取り巻く社会経済情勢と課題について、1本でございます。

初めに、事務局のほうから資料1と2に基づきまして、社会資本整備、交通政策を取り巻く社会情勢及び課題について説明いただきまして、次に資料3に基づきまして、これら社会情勢や課題に対する最近の社会資本整備、交通政策の取り組みについて説明をいただきます。その後、事務局からの説明を踏まえながら、社会資本整備、交通政策をめぐる課題などにつきまして、委員の皆様からご発言を頂戴して、意見交換を行いたいと思っております。

それでは、事務局のほうから説明をお願いいたします。

【総合政策局社会資本整備政策課長】　　社会資本整備政策課の小善でございます。

今、お手元のタブレット、資料1に切りかわりましたでしょうか。切りかわっていない方、今、作業中でございますが、紙の資料をちょっとご参照いただければと思います。資料1、よろしいでしょうか。タブレット、または紙のほうをごらんいただければと思いま

す。

資料1は、社会資本整備、交通政策を取り巻く社会情勢の変化について、主なものを代表的な指標とともにちょっと書き出してみたものでございます。

ご案内のとおり、まず人口減少・急速な少子高齢化が進んでおります。さらに東京圏への流入増加も続いており、人口の地域的な偏在も加速しております。また、地域交通の厳しい現状もございますし、空き地・空き家というのも増加がとまらないところでございます。

また、次の自然災害でございますけれど、大雨の回数が1.4倍になるなど、頻発・激甚化の懸念がございますし、南海トラフ地震の発生確率も高まっている。さらに、現実に水害、土砂災害、地震という災害も多発しているところでございます。

次に、インフラの老朽化でございます。老朽化した社会資本が加速度的に増加しているということ。また、それに伴って将来的にも維持管理・更新費が上昇していくということが見込まれること。その反面、市町村におけます職員数が減少しているというところがございます。

次の2ページでございます。一方、世界に目を向けてみますと、国際的な経済活動が拡大し、競争が激化しているということでございます。アジア諸国等の急速な経済成長もしておりますし、航空需要、またコンテナ取り扱い個数というのも世界的に増加しているところでございます。

しかし、建設業、交通サービスの担い手というのは、不足、または高齢化しているという現状がございます。

次に、AI、IoTの普及でございます。Society 5.0の到来ということもございますし、自動運転に向けた技術の進展というふうには世の中の技術が大きく変わってきているところでございます。

また、観光需要の高まりということで、旅行者数、旅行消費額というのも大きく増加してきているということです。

最後でございますが、持続可能で多様性と包摂性のある社会実現の要請ということで、SDGsが定められましたし、また、気温・海面水位の上昇、低炭素化・排出ガス規制という動きも高まっているところでございます。

続きまして、資料2のほうをごらんいただければと思います。タブレット切りかわりましたでしょうか。資料2でございます。

資料2は、本日も議論いただきたい事項につきまして、幾つか書き出したものでございます。社会資本整備、交通政策をめぐる課題ということでございます。

1つ目ですが、人口減少・急速な少子高齢化ということに伴いまして、都市・地域の構造も変わってきますので、そういうものに合わせた交通サービス、インフラを運営していかなくちゃいけないんじゃないかということ。また、そういう社会の中で、自助・共助・公助の枠組みでありますとか、MaaS等の新たなモビリティサービスの展開を踏まえた交通サービスのイノベーションということを考えなくちゃいけないんじゃないかということでございます。

次に、災害についてでございますが、ハードのみならず、ソフトも総動員した「防災意識社会」への転換を目指すということ。さらに、人命を守ることは当然なんですけど、経済活動を維持する観点からというのも大事ではないかということ。また、危険な地域に住むとか、そこで経済活動をするのか、そういう土地利用のあり方も考えなくちゃいけないんじゃないかということ。

昨年を見ますと、やはり迅速な復旧方策というのも考えなくちゃいけないんじゃないか。また、外国人旅行者等に対する情報提供というのも大事ではないか。さらに、今後、起こり得る大規模災害を考えますと、その復興のあり方というのも考える必要があるんじゃないかということでございます。

次に、老朽化への対応でございますが、点検・診断、補修・修繕等を着実に実施していくというのは当然のことでございますが、新技術の開発・社会実装を進めていく、インフラの多くを管理する自治体を一層支援していく。また、その際、民間のノウハウを活用していくということも必要だろうと思っておりますし、集約・再編、広域化も進めなければいけませんけど、そういうものをまちづくり・地域づくりと整合的にやっていくということも必要じゃないかと考えております。

続いて、次のページでございますが、生産性を向上させるインフラということで、まずは経済成長のエンジンであります三大都市圏のインフラを集中的に整備していくということ。また、地域経済を牽引する産業の生産性を向上するインフラというのも必要だろうと思っております。

次に、民間の話でございますが、PFIが制度発足以来、600件以上、実績が出てきておりまして、PFI含めまして民間の資金やノウハウを活用していくということも大事じゃないかということでございます。

次が、ICT、ビッグデータ、AIの活用でございます。インフラの整備・運営でありますとか、交通分野において活用していくことが必要だろう。例えば、1つとしてはAI、IoTを活用しまして、都市のさまざまな課題を解決していくスマートシティの推進でありますとか、担い手の確保に対しては、そういう新技術を活用するという。働き方や処遇改善も通じて担い手の確保を進めていくということも必要でしょうし、新たな技術分野やデータ活用において官民連携も必要だろうと思っております。

続いて、訪日外国人6,000万人を見据えた取り組みということで、首都圏・地方空港の機能強化、クルーズ船等の受け入れ環境の整備。また、多言語対応、ムスリム対応などのインバウンド対応の促進。さらに、良好な景観とか歴史・文化を生かしたまちづくりも必要だろうと思っております。

最後に、持続可能で多様性と包摂性のある社会ということでございますが、自然の多様な性格を生かしたグリーンインフラの取り組みでありますとか、低炭素社会に向けた運輸部門での低炭素化でありますとか、さらにバリアフリーの推進ということが必要だろうと思っております。

資料1、2については以上でございますが、老朽化でありますとか、人口減少とか、負の側面も多いところでございますが、そういうものをプラスに変えていくというような視点でのご議論をいただければと思っておりますし、また、これ以外にも足りない、こういうことをもっと考えなきゃいけないということも含めて、この資料にこだわらずに、いろいろとご意見をいただければと思っております。

続いて、資料3の説明に移らせていただきます。

【総合政策局参事官（総合交通）】 公共交通政策部の小熊でございます。資料3につきましてご説明いたします。今、タブレットのほう、資料3のほうに切りかわっていますでしょうか。

先ほどの課題に応じまして、順番で、それぞれ最近の主な取り組みにつきまして、整理させていただきます。簡潔になるかもしれませんが、ご説明いたします。

まず、コンパクト・プラス・ネットワークの推進ということでございます。都市のコンパクト化につきましては、地域経済の活性化、それから行政コストの削減などで有効な政策手段ということでございまして、現在、関係省庁で構成する「コンパクトシティ形成支援チーム」の枠組みで、立地適正化計画の作成・実施を支援しているという状況でございます。

策定件数につきましては、真ん中のところでございますが、具体的な支援については、下のほうに3つございます。例えばモデル都市の形成・横展開といったような取り組みがなされているということでございます。

それから、続きまして地域公共交通ネットワークの維持・改善でございます。こちらにつきましては、地方公共団体を中心といたしまして、地域公共交通活性化再生法の枠組みの中で地域公共交通網形成計画をつくりまして、持続可能な公共交通ネットワークの再構築を図っていくというような取り組みでございます。

また、右側にある地域公共交通確保維持改善事業によって財政的な支援等も行っているという状況でございます。

それから、その次が最近の新しい取り組みで、MaaSと言われるMobility as a Serviceの展開でございます。MaaSにつきましては、出発地から目的地までの複数の移動手段を1つのサービスとして捉える概念でございます。

スマホアプリを用いまして、多モードをシームレスでニーズに最適な移動を提供するサービスということでございます。フィンランドのWhimというところが非常に先進的でございます。我が国の民間企業においても、今、さまざまな取り組みがなされているという状況でございます。

国土交通省といたしましては、現在、懇談会で議論を行ってございまして、来年度、民間のMaaSの実証実験の支援等を行っていくということでございますが、特に、データの連携、それからAIオンデマンドバス等の新しいモビリティサービスの導入、さらには結節点をはじめとするインフラ整備、こういったところが重要だというような議論がなされているところでございます。

続きまして、バリアフリーでございます。バリアフリーにつきましては、昨年の通常国会で法改正が一部なされてございます。理念に「共生社会の実現」と「社会的障壁の除去」といったものがうたわれてございまして、公共交通事業者等のハード、それからソフトの一体的になった取り組みの推進ということで、新たな取り組みが進められているところでございます。

続きまして、防災・減災の観点でございます。3カ年の緊急対策の概要でございますが、こちらにつきましては、昨年11月に行いました緊急点検、それから既往の点検を踏まえまして、防災、それから国民経済・生活を支える重要インフラにつきまして、機能維持の取り組みを行っていく。緊急の実施すべきソフト、ハード、両方の対策を3年間で集中的

に実施するというものでございます。具体的には、2018年度から2020年度の3年間で対策を行っていくという形で取り組みが進められてございます。

続きまして、インフラの老朽化対策でございます。こちらにつきましては、社会資本を効率的に維持管理・更新していくということで、予防保全のメンテナンスサイクルを確立・徹底していくということでございます。

具体的な取り組みとしては、長寿命化、トータルコストの縮減といった予防保全の取り組みの徹底、それから集約化・複合化を図っていく、さらには新技術の開発・実装を行い、民間の資金・ノウハウの活用も行っていくというような取り組みが進められてございます。

また、インフラ老朽化の観点、もう一点ございまして、特に実際に事業を行う自治体についてでございます。インフラメンテナンス国民会議というところで優れた取り組み事例を掘り起こし、これをしっかり情報発信を行っていくという取り組みがなされてございます。

また、維持管理・更新費の推計といったものもなされており、今後30年間の維持管理・更新費を推計した結果、予防保全の取り組みを行ったとしても20年後、30年後で1.3倍ぐらいになるというような公表がなされているところでございます。

続きまして、生産性の観点からの大都市圏の環状道路、こちら、首都圏の環状道路の図をのせてございますけれども、物流の効率化等の生産性向上のための整備がなされているという中身でございます。

それから、同じく生産性の向上という観点では港湾の整備でございます。国際コンテナ戦略港湾、それからバルク戦略港湾ということで、基幹航路の寄港の維持・拡大、さらには、バルクにつきましては大型船を活用した共同輸配送による資源・エネルギーの輸送網の形成といったような形でのインフラ整備がなされてございます。

また、生産性向上及び良好な労働環境の観点から、AIターミナルの取り組みというものがなされてございまして、具体的には、コンテナの蔵置計画をAIなどを活用してオペレーションの効率化・最適化を行っているところでございます。

続きまして、スマートシティでございます。こちらは、同じくAI、IoTを活用しまして、そうした新技術、それから官民のデータをまちづくりに取り込んでいくということでございます。具体的には、左下の図にあるとおり、エネルギー、交通、防災、その他気象だとか、そういったデータを活用して効率化を図っていくということでございまして、モデル事業を今年の春、選定して行っていくというような動きでございます。

続きまして、物流の効率化ということで、これ、ドライバー不足への対応ということもございまして、大型トラック2台分の輸送が可能になるダブル連結トラックの本格導入ということでございます。今年の1月から新東名を中心に本格導入を図っておりまして、さらには、6車線化等の機能強化といったことも取り組んでいるというような状況でございます。

続きまして、空港の関係でございますが、首都圏・地方空港の機能強化ということで、首都圏につきましては、羽田空港の飛行経路見直し、それから今後、成田空港の第三滑走路の整備ということで、発着容量年間100万回を目指して取り組みが進められてございます。さらに、地方空港につきましても、福岡、那覇で滑走路の増設、さらには新千歳等におきまして駐機場ですとか、出入国審査の拡張といったところの取り組みがなされているところでございます。

続いて、国内の幹線流動の観点で新幹線のネットワークの整備ということで、こちらにつきましても、整備新幹線、北陸新幹線と九州新幹線の着実な整備ということで進められているところでございますが、さらにはリニア中央新幹線や北陸新幹線との乗り継ぎ利便性の観点から、新大阪駅の機能強化といった取り組みが今後進められるというような動きでございます。

続きまして、訪日外国人の対応ということでございます。2020年、4,000万人という政府目標に向けまして、ストレスフリーで快適な旅行環境の早急な整備が必要ということでございまして、多言語の対応、無料Wi-Fiサービス、トイレ洋式化、キャッシュレス決済といったような取り組みを、こちらは国際観光旅客税なども充当しながら進めているというような状況でございます。

続きまして、環境の観点でございますが、グリーンインフラということで、SDGsの考え方もございますが、こういったものと親和性の高いグリーンインフラの推進という形で進められてございます。左下は、具体的な取り組みとして兵庫県の豊岡市の例がございまして、治水対策と、それから湿地の再生、こういったものをあわせて取り組むことによってコウノトリの野生復帰ですとか、ブランド米ですとか、こういった効果に波及しているというような動きがございます。

最後に、グリーンスローモビリティということで、こちら、地域内の交通、それから観光のモビリティという観点から、こうした課題への解決ということで、低炭素のモビリティの普及ということでございます。こちら、絵にありますとおり、小さなカートのような

ものから、10～16人乗りの電動のバスということで、時速20キロ未満で動く、ゆっくり走るモビリティの推進が図られているということでございます。

その他諸々取り組みございますが、参考資料としてつけてございますけども、説明につきましては、主な取り組みということでご説明させていただきました。

以上でございます。

【金本部会長】 どうもありがとうございました。

それでは、意見交換に入りたいと思います。国土交通省では、今後、社会資本整備重点計画、交通政策基本計画の改定に向けまして、本格的な準備に入りたいということだそうでございますので、委員の皆様方には、いろんな視点から自由、率直にご意見をいただければ幸いです。

ご発言をされる委員の方におかれましては、名札を立てていただくようお願いいたします。

では、家田委員、お願いします。

【家田委員】 家田でございます。ご丁寧なご説明ありがとうございました。幾つかのポイントについて、ちょっと申し上げたいと思います。

資料2、それから資料1にも関係するんで、この2つを参照しながらと思いますが、まず資料1で、ちょっとこういう認識じゃないんじゃないかなということを1つ申し上げると、インフラの老朽化というのが書いてあって、建設後50年以上経過する社会資本の割合が増えましたねと。あたかも、これは50年たつと老朽化するかのよう理解がされている表現になっているんですが、そんなことは全然ないわけであって、50年たって、過積載とか種々の問題があつて老朽化という状態に陥っているものもありますけれども、50年たとうが、80年たとうが、まともに使って、まともにメンテナンスしてきたものは健在ですので、くれぐれも国民に対して、50年以上のものはもう老朽化でどうこうしなきゃいけないというようなことが間違つて伝わらないように、ぜひお願いしたいと思います。

老朽化しつつあるのが問題なんじゃなくて、経年化したインフラを適切にメンテナンスする体制がとれていない。また、それに必要な予算も確保できていない。そして、それに必要な技術、人材も、地方を中心に確保されていない。技術開発も、ニーズとマッチしたようになっていない。開発された技術が適切な実作業に生かされるような契約体制になっていない。

この辺が問題なんであって、50年たつものが増えていくということが問題じゃありません。これは、戦略的インフラメンテナンスの委員会でも確認されている事項でございます。ぜひ、ここのご理解が間違っている方向に行かないようお願いしたいと思います。

同時にまた、メンテナンスに幾らかかるという試算がなされているという報告がありましたけども、これも相当に幅のある話であって、今は、わずか数%の誤差でしか計算されていないように見えますけども、実は、これからの技術開発の次第によっては、それがしかも適切に活用されるならば、インフラメンテナンスの費用は大幅に下がる可能性もあるし、例えば道路の使い方が、過積載車両が今まで同様に放置されているというような状況があれば、もっとひどいことにもなり得る。そういう幅のある中で、我々は努力していかなくちゃいけないんだということをぜひご認識いただきたい。これが1点目です。

それから、2点目は、資料2について申し上げますかね。1ページ目にある常識を超えて頻発する激甚化、災害への対応ですけれども、その最後にある過去の災害の教訓を踏まえた大規模災害からの復興のあり方について一言申し上げます。

これは、あと2年たちますと、2021年であって、2011年の3.11から10年、復興期間が終了するわけでありまして。もちろん最大の努力をして、膨大なお金もかけているし、たくさんの人の貢献によって一定の成果が得られているところではありますけども、実は平成が間もなく終わる中で、1995年には阪神・淡路大地震があつて、そこでの復興というのとは、また随分違った様相の復興が3.11ではなされてきたわけでありまして。

それを単に、ああ、10年たったねではなくて、どのような復興をしてきたのか。そこで反省することは多々あるんじゃないか。しかも人口が減っていく、財政力も減っていく中で、この間のような復興の仕方はもう通用しないんじゃないかというような反省的な進化をしていかないと、次の大災害に備えるのは大変に心配であります。

というような時期を迎えるんで、ぜひここは、単にこれから頻発・激甚化するというようなところだけを見るのではなくて、これまでを十分に踏まえて前に進むというスタンスを全面的に出していただきたいと思います。

最後、もう一点だけ申し上げます。1枚めくると外国人旅行者のことがありまして、これは幸いに、もうたくさんの人の努力のおかげですけれども、1,000万人、2,000万人とこう来て、次は6,000万人というようなことになっているんで、これはこれで結構なんですけど、やはり私の認識するところ、単に数を増やして収入を増やす、それが経済

にというようなことを乗り越えて、次のステージに入っていくことが重要と思っております。

それはどういうことかということ、疲弊しつつある地方部にこそ、実は日本の魅力は多々あるわけであって、そこに観光客を引きつけ、そして、それを引き金にして地方部の町なり、地域なりを再生していく。それは、決してお金が入ってくるからいいでしょうじゃなくて、まち自身がよくするということにつなげる。つまり、ストックにつなげる観光政策が重要と思っております。

同時にまた、今、観光客が増える中で、地元の中で例えばごみを捨てられるだとか、うちの庭のところに入ってきて写真を撮っているだとか、その他もろもろの住んでいる側からすると課題の多い、観光に伴う問題というのは多々あると聞いております。そういうふうにと考えると、単に訪れる人が来ていいね、観光業が潤っていいねの観光から脱却して、住んでいる人にとってもいい観光、住んでよしの観光にグレードアップするということ。

また同時に、先ほど申し上げたように地方づくり、まちづくりに貢献するための観光であるということを強調していただけたらと思います。

以上です。

【金本部会長】 どうもありがとうございました。特に事務局からはよろしいですね。十分に消化していただくということで、次は小池委員、お願いいたします。

【小池委員】 この自然災害、水害・土砂災害の多発ということに関連して、ちょっとほかのテーマともリンクするところがありますので、申し上げたいと思います。

ご指摘のようにハザードが非常に激化してしまっていて、私、勘定しますと、過去は1年に20カ所ぐらい、これまでにない最大豪雨というのを記録していたんですが、昨今では50カ所ぐらい、毎年これまでにない豪雨というのを記録しています。平成30年7月豪雨のように、非常に長い期間、雨が降り続けるというような、ハザードの変化というのが非常に顕著になってきている。

それから、社会のほうをみると、まさに少子高齢化のところなんですけど、平成30年7月豪雨を見ますと、6割ぐらいの方の犠牲者は65歳以上なんですけど、岡山県の真備町で見ますと、もう9割になっているんです。

今、64歳以下と65歳以上で2対1ぐらいの割合なんですけれども、これが2050年ぐらいになりますと5対4ぐらいになってくる。そうすると、要するに助けられなければならない人が増えて、助ける人が減っていくわけですので、そういうことが共助という

意味からも非常に難しくなっていくのではないかなと思います。

こういう災害に対応して土砂災害防止法とか水防法とか河川法とか、ずっと毎年のように改正してきているんですけども、根本的になかなか追いついていないというのが私の感じです。

政策でも新たなステージに対応するとか、水防災意識社会の再構築とかいうものを入れて進めてはいるんですけども、常に新しい甚大な災害がどんどん追ってくるという時代になっています。

ちょっと歴史を振り返ってみますと、戦後、水害が続いた時代があったんです。昭和28年の筑後川、九州北部豪雨を期に、河川計画は確率論を入れて、そして定量的に被害を算定するというふうに進めてきたんですが、その投資の効果があつて、水害は随分減ったというふうに私たちは理解してきましたけども、よく見ていると、高度成長期というのは比較的強いハザードが少なかった時期で、昨今どんどんそれが増えていっています。

そうすると、私たちは、これから管理の面においても、計画の面においても、少し考え方を変えないといけない時期に達しているのではないかな。要するに戦後、私たちが水害に対する考え方を変えたように、もうこれまでの考え方のままでなかなかいけない部分が出てきているというふうに思います。

計画の面では、これまではピーク流量ということで河川の容量を決めて、足りない分をダムで担保するというようなことをやってきましたが、長いリレーションの洪水が来ますと、もうダムの容量もパンクしますので、何らかの計画論を、そういう変化するハザードに対応できるようなものに変えていく必要がありますし、それから昨今、お聞きするところでは、都市計画問題小委員会というところで、災害に強い都市づくりというのを、防災をターゲットにさせていただいているようですが、まちづくりと河川を一体的に考えるような枠組みもどんどん強めていかなければいけないと思います。

そういうことで、この中でちょっと先端的なことを言いますと、Society 5.0、これ、サイバー空間と実空間をつなげるということですが、こういう新しいテクノロジー、サイエンスを使って、最終的に人が逃げられる社会をつくるとか、ダムを適時に最適管理できるシステムをつくるとか、そういうことを伸ばしていく必要があると思います。

さらに、そういう枠組みは、特にアジアは私たちと同じような経験をどんどんしてきておりますので、そういうパッケージで国際社会に協力していくことができるような、いわゆるインフラ輸出というようなこともできていくのではないかなと思います。

そういう意味で、考え方、計画論、それからいろいろなパッケージを今までの1つの部局にとどまらないで広げていくような戦略を持つべきではないかというふうに思います。

以上です。

【金本部会長】 ありがとうございます。

次は、磯部委員、お願いいたします。

【磯部委員】 ありがとうございます。災害対応が続いて恐縮ですけれども、私は、国民へどう説明していくのがよさそうかということについて、一言申し上げたいと思います。

95年の阪神・淡路で震災の関係だと、地震動についてレベル1、レベル2という考え方が出てきて、3.11の津波で数十年から百数十年に1回というレベル1の津波に対してはハード、堤防などで浸水を防ぎ、1000年に1回のような最大クラスの津波に対しては減災をやっていくという考え方で、2段階でやっていこうということになってきたわけですが、それは国土交通省の方々を中心にして3年前に水防法を改正されて、今度は高潮とか洪水とか内水氾濫についても最大クラスをまずは予測して、その後、減災をやっていくというフェーズが来るんだと思いますけれども、それを考えると、自分が生きている一生ぐらいの程度だったらハードで守られているんだけれども、運が悪くて、悪い世代に当たってしまったときは災害が起こって、それは減災をする体制もできているという、そういう枠組みができてきたんじゃないかというふうに私は見ます。

そうしたときに、国民の方々にレベル1、レベル2ってなかなかわかりにくくて、私、津波は専門分野の中ですけれども、なかなか浸透していないというのを感じます。そういう意味で、「二段防災」という名称がいいのかどうかわかりませんが、2つのレベルということ短く、わかりやすく言う。

私として「二段防災」以上の言葉は見つからないんですけれども、「災害に対しては、我が国は二段防災で守っています」というような説明の仕方をして、それぞれ中身があるのは、皆さんご存じのとおりで、それを全面的に打って行って、災害が起こったら、すぐそれを対応するというところだけじゃなくて、長期的に二段防災を完成していきますというふうな、そういう見通しを立てながら説明していくというふうにしたらいいいし、また、その素地が今まさにできたんじゃないかと思うので、そういう説明の仕方というのもちょっと工夫されたいかがかなというふうに思います。大きな政策を示す一つの方法になるんじゃないかという気がします。

以上です。

【金本部部长】 どうもありがとうございます。

どんどん行きたいと思います。次、安達委員、お願いいたします。

【安達委員】 経団連で都市・住宅政策委員会の企画部会長を務めております安達でございます。私からは、社会資本整備における新技術の活用について意見を申し上げたいと思います。

経団連では、現在、AI、IoT、ビッグデータといった革新技術を活用し、社会課題の解決と経済成長を両立させるSociety 5.0の実現に向けた活動を積極的に展開しております。都市、住宅の関連では、政府と連携しながら、スマートシティモデル事業に取り組んでいるところでございます。交通、エネルギー、医療など、さまざまな分野の最先端技術をまとめて実装し、Society 5.0が実現した姿を目に見える形で提示したいと考えております。

また、本日の議論にもありますような国際競争力の強化や環境、エネルギー、防災、減災、観光など、多岐にわたる視点から、Society 5.0時代の東京圏のあり方につきまして、経団連として提言を取りまとめている段階であります。引き続き、政府のご協力をお願いいたしたく存じますが、2点ほど私のほうから意見を申し上げさせていただきます。

1点目は、データ利活用環境の整備についてであります。政府でもスマートシティの推進、Ma a Sの展開、AIターミナルの実現などの施策に取り組んでおられますが、これらは人手不足、高齢化への対応や生産性の向上に効果的でありまして、ぜひ重点的に推進していただきたいと思っております。

2点目につきましては、新技術の活用を見据えた交通インフラの整備についてであります。現在、陸上では自動走行車、海上では自動運航船の実用化に向けた取り組みが進められておりますが、将来の交通インフラについては、新技術の動向を踏まえ、戦略的に整備を進めることが重要であると考えております。例えば、現在、実証実験中の高速道路上でのトラックの隊列走行に関しまして、実際の運用においては隊列を形成・解除する拠点や民間施設直結のインターチェンジが必要との指摘がございます。早期の実現に向けまして関連するインフラの整備を推進していただければと存じます。

私のほうからは以上です。

【金本部部长】 どうもありがとうございました。

次、丸井委員、お願いいたします。

【丸井委員】 私のほうからも災害対応に関連して少し意見を申し上げたいと思います。

昨年、2018年7月豪雨で西日本の広域にわたって洪水、土砂災害で大変甚大な被害があったわけでございます。200人以上の方が亡くなっております。そういった中で、特に広島県では100人以上の方が亡くなっております。

そういうことを考えましたときに、一方で必要なハード対策、施設を速やかに整備していくということは必要でございますけれども、他方で適正な土地利用の誘導といったことを考えていくべきではないかという観点からコメントさせていただきたいと思います。

昨年、広島県で100人以上が亡くなったと申しましたが、思い返してみますと4年前の2014年8月の豪雨で、やはり広島で甚大な土砂災害がありまして、73人が亡くなっております。さらに、20年前の1999年6月には、やはり広島土砂災害、近い場所ですけれども、そこで20人以上の方が亡くなっております。

ところで、この1999年の広島土砂災害を契機として、いわゆる土砂災害防止法が制定されたわけでございます。それによって同法のもとで警戒区域、あるいは特別警戒区域を指定して周知徹底していくということが導入されたわけです。

ところが、にもかかわらず、その15年後の2014年に、ほとんど同じような状況のところでさらに多数の死者を出してしまったということは、これは極めて大きな問題だと思われるわけです。土砂災害の危険性の非常に高い地域に開発が進んで、居住地域ができていったということでございます。

そういうことを考えましたときに、1つには、住民の方々に対して的確に警戒区域の範囲と危険度の内容について、きちっとした十分な情報共有をしていくことが必要ですし、さらに、今後の気候変動に伴う雨量の激甚化等々を考えますならば、端的に言えば危険な場所には住まない、危険な場所に開発を進めるということはやらないというような適切な土地利用の誘導ということも考えるべきではないかと思う次第です。

以上でございます。

【金本部長】 どうもありがとうございます。事務局の資料にも土地利用のあり方というのが出ておりますので、これからきちんと検討をお願いしたいというところでございます。

次は、小林委員、お願いします。

【小林委員】 私も、まず災害のことから触れてみたいと思いますけれども、いわゆる降雨強度が非常に強くなったとか、そういう災害のハザードが非常に強くなってきたとい

うことも反映しまして、いわゆるテールリスクというのか、今まであまり問題視されていなかった新しいタイプのリスクが表面化してきているということをやっぴり注目しないといけないと思うんです。

複合型のリスク、これは、磯部先生のほうがご専門だと思うんですが、高潮と洪水が同時に起こるとか、首都圏も例えば都市の擁壁の部分が地下水の水圧が強くなったときに本当に大丈夫かと、今まであまり出てきていなかった新しいテールリスクがあらわれてくる危険性が非常に高くなってきている、こういうふうに思います。

それを踏まえて、昨年の6月18日に北大阪の地震が起きました。地震災害としては、それほど激甚ではなかったんですが、実は風評被害がすごかったといえますか、昔と比べて日本からの情報発信力は相当強くなっていった。あるいはSNSとか、そういうことで非常に情報の拡散が早くなったとはいえ、やはりアジアの各国のテレビを見ていると、昔の阪神・淡路の地震のニュースが使われたり、誤った情報が非常に流れている。

あるいは、インフラの復興・復旧は日本は非常に早いんですけども、被害を受けた情報は流れるんですが、もう復興したという情報が、これもマスコミのあれかもわかりませんが、流れないというか、いつまでも風評被害が続く。やっぱり戦略的に情報の発信をやっていく必要があるのではないかなというふうに思います。

地域の復興というのは非常に時間がかかるんですが、この国は、インフラの復興は極めて早い。それは極めて重要なことだと思うんです。例えば日本のインフラ輸出を世界中に広めていくという意味でも、いわゆるインフラ復旧というのは、やはりそれを支える、いろんなソフトなインフラといえますか、制度があって初めて実現するので、それもあわせて総合的なインフラの輸出とか、そういうのがあって初めて災害に強いインフラになるんだということをもっと主張していいのではないかなというふうに思っております。

3つ目は、インバウンドの観光、これ、最後ですが、これもやっぱり情報発信といえますか、これに課題がいっぱい残されているのではないかなというふうに思います。やはり潜在的な顧客、彼らのニーズに合った情報の発信をしないといけないので、日本人が考える日本のアイデアというものを一方的に話しているというだけでは、まだだめだと、こういうふうに思います。

それから、もう一つ、ちょっとマイナーな話になるかも知れませんが、やはりイスラムの観光客がまだまだ少ない。世界の4分の1強はイスラム人口がいるわけですけども、インバウンドの観光客に占めているイスラムの観光客はまだ3%。とりわけ敬けんな方が

来られていないというか、やはりハラルというの、お祈り場所とか、あるいは食事ということだけではなしに、今、ハラルトランスポートとか、いろんな食物のトレーサビリティといいますか、そういうことも問題になってきているので、これも現場の一つ一つの事業者だけでは対応できないような、やっぱり国家的なシステムづくり、インフラづくりということも考えていく必要があるのではないかというふうに思っております。

以上です。

【金本部会長】 どうもありがとうございます。

次は、竹内委員、お願いいたします。

【竹内委員】 竹内でございます。ご説明ありがとうございます。私は、委員の任期が切れるので、ひょっとするとこれが最後になるんじゃないかと思っているんですが、そういうことで、最後となると、やっぱり晴れやかなお話をしたいところですけども、少し陰気なお話をしたいと思います。

どういうことかと申しますと、社会資本整備に関するところで、普通、社会資本整備という新しいインフラをつくるか、あるいは維持していく、それから更新するというのが一般的なイメージですけど、もうこれだけ人口が減ってきて、少子高齢化、これはもうどんなに取り繕ってももうどうしようもない、限界集落の増大ということから見てもそうですし、そう考えると、そろそろやはりマイナスの社会資本整備というのか、要するに名誉ある撤退というのを本当に考えなければいけない時期じゃないかと思っています。

例えば、ちょっと道路を例に挙げて恐縮ですけど、限界集落って、本当に人が一人いるか、いないかみたいな、そういうところに道がある。一応社会資本なので、そういうところは国の道路じゃないでしょうけど、ただ、そういう道を何とか維持しなきゃいけない。でも、お金がない。だから、そのままずっと放置しておく。やめるわけにはいかないんで、ただお金がないから、そのままにしておく。そうするとやっぱり里山が荒れる。イノシシが出て、熊が出て、人が襲われる。

それは一例でしょうけども、そういうことって今後起こり得るし、またそれがひどくなってくるだろう。そうしたときに、どの段階で見切りをつけて、潔く撤退をするのかということが大事になってくると思います。それをしないで中途半端なままでやっていって、人はほとんど住んでいない、でも、何とか維持しなきゃいけないということは、やはり非常に大きな資源の無駄づかいになってきてしまうということがある。

先ほどグリーンインフラというのがありましたけど、ある意味で、そういうところもグ

リーニンフラだと思うんですね、そういう荒廃を防ぐという意味では。そのための撤退の仕方を考えていくべき。

具体的には、例えば今は費用便益分析がマニュアルでちゃんと整備されているところですが、逆に撤退するためのマイナスの費用便益分析のマニュアルをつくるということです。つまり、そこを撤退すれば、どれだけの便益が失われ、でも、どれだけのコストをかけずに済むのかということから判断をすることだかということだと思います。そういう名誉ある撤退を考えるための方策を、そろそろ考え出さないといけない時期、本当に淋しい話ですけれども、でも、そうしなければいけないだろう。

今申し上げたことは、すごく陰気臭い、後ろ向きと思われるかもしれませんが、そうではなくて、これだけ財政政策が厳しくなって、お金が使いえなくなってきたということは、そういうところで使うべきお金をもっと生かしたいというわけです。

今ありました観光需要に対しての対応であったりとか、災害の対応であったり、使うべきところがたくさんあるわけです。それがなくて困っているんですから、そういうところへ有効に資源をうまく配分していく、その方策ですよ。そういう意味からは、積極的なものだと思うわけです。いわゆる選択と集中というような言葉、ずっと使われてきた言葉ですから、それがまさに今、必要になっている時期だと思えますから、そういう社会資本の整備、そういう撤退も整備の一つであるという考え方で、うまく選択して重宝していただければありがたいというふうに考えております。

もしもこれが最後でしたら、私の遺言ということで聞いていただければと思います。以上でございます。

【金本部会長】 どうもありがとうございます。

次、田中委員、お願いいたします。

【田中委員】 田中でございます。資料1と2中心でお話しできればと思うんですけれども、まず資料1のほうには2枚目のあたりに人手不足というところの文言がありまして、資料2の今日の議論の事項のところには、人手不足が大きい項目としてはちょっとなかったわけなんですけれども、ICT、ビッグデータ、AIの活用等のところに書かれている「担い手の確保」という言葉があります。これは、人手不足への対応ということから、やはり担い手の確保ということで、対応策ではなくて新たな雇用をつくり出す視点で、人の力で活力を生み出すような計画が書き込まれればいいなということを思っています。

資料1のほうには市町村における職員数が減少して、技術系の職員の人もなかなかいな

いというふうな現状があるということで、課題を記していただいているんですけども、新しい技術も入ってきますので、多分これまでとは違うような仕事も生まれて、また能力も問われるというところがあるかと思います。

地方整備局等には、例えば専門性の高い方がいらっしゃって、その周りでサポートする人ですとか、地元で仕事のできる人ですとか、若手人材の方というのも、いろんな職能が問われてくるところがあるかと思うので、今の資格の周辺というか、資格があるとすれば、そのバッファーを持たせるというか、そういうふうな形で、新しい仕事も社会資本整備と交通政策を取り巻く分野の中で起き得るんだということの発信ができるかというのかなというふうに思います。

それにつなげて、資料1のほうには一番最後のところにSDGsのことが書かれていますけれども、特にSDGsに取り組みますと、地元を守る意識というか、継続性のある地域に貢献する働き方みたいなことも意識が高まるところが傾向として見られるというふうなデータも出ていますので、社会資本整備の分野においてSDGsに関連する仕事を早くから認識してもらい、若い人だとかお子さんに、いろんな教育をしたり、イベントを通して社会資本の重要性みたいなことも訴求される活動を、これまでもずっとやってこられていますので、その中でSDGsを踏まえた未来を担う仕事があるんだよということを小さいころから知っていただき、親の世代にも、お子さんの世代にも伝えていくようなことがあれば、この人手不足というところから発して新たな雇用を生み出す、プラスどういう認識で地域に根差す仕事ができるかということが浮き彫りになるかなということをおもいました。

もう一つは、今、スマートシティとかコンパクト・プラス・ネットワークということが記されていて、皆さん、大体どこでも今、コンパクトシティを標榜するというふうなことが言われて、有効な事例なんかも出てきていると思うんですけども、私もいま一つ、いろんな取材をしたり、自分でも記事を書く中で、定義がちょっとわかりづらくなっているなということを実感したりします。

今から打ち出されていくコンパクト・プラス・ネットワークというのは、どういうふうな姿であるのかということと、KPIなんかも設定されていますけれども、おそらく今日お示しいただいたような取り組み事例を伺うと、交通がうまくいくとか、便利になるというだけではなくて、実質事故が減るとか、健康的に過ごす人が増えたので医療費の削減につながったとか、水道とか電気とか、そういう整備の分も含めてコンパクト・プラス・

ネットワークが実現しているだとか、新しい次元のものも出てきていると思いますので、次の計画の段階で、全体の調整もあるかもしれませんが、国交省が打ち出すスマートシティ、コンパクト・プラス・ネットワークの新しい定義と、これによって、こういうふうな仕組みができますよということだけではなくて、新しいスマートシティ等が生活や人々の暮らしにどう寄与するかみたいなことの定義が示されるといいかなと思います。

以上、よろしく申し上げます。

【金本部会長】 どうもありがとうございました。

次は、勝間委員、お願いいたします。

【勝間委員】 3点あります。

1点目は、非常に簡単なことでして、例えば今、こういう課題があって、このような解決をしたいといっている中で、おそらくボトルネック規制がいろいろあると思います。特に諸外国に比べて、ここができない、あそこができないというボトルネック規制について、やはり私はいまだにまだ一覧で見たことがありませんので、少なくとも、それを解決できる立場とか、解決できる可能性がある人たちに見せてもらって、どのように前に進めていけばいいのかということについての検討をさせていただけるとありがたいなと思います。

例えば、本当に細かいことなんですけど、私が経験上感じているのは、例えば自動運転を進めようとしたときに、ハンドルを30秒か60秒持っていないといけないという規制があり、本来、自動運転ができるはずなのに、手を離していると怒られて、自動運転が切れてしまっただけで危ないという経験をしたことがあります。

これが海外車ですと、そのまま手を離しても大丈夫なようなことがありますし、あるいは低速モビリティをつくるときに、今の法規制上は椅子がないといけない。そうすると、電動キックボードみたいな、あれは椅子がないほうが明らかに安全だと思うんですが、電動キックボードをもし低速モビリティにしようとして、今の法規制に合わせようすると椅子を取りつけないといけないとかいう形になったり、要するに技術進展に対して今の規制が合っていないものは何があって、それをどのように解決していけば、私たちがやろうとしていることが達成するのかということの洗い出しが必要かなというのが1点目です。

2点目は、これは前もお願いしていたと思うんですけども、もしビッグデータやICTの活用がしたいのであればオープンデータベースが必要です。オープンデータベースの存在について、やはり一部の研究者だけが知るのではなくて、オープンデータベースを使った、例えばサブの解決コンテストでも何でもいいんですけども、さまざまな形で、そ

れを使って民間の力でアワードみたいなものをつくりまして、解決を試みるような新しい市民活用型、民間活用型の新しい問題解決方法が提示されると、新しい方向性として前に進めるのではないかなと思います。

3点目は、さまざまな社会資本のストックに対して国全体のデータというのを、おかげさまでいろんなところで見せていただいているんですけども、おそらくこれは内部資料としてはあると思うんですが、県別のデータとか、県別の指標といったような形で、地域ごとにどのようなばらつきがあって、どこに改善が必要で、どのような施策が必要なのかということについて、もう少しわかりやすいといいなと思っています。

なぜそれを申し上げたかといいますと、いわゆる少子化が原因というのは、さまざまな形で、実は都市型集中も少子化の原因の一つとなっています。今現在、資料を見ますと、さらにインフラに関しては都市の集中を促すということが書いてありますと、先ほどお話がありました限界集落の問題はともかくとして、やはり地方部のインフラがより都市に対して劣れば劣るほど都市型集中が進み、都市型集中が進めば進むほど少子化になるということで、じゃあ、少子化になったら、また人手不足だし、運送力の不足があってどうするのという形、非常に矛盾した政策になってしまうんですよ。

ですので、今の社会資本整備の政策の中で、要は少子化に対してどのようなインパクトがあるのかということについては、やはりある程度、地域別のデータベースの整備が必要ではないかなと思います。

以上、3点です。

【金本部長】 どうもありがとうございます。市町村レベルですと、何と言いましたか、整備が大分進んでおるようではありますが、内閣府か内閣官房か、あっちのほうで。

【社会資本整備政策課長】 内閣府でも国交省以外も含めたストックの計算は出しておりますので、また。

【勝間委員】 ええ、ぜひ。それとやはり少子化とのかかわりで、結局、何の整備が必要かというのを知りたいんですよ。保育園だけではないと思うんですね、その少子化を起す影響というのは、地域別に。

【金本部長】 その話じゃなくて、主に市町村の方が利用するというのを想定しているんなデータを集めて、ネット上で公開をされて。

【社会資本整備政策課長】 内閣府のほうでですね。市町村がいろんなデータを使って、いろんな計算とかできるものが今ちょっとありますので、また。

【勝間委員】 その論文は、先ほど検索してさくっと見ました。

【社会資本整備政策課長】 そういうストックの推計なども含めて、また政策に反映できるよう、ちょっと研究していきたいと思います。

【金本部会長】 わかりやすく使える形にはなかなかないというのが現状かもしれませんので、そういうものが広がっていくと、個々の人たち、あるいは個々の市町村、個々の研究者が自分なりの分析をしてということができるようにはなるんだろうと思っています。

【総合政策局長】 金本部会長がおっしゃっているのは、経済産業省と内閣官房が提供しているRESASのことですか。

【金本部会長】 そう、RESASです。役所の人に、こういうのをつくって出せといっても、一回ぐらい出るかもしれないけど、すぐなくなってしまうんで、結構いろんな人が、いろんな使い方ができるようなデータベースが公開されているというのが非常に重要かなという気がいたします。

次、住野委員、お願いいたします。

【住野委員】 ありがとうございます。住野でございます。私のほうからは、資料2の災害の発生時における交通機能の低下と抑制策や迅速な復旧のあり方ということで、少し意見なり要望を申し上げたいと思います。

ご承知のとおり、昨年発生しました西日本豪雨ということで、被災した鉄道の復旧においては、道路、それから河川との連携が図られまして、鉄道との一体的な工事を行うことにより復旧の時期を前倒しするということが可能になりました。改めて、全ての関係者が連携することの重要性が認識されたのではないかとというふうに私は思います。

その上で意見を申し上げたいと思いますが、鉄道沿線のいわゆる地権者である住民の皆さんの理解がなかなか得られていないという状況もありまして、例えば重機によって短期間で復旧作業ができるにもかかわらず、実は手作業で工事を行わざるを得なかったという地域もありました。

そこで、非常災害時における土地の一時使用を定めた、いわゆる道路法の68条を一つの参考にしていただいて、鉄道の復旧作業のための緊急対策が可能となるような法整備がやっぱり必要ではないかなと思っております。いわゆる行政が調査して、全ての関係者との連携を図っていただきながら、日常化する自然災害へ鉄道の復旧対策をスムーズな形で移行できるような、そういったシステムをぜひともつくっていただければというのが、ま

ず1点です。

もう一点は、先ほど資料2にもありましたICT、ビッグデータ、AIの活用と生産性の向上ということで、これは、これから観光需要、そしてMa a Sの関係も含めて非常に重要なことというのは認識しておりますし、これを広げていくということでは賛同するわけではありますが、都市機能がいいところはいいんですが、過疎地とかになりますと、こういったビッグデータも含めて誰がリード役になるのかというところが、特にMa a Sなんかは、そうですね。

特にいろんなデータが入ってくるわけでありますから、いわゆるアプリで配車したり、いろいろするときに、どうやってセキュリティを管理していくのかというところがなかなか見えないものですから。データの的には、もっともっといろいろなデータが本来は増えていく要素には、やはりセキュリティ管理というものを、どうそれとマッチングさせていくのかということがもう少し出てくれば、地域にも、観光上まちづくりにも生きてくるのではないかなと思いますので、そういった視点も少し出していければ非常にありがたいなというふうに思います。

以上です。

【金本部長】 どうもありがとうございます。

次、上村委員、お願いいたします。

【上村委員】 上村でございます。先日の総会のときにも申し上げたことなんですが、この民間資金、PPP/PFIコンセッションの位置づけというのをもっと上げなくてはいけないと私は思います。

今回の参考資料でも666件というふうに件数では出ているんですけども、やはりこれは金額でしっかり出していくべきだと思います。その金額というのは、例えばバリュー・フォー・マネーというような、VFMというやり方でもいいですし、あるいは、どういう規模のプロジェクトであったかという金額の総計でもいいと思うんですけど。なぜ金額が必要かというと、やはりPPP/PFIというのは財政規律にきいてくるということがポイントでございます。社会資本整備でやりたいこと、やらねばならないこと、今日のお話の中でも山盛りなんだと思いますが、たくさんある中で、全部のことが国交省の予算の中でやれるわけではありません。ゆえに少なくとも事業性があるものに対してはPFIでやれないかともっともっと考えてみる必要があります。今、地方でも人口20万人以上の都市に対しては優先的な課題として、なぜPFIを事業性のあるものでやらないのかという

ようなことを一応問うというようなことはありますけども、これも首長さんの考え方に左右されます。また、別に罰則規定があるわけでもありません。今のところ義務ではないわけです。

P F I テストをやりますと、どうしても手順なり、時間がかかるというようなご批判があり、また、イギリスなんかでもそうだったという反省はあるんですけども、できるだけ簡素な手法で、P P P / P F I コンセッションをやれるというようなことをもっと位置づけしていく。このことは、これから日本が第4次産業革命の I C T、ビッグデータ、そういった新しい産業の成長戦略にもきいてきます。当然、財政規律にもきいてくるということを、やはりもう少し重く位置づけをするべきです。もちろん、ここにも生産性を向上させるインフラ整備・運営についてというような枠の中に入っているんですけど、こういう枠ではなく、むしろ財政の有効な活用としてのP P P / P F I というような位置づけの中で考えていくべきです。

それには、こういった参考資料でも件数ではなくて金額で、これ、目標も金額で出ていますよね、10年間で22兆円ぐらいでしたね。そういう目標が出て、今はまだ10年たっていませんが、目標に対してどれぐらい達成しているのかなというところも気になるところでございます。

次は、今日、M a a Sのお話も随分ありました。先ほどM a a Sをこれからやっていく上においてセキュリティの話も出ましたけれども、M a a Sを進めていこうとすると、今までとは全く違う金融でありますとか、流通、小売、宿泊、医療、福祉、観光だとか、いろんなところを統合していく。そういう交通モビリティというところで、M a a Sという形で統合していかなければならないわけです。そういう統合していく人材というか、統合プラットフォーム官庁に国交省はなっていくということだと思っただけですね、このM a a Sなんかを見ていると。

異分野との連携というよりは、やっぱりいかに統合を、どこが統合の中心になるかということ。しかし、交通というところでは、統合していくというような、そういう気合いというか、覚悟というか、責任を持ってM a a Sというのは進めていっていただきたい。これは大きなチャンスであると思います。

それから、もう一つ、最後に。こういう災害に対する広報のこと、先日も申し上げましたが、広報というのは、こういうハードがあつてよかったということもさることながら、やはりハザードマップの公表といいますか、ハザード地区をしっかりと認識する。これほど

多くの災害が来て、またこれからも予測されていくわけです。今まで結構、ハザードマップの公表などを遅らせていたのは、不動産業、あるいは開発デベロッパー、金融、銀行、それから持っておられる方自体、住んでおられる本人自体も、自分がローンで買った住宅がハザードのところだということに対しては担保価値が下がったりしますから言いたくない。結構、知りたくない、知らせたくない、そういうのが働いていたことも事実だと思います。しかし、そういうことを言っていられないと思いますので、やはりハードインフラでどこまで守るのか、守れないのか、ソフト対策インフラでどういうふうにするのか、守れないのか。そういうことをもう少し認識させていくという広報をやっぱりしっかりやっていくべきです。

それから、先日も申し上げましたけれども、台風21号のときに、やはり水門が、特に関西の地区で長いこと、40年以上使われていなかった、一部では無用の長物のように言われていた水門でしたけれども、今回、第2室戸台風や第1室戸台風の反省を得てつくられたこの水門というのが、経済的な被害というのを17兆円以上も守ったと言われてます。やはり国交省としてハードで何をどう守れたのかということ、それから、これから何をどこまで守るのか、そういうことのしっかりとした認識の上で、ハード、ソフトの総動員ということにしていきたいと思えます。

以上です。

【金本部会長】 どうもありがとうございました。あまり真面目な話でもないんですが、この前、うちの火災保険が更新の時期になって、代理店の人がハザードマップの抜き刷りを持ってきて、結構公表していると。そういう格好でPRをしてくれる人がマーケットで出てくるんだなと思ってびっくりしたんですが、役所がPRしても、あまり皆さん聞かないんで、そういう民間のいろんな人たちが使えるようなものとして、うまく使っていきうようお願いできればと思います。

あと、飯尾委員、お願いいたします。

【飯尾委員】 ありがとうございます。飯尾ですが、今日は、これから議論を始めるといことですので、少しチャレンジングというか、挑戦的ですけども、行政の癖でなかなか議論しにくいけれども、これからちょっと工夫して議論したらいいんじゃないかということをお3つばかり申し上げます。

第1は、今も話が出ましたけれども、防災、災害対策で土地利用の誘導をしたらどうかという話が出ております。これ、これまで議論しにくかったのは、皆さんおっしゃって

るとおりでありますけれども、やはり念頭に置かないといけないのは私権と公益とのバランスでございます。これまで防災対策というのは、安全にしておきますよということばかり言っているわけでございますけれども、そうすると土地の値段も上がって、皆さん、非常にハッピーだということです。

ところが、ハザードマップで、これは危ないですよという、今お話が出たように、そこに住まわれると困るんですけれども、住みかえようと思ったって、もとの土地の値段が下がってしまえば移れない。1軒だけ移ってくだされば、こんな大きな防災施設はつくらなくてもよろしいというようなものがあるかもしれないとなってくると、そういう対策と私権、あるいは私権制限ということも、やっぱりバランスをとっていかないといけないのではないかと。

これまでは、そういうことはあまり考えなくて、国はプラスアルファでするんだというばかりです。結果的にいろいろ影響はあったはずでございますけれども、その計算を見せていって、場合によっては私有財産を補償してでも全体の目的を達成するというのも考えないといけない時期に入っているのではないのでしょうか。そこまで個別の事業では考えにくいんですけど、大きなところで考え方を整理していくということも、ひとつ課題ではないかなということなんです。

しかも、そのことはすぐに実現するとは私も思っておりません。しかしながら問題提起をして、実現できない、壁にぶつかったということ自体が世論を喚起すると思うんです。その中で人々の意識はだんだん変わってくるということで、どうせできないといって諦めるのではなくて、問題提起だけはしておく。いろいろな調整の中で、今回は諦めたということがあってもいいと思うんです。

最初にできることだけ、きれいにまとめて出しては、みんな、問題に気がつかないということがあるので、少々先鋭であっても頑張ってみるということが必要ではないかと。第1でございます。

第2は、皆さん、データのことをおっしゃって、私も大賛成でございます。データをオープンにすることによって、できることが多いのです。ところが、普通よく言われるのはデータの利活用という、国が持っているデータを公開しろという点。もちろん私もそうすべきだと思っております。

ただ、実は人々の活動は、国の活動だけではない。例えば地方公共団体がやっている、それは、国ではないから知りませんとか言うけれども、国のデータを公開すれば、当然、

地方公共団体も利益を得られる。そうすると、地方公共団体の側も自分の持っているデータを出してくださらないといけないですね。国のプラットフォームにどんどんのせていこう、あるいはデータの利活用という国のデータを民間が使う、これも非常にいいことだと思いますが、逆に言うと民間が持っているデータでも、公益性があるデータについてはやはり提供を求める。囲い込むのではなくて、オープンにさせていただくということ。

これ、かなり根本的な問題があつて難しいことはよくわかっているんですけども、データについては、官民の協力というのは一方向ではなくて、双方向だということを強調したいと思います。データは、みんなを利するというのを強調すべきではないか。どうしても行政は、自分の庭先だけきれいにしたいので、公開と言われれば公開しました、で終わりそうなのですけども、さらにそのデータをよくするためには地方公共団体や民間の協力も必要だということを訴えるべきではないか。これ、2番目でございます。

3番目は、今日はMaaSの話も出ましたし、AIの話も出ましたが、新技術でございます。どんどん活用すべきだというのはもっともでありますけれども、新技術ですから、とりわけここで議論していますような交通、あるいは災害をはじめとする社会資本ということになってくると、ほんとうにそれで安全が確保できるのかどうかということはまだわからない。わからないけど、使ってみたいということでございます。

そうすると、行政の中に幾らか実験の要素が入ってくるということです。一応やってみて、だめだったら、もとに戻るということです。これ、もちろん全国では難しい。じゃあ、どこで実験してもらうか。我々は、考えてみると特区の制度を持っているわけです。今、特区は、やりたいという自治体があつたり、業者があるから、自治体が手を挙げるところもあると思いますが、手を挙げて自分の組み立てで、これをさせてほしいといって規制をやっているところに働きかけるような図式になっていますが、国として、こんな実験するところがありませんかということを書いてみて、実際にやるところを公募するのがあつてもよろしいのではないかと。

そのとき非常に重要なことは、これは実験ですので、データをとることが大切。これまで特区というと、認められたら大喜びでやってみる、その後どうなったんだろうというのがたくさんあるわけですけども、特区というからには、やはりそれなりのデータをとらないといけない。その費用は国が持つてでもやるという実験をするということで、今の状況で言うと申請主義で、やらせてくださいというところに責任をとらせていると楽でありますけれども、しかし、そのようなやり方で、これだけ大きな技術変化を乗り切れるかと

いうと、かなり難しい。

そうすると、国土交通省にはそれなりのノウハウもあって、これまでのデータをとることについては能力もあると思っておりますので、そういうところが、そういう仕組みを提案してきて実験してみる。もちろん実験したいというところを募集するわけですから、それは双方で危険を分担し合うということになると思いますけれども、そういう仕組みを考えてはいかがか。これは3点目でございます。

以上でございます。

【金本部長】 どうもありがとうございました。

私、個人的にエビデンス・ベースド・ポリシー・メイキングに巻き込まれていて、今、飯尾委員がおっしゃったようなところもかかわってはいるんですが、ひとつデータの公開ということは、公開できるものはいいんですが、個人情報、あとは企業の経営情報、個別情報って公開できないというのが基本なんですけど、ただ、そういう個人情報自体を使うんじゃないものについて使えるようにしようというのが世界の動きでございまして、北欧が一番進んでいます、ヨーロッパは全面的にやっていて、アメリカでも前から進んでいるんですが、あまりシステマチックではないので、EBPMコミッションというのができて、そういうものを推進すべきだという提言が出ています。

そのキーワードはセキュアデータサーバーというやつで、最近、クラウドユースが発展していますので、クラウドにばかどかいデータを全部のつけることができる。使う人は、その中に入って統計的な処理をする。そこからデータを抜き出すことはできない。そこから出すものについては全部チェックして、個人情報とか入っていない分析結果だけしか出せないという仕組みをつくっています。

日本でも少し政府統計については始めているんですが、こういうのが今、世界でトレンドですということで、なかなかすぐにとというのは難しいんですが、こういったこともご検討いただければと思います。

もう一つ、今の実験につきましても、どうやって実験を設計して、実験からどういう知識が得られるかということを考えてやるということが、もう20年ぐらい世界では進んでいて、それなりのノウハウがある。これは、多分、国交省の中であまり。今まで社会実験ってやられていますけども、そういうタイプのきちんとしたものはあまり見たことがないということで、そういうものについても研究する余地はあるのかなという気はいたします。すいません、余計なことを言いました。

次、相澤委員、お願いいたします。

【相澤委員】 私もデータについて、一言申し上げさせていただければと思います。

I C TやA Iの活用、あるいはオープンデータの利活用により新しい価値が創生されることについては、既に大勢の委員の方々からご指摘をいただいたところではありますが、私の専門である情報学分野の視点から、データそのものが社会資産であるという点について、いま一度、強調させていただきたく思います。

というのは、データを集めて共有することで価値が創生されるということは、同時に、誤ったデータ、不正確なデータ、データの欠落が非常に大きな経済的損失をもたらすことも意味しているからです。

データは、生ものでありますので、維持・管理をしなければ不正確になって行きます。例えば住所のデータベースをとっても、届かない住所が増えてくれば、郵便のコストもかかります。このようにデータ品質の低下は、ダイレクトに経済的な損失に結びつくというもののだと考えられます。

そういう意味でデータそのものを社会資産として考えたときに、どうやって維持・管理するか、あるいはデータの正確さに責任を持っているところはどこなのか、が重要になってきます。オープンデータであれば、データを出した人が責任を持っているわけですが、一般に誤りに気がつくのは利用者のほうで、利用者側で修正してサービスに使ってしまうと、大もとのデータのほうに修正のフィードバックがかからない。たとえばそういったことにも配慮した制度設計が重要になってくると思います。このように、データについてはプラスの面だけではなくて、整備をしなければマイナスの部分が出てくるということを、今後ご配慮いただければと思います。

以上です。

【金本部長】 どうもありがとうございます。

それでは、大串委員、お願いいたします。

【大串委員】 ありがとうございます。ほとんど議論が出尽くしていると思いますので、軽く3点申し上げたいと思います。

一番最初に大前提としまして、公共でやることというのは、直、利益に結びつくようなことではないんだけど、公益に資するという長期的な視点に基づいていろんな事業をなさっているんだと思います。そうした観点からしますと、例えば今回、海運について国際戦略港湾がつくられて、創貨というロゴが当てられておりますけれども、背後地に荷さ

ばきの設備等がつくられてという事例が載っています。

私、たまたまおとといぐらい、大井埠頭とJR貨物の新しい新東京ターミナルというのを見てきたんですけども、目鼻先にあるにもかかわらず、貨物線が通じていなくて、一旦トラックで運ばれて、またそこから荷さばき棟を通して配送されるというのが出ておりました。

ちょっと質問したら、実際、港湾局と一緒に貨物線を引き込んでどれぐらいのメリットがあるかという勉強会も開いたんですけども、短期的な利益にならないということで、今、勉強会もとまっていますというお話を伺ったんですけども、これまでトラックの運転手の方たちが足りないということがもう明白になってきていますし、どうしてトラックの運転手にならないかという、やはり荷待ちで長時間労働を強いられるとかいう事態になっておりますので、もっと広い視点で、JR貨物さん、今、北海道の線路が維持できるかどうかという不安も含めて、また違う意味で国益に反するような、国の税金を投入していろんな設備等を守るということを考えたときに、荷出しのところをJR貨物さんなどに任せて、そこで利益を得ていただいて、ほかで我慢してもらおうというような施策もあると思いますので、ちょっと長期的な視野から埠頭管理含めて考え直していただけるような機会があればいいのかなというふうに思いました。これが1点目です。

2点目ですけども、上村先生のほうから交通の統合の話も出ました。地域の公共交通、非常に細って弱っております。皆様が出張されたりすると、大変な思いで現地にたどり着くということもあるかと思えますけれども、やはりそうした際に他モードの連携、例えばバスと電車が非常にわかりやすい料金体系で、両方使うとお得になりますよというような運賃を設定できる。そうしたことによって誘導できるといいでしょうか、ふだんから使ってもらえる公共交通として一体的に利用していただける。

そうした中で、もちろん皆様は、地域公共交通活性化再生法というのをつくられておるんですけども、他モードの連携が非常に難しいということをお聞きしております。ほとんどカバーできているんですけども、少しの文面を足すとか、そういったことで大きな改善が見込める分野も必ずあると思いますので、そこはしっかり現場と連携していただいて、どこが新たな試みの障害になっているのか。

先ほど勝間先生のほうからボトルネックという話もありましたけれども、すばらしくよくできているのに、ちょっとここが足りないので大きな改革ができないということが必ずあると思いますので、そこを見つけ出して小まめに対応していただきたいというのが2点

目です。

3点目ですけれども、開発された技術が実装に活用されないと。皆さん、いろんな技術開発にも資金を出されていると思います。実験上、非常によかったんだけれども、普及に至らないというようなこともいろいろあるんだと思いますけれども、ぜひ用途開発含めて、いい技術は普及させていただくようなスキームも一緒に出していただきたい。

それは民の仕事でしょうというわけではなくて、技術開発に対して研究資金出しているわけですから、いいものはやはり普及させて、日本発の技術含めて輸出していただける体制もとることができると思いますし、いいものが埋もれてしまって、気づいたら、組み合わせのイノベーションで海外事業者に案件がとられているということがないように、しっかり用途開発や市場の形成含めて、技術開発に着目していただければいいかなと思いました。

以上です。

【金本部会長】 どうもありがとうございました。

じゃあ、家田委員、どうぞ。

【家田委員】 追加でいいですか。

【金本部会長】 はい。

【家田委員】 すいません、短くやります。皆さん、大変いいことをおっしゃっているんで、ちょっと追加的に便乗してお話ししたいと思うんです。

飯尾先生がおっしゃったのは、今回のレポートのいいところをついていると思うんですけど、僕も同感で、今やっていることと、これからやらないよりはやったほうがいいよねということを書いている感覚が強くて、その手前に問題設定はされているんだけど、これやると問題は解決するのかというところについての認識で言うと、僕は、こんな程度のものじゃ、全部とは言いませんけど、解決はしないなど。もっと本気になってやらなきゃ、多分、だめだなという感覚を持つか、こんなもんで上等だよという感覚を持つかというのは委員によって違うと思いますけども、よく議論すべきところだと思っております。

それで、1つ加えて言うんですけれども、上村先生が言ったPPP/PFIについて言うと僕も同感でして、特に今回、あまり意識されていないように見えるのは、途中でメンテナンスの話が出ましたが、そこは今やれていませんから、やるべきと言っているんだけど、やれていないですから、それは膨大なマーケットなんです。お金使うけど、そのところがやらなきゃいけないとなった途端に、民間のマーケットになるんですよ。

そういうふうには認識すると、料金とって何とかするという類いのところじゃないところでもPPP的な事業というのは大いにあり得る。それは、大きいのはメンテナンスだと私は認識しています。

それから、2つ目は、相澤先生が言ったのかな、よく言ってくださったというところでありまして、技術というものに対して、とりあえず世間で言われているようなものを並べておくと、何かやったような気がするし、それで解決できるかのような幻想を抱かせるのは国民に対して申しわけない話であって、より技術というものに対して真摯な態度が必要だと思っています。

そしてまた、日本のオリジナルはほんとうはどこなのかというのを真剣に考えなきゃいけない。同時にまた、ここまで国土交通省が、さあやりましょうと言ってやってきた技術開発は幾らでもあるんですが、もちろん成功したものもあるけど、悲惨な結果に終わっているものも多々あるわけでありまして、何の実用にもならなかったものがあるわけです。

ここにいろいろ挙げて、さあやりましょうと言っているものは、ここまで国土交通省が推進してきた技術開発の反省の上に立って、どういう技術開発管理をすればいいかというのが見えてこない、またぞろ同じことが起こる。ぜひ、そのこのところに対する過去への反省というのを入れていただきたいし、とりわけ申し上げたいのは、割とかたい技術というのは、安全に対して割と伝統的に一生懸命やるんですよ。だけど、電子技術等々については、あまりにも楽観的過ぎるままに実用化されて、そして導入されて、とんでもないことがいろんなところで起きている。起きてしまった後は、「いや、そんなところまで考えていませんでした。うちの会社のせいじゃありません」でチャラでしょう。

こんなことは、少なくとも交通の上ではあっちゃならないんですよ。例えばドローンにしても、何にしてもそうです。自動運転、AI、いろんなものでいろんなことをやってもらいたい。僕もそうなってほしいけど、そこについては世間で言っているような状況よりも、さらに一歩も二歩も安全に対して真剣な議論を国土交通省では持った上でやらないといけない。誰も責任をとらないことになっちゃう。その落とし前は、みんなユーザーのところに行くんですよ。住野さんも、そういうご趣旨のことを言っている。僕は全く賛成ですね。

ぜひ、技術開発についても、新しいものが、これをやるとよいかただけじゃなくて、それやるとどこまでできるの、そのネックには何があるのということをきわめていただいて進めていただきたい。これが加えて言いたいところでございます。

最後、もう一つだけ。住野さんが多分、遠慮されてあまり言わなかったんじゃないかと思うんですけど、人手不足と生産性の向上というところについて言うと、一番重要なことは、交通なり、国土なりを担っている人たちが、そこに生きがいを感じて、おもしろさを感じて、そしてもっともっとやりたい人が出てくるというのが一番筋であって、それが十分じゃないから人じゃなく機械でやりましょうというのは、もちろんサポートであって、本筋というのはどこにあるかというのをよく見きわめなきゃいけない。

そうすると、どういう仕事はもっと生きがいのほうに行くべきであって、どういう仕事は、「これはやっぱり機械じゃなきゃできないですよ、機械だからこそたくさんできるんですよ」というところの仕分けがされないままに、何かICT、ビッグデータ、AIを使うと人手が要らなくて、今後はいいんだよねというのが、あまりにも安直過ぎるような感じがいたします。ぜひ、そこをよよくお考えいただいた上でやってほしいし、生産性向上といいますけど、生産性の一番簡単な計算法は労務賃金÷労働時間ですから、賃金が安ければ生産性は悪いんですよ。

これまで日本がやってきたことは、正規雇用から非正規雇用を増やすことであって、そうすれば労務単価は下がるんであって、生産性は下がっちゃうんですよ。労働というのは、ほんとうは何なのか。交通や国土を担っている人たちの誇りは何なのかというところも、ぜひ議論の真ん中に置きながら、ここの部分を議論していただきたいと思います。

【金本部会長】 どうもありがとうございました。

大体一巡したんですが、多分、事務局の人たちは、我々が思っているよりもいろいろ検討されていると思いますので、ああ、磯部さん。

【磯部委員】 ありがとうございます。Ma a Sというのが出ているんですけど、大体イメージとしては人流のイメージだと思いますが、やっぱり物流についてもMa a Sではないかというふうに思います。

先ほどの大串委員のご意見と全く同じことなんだと思いますけど、そこをやっぱり考えて、IoT、AI、ビッグデータを使ったら随分よくなる場所があると思うんで、これを早くやるべきだということです。

もう一つは、防災の関係で土地利用を考えるということがありました。簡単に言うと危険なところに住まないということだと思いますけど、同時にやらなきゃいけないのは安全で、住んでいいところを開発するということをぜひやって、こっちに来たらいいですよというメッセージを出すべきだと思います。

例えばUR機構などがずっとやってこられたこともありますし、また、今日いただいた資料でもコンパクト・プラス・ネットワークというところにコンパクトシティをつくろうというのがありますけど、実はコンパクトタウンとか、コンパクトビレッジというのはあまり出ていなくて、参加している四百幾つの中でも村が参加しているのはほとんどないですね、例外しか。やっぱり、そういうところもいいところ、安全で住みやすいところをつくって、それで危険なところから引き寄せてくる、追い出すんじゃなくて引き寄せてくるという発想が必要だと私は思います。

以上です。ありがとうございました。

【金本部長】 どうもありがとうございました。

ほかには大丈夫ですか。

では、事務局のほうから何か。

【社会資本整備政策課長】 ありがとうございます。ご意見いただき、ありがとうございました。しっかりと受けとめてやっていきたいと思いますが、若干取り組んでいることとか、ご紹介できることがあれば、各局から順次お話しさせていただければと思っております。

まず、私のほうからでございますが、インフラの老朽化で50年以上経過したものということでございまして、ご指摘のとおりだと思います。当時、点検もまだ進んでいなかったもので、50年以上ということをつくっておりましたが、家田委員おっしゃるような誤解を招くことであると思いますので、今後、使い方には気をつけていきたいと思います。

また、上村委員からPPP/PFIのお話がありました。数値目標としまして10年間で21兆円という目標を掲げております。それに向けて、今、コンセッション等やっておるところでございますが、ただ、次の計画に向けてKPIなり、また検討していきたいと思っております。

また、20万人以上のところは、委員おっしゃったとおり、優先規程ということで検討が進んでおりますが、我々もやっぱり20万人以下のところもやっていかなきゃいけないと思っておりますので、今、そこについて対象にした支援策なんか、新たなものを検討しているところでございます。

また、官民連携というのは、確かに生産性のところに書いてはあるんですけど、それ以外のところでも重要だということで、いろんなところに官民連携という言葉は入れさせていただいたんですが、おっしゃるとおり、財政面含めて行政のあり方全般に通じるもの

だと思っております。そういう意識で取り組んでいきたいというふうに思っております。

あと、家田先生の人手不足のところ、確かにご指摘ありました新技術の活用、働き方改革、処遇改善通じて担い手の確保をしていきたいというふうにご書かせていただいたところでございますが、それも後ほど担当部局から、取り組み等あればご紹介させていただきたいと思っております。

今、いろんなお話がありまして、災害についてのお話がありまして、また水局からお話しさせていただければと思っておりますし、あと、スマートシティとか、コンパクト・プラス・ネットワーク、あと、災害と土地利用の検討を都市局のほうで始めたという話がありましたので、そのあたり含めて都市局のほうから。また、MaaSなり、公共交通の他モード等の話がありましたので、公共交通政策部から話を。あと、隊列走行の話、道路局でありますとか、埠頭管理の話で港湾局なり。また、そのほか新技術の話、データの話、人手不足の取り組み、物流等で話があれば、順次ちょっと紹介させていただきたいと思っております。

では、水局のほうからお願いできますでしょうか。

【水管理・国土保全局河川計画課長】 水管理・国土保全局の廣瀬と申します。よろしくお願いたします。

去年の災害につきましては、今日、委員でお越しいただいております小池先生を小委員会の委員長としまして、ご提言をまとめていただきました。今日のご意見に対し、少しその中でのご議論を紹介させていただきまして、今どんなふう考えているかを説明させていただければと思っております。

象徴的なものとしたしましては、現在、氾濫危険水位に到達した場合に市町村が避難勧告を出すという仕組みになってはいますが、整備を進めて、氾濫危険水位に到達する回数を減らしていくということが本来我々の役割だと思うんですけども、近年は氾濫危険水位を超過する回数が増えているというデータを、小委員会の中で提示させていただきました。

今回の30年7月豪雨は、気象庁のほうで初めて1つの降雨現象に対して温暖化による水蒸気の増加が影響しているんじゃないかということのご指摘があったと思っております。今日のお話の中でも複合災害という話がありました。あるいは2段階整備とありましたけれども、我々どうしても津波のレベル1、レベル2だったり、洪水のレベル1、レベル2、高潮のレベル1、レベル2を考えていたんですけど、実は土砂の1.2と洪水の1.2を掛けたら、もしかしたらもっと大きいのが出ているかもしれないみたいなことは今回あったのかなと思うと、いわゆる我々の2段階といいますか、考え方ももう一度整理しないとい

けないことは、ハード対策においても出てきているのかなというのが、まず1点でございます。

もう一点は、先ほどハザードマップの話がございましたけれども、小池先生からございましたように、水防法の改正とか土砂法の改正をして、かなりハザードの情報は公的な形で出るようなところまで来ています。今回もあったんですけども、それが住民の方になかなか理解いただけなかったというところが大きなポイントかなというふうに思っております。住民目線の情報提供から、住民主体として住民の方に動いてもらわないといけない。

これは、新たな段階かなということで、河川、砂防の施設整備だけでは、災害を防ぎきれないとの認識のもと、水防災意識社会、防災意識社会という、我々だけではなくて、自治体だけではなくて、住民の方々が、マスコミの関係者の方々が、あるいは鉄道の事業者の方々が、それぞれが備えていただくという取り組みを進めています。まさしくこの計画部会で御議論いただいているように総合的な取り組みをどんなふうに防災のほうからお願いしていくかという状況になってきているのかなとつくづく思っているところでございます。

防災を非日常に捉えてしまうと、いざというときになかなか動けないというのがやっぱりあるのかなと思っております。日常の中で防災をどんなふうに認識いただけるかという話の中で、例えば都市計画との関係になっていくのかなと思っておりますので、先生方のご指導を得ながら、防災の関係にもぜひ生かさせていただきたいと思っております。よろしく願いいたします。

【都市局都市政策課長】 すいません、ご示唆に富むご指摘、いろいろありがとうございました。都市局の倉野と申します。

安達委員ほか皆様のほうから新技術の関係、スマートシティというご指摘をいただきました。現在、モデル事業を実施すべく、募集・選定作業を進めさせていただいているところでございまして、自治体と民間とのニーズのマッチング、そういったものを進めさせていただいております。できるだけ早い時期に実装して、目に見える形で示させていただく、こういったことをさせていただきたいと思っております。

もちろん、家田先生におっしゃっていただきましたように、安全面には十分注意した上でしっかりと検証を行っていく、そういう取り組みをさせていただきたいと思っております。

それから、小池委員のほうから、最初ご紹介いただきましたけれども、昨日、実は社会

資本整備審議会の都市計画基本問題小委員会の議論を再開していただきました。飯尾委員のほうにもご参加いただいております。

その中で、事務局として提示させていただいておりますテーマは2点でございます、1点は、田中委員とか、ほかからもご指摘のありましたコンパクトシティやコンパクト・プラス・ネットワークの関係であります。これの効果検証と今後の展開をどう図っていくかという点でございます、委員ご指摘いただきましたけれども、単にコンパクト化を進めるだけじゃなくて、健康でありますとか、生活に寄与する形というようなものも当然、一つの論点になってくるかと思えます。

それから、もう一点が災害とまちづくりの関係でございます。ここにつきましても、土地利用の規制についてどう考えるのかということを含めて、今後ご議論いただきまして、具体の政策につなげていきたいと思っておりますので、よろしくお願い申し上げます。

【総合政策局公共交通政策部長】 それでは、私のほうからM a a Sのご説明をさせていただきます。いろいろご意見いただきましてありがとうございます。

M a a Sにつきまして、先ほどございましたように、個別の移動サービスの統合であり、さらには、価格を1つにしていくという価格の統合、まさに統合サービスの典型でございます、新しいサービスでございます。

さらには高付加価値化という意味では、小売や医療や福祉、あるいは行政サービス、そして物流といったものとも連携し、さらには統合ということも必要となってくる。これが有効だと考えておりまして、M a a Sによりまして、利用される皆さんの外出機会などの行動に変化をもたらすということ、あるいはライフスタイルに変化をもたらして、さらには町のあり方にも変化をもたらすものだと考えております。

こういったことで、今、私ども国土交通省で懇談会を開催いたしまして、都市、地方、あらゆる地域でM a a Sの利便性、サービスを楽しむような環境にしていきたいということで、1つは、データの連携、それからオープン化の範囲も含めまして、どこまでを連携するかとの議論。あるいはデータのセキュリティ、そういった観点での技術的な議論というものを進めていこうというふうに考えております。

次の年度につきましては、過疎地域も含めまして地域の特性に対応した、かつ、横展開できるような実証実験というものを公募によりまして支援していくということも次年度には考えております。

こういったことを進めるためにも、モード間の連携、鉄道、バス、あるいはバス同士の

連携ということも地域交通に必要ですので、これらを円滑に行う仕組みを考えるということで、別途、検討会で考えさせていただいているところでもございまして、引き続きご理解、ご支援をいただきたいと思っております。

【参事官（総合交通）】　　続きまして、観光の関係で家田委員等から地方づくり、まちづくりへの貢献ですとか、住んでいる人にとって有益な観光ですとか、さらには、潜在的な需要ということでハラル対応というようなご指摘もいただいております。ご案内のとおり、地域づくりとの関係というのは、そういう取り組みをこれから進めていかなければいけないということで、観光庁のほうでいろいろな事業を行っているところでございます。

さらに、観光公害のような部分についても、少しずつ議論が進んできておまして、今後の計画の中では、しっかり、そうしたことも留意していかなければいけないと考えております。

ハラル対応につきましても、少しずつターミナル駅、具体的には日光ですとか、また空港のほうでも、祈禱室といったものの整備が進んでいる部分もございまして、そうした動きを踏まえながら、今後さらに検討が必要と考えてございます。

【社会資本整備政策課長】　　次、道路局、何かございますか。

【道路局企画課課長補佐】　　道路局でございます。安達委員のほうから、物流の関連でトラック隊列走行ですとか、民間直結型のスマートインターの話がございました。

ダブル連結トラックにつきましては、本年1月29日に本格導入させていただいたところでございまして、今後、さらに推進して参りたいと思っております。

また、民間直結型のスマートインターにつきましては、29年度に制度を創設しまして、昨年夏に三重県の多気スマートインターというところで、全国初の事業化をしています。今後とも順次推進していきたいと思っております。

物流の観点では、今後、トラックの隊列走行というところにも力点を置いてやっていこうというふうに考えてございまして、SA・PAの整備も重要だというご指摘がありましたけれども、必要となるSA・PA等の環境整備も順次進めていきたいというふうに考えてございます。

また、自動運転に関しても本日ご発言がございましたけれども自動運転導入に向けては、自動車の開発以外に道路のインフラ整備の観点も非常に重要と考えておりますので、ほかの部局とも連携して推進していきたいと思っております。

以上でございます。

【社会資本整備政策課長】 どうぞ。

【自動車局総務課企画室長】 自動車局でございます。家田委員からの担い手の不足の問題に関しまして、担い手の方が誇りを持って働ける、あるいは生産性を上げていくということについて発言をいただきました。

それで、私どもの関係ですと、トラックドライバーの方が今、非常に不足をしております、一方で過労死も多い、労働時間が長いということで、働き方改革、長時間労働の是正など、待遇の改善をしないと人に入ってきて頂けないんじゃないかみたいな議論がございまして、人手不足の中でどうやって労働条件、労働環境を改善して、そして物流も止まらないようにするかという結構、難しい課題かなというふうに思っております。

昨日、別の会議で議論をされました「ホワイト物流」推進運動というものをユーザーの方々、利用者である荷主の方々などにご協力頂きながらやっていこうということで、物流が厳しい状況になっていて、今後、足元、すぐドライバーの方が2倍に増えるというふうな環境ではおそくないので、ユーザーの方も、運賃の単価が上がってきていますので、トータル物流コストが上がっちゃうと、今度、ユーザーの荷主企業さんの営業利益も下がっていくわけです。そういうことをご理解いただいた上で、輸送のやり方自体を改善して、システムとしての物流の生産性を上げていくというふうな運動をやろうと。

併せて女性ドライバーの方、あるいは60代のドライバーの方、定年延長で運転だけであれば働いて頂ける余地は十分ございますので、そういう方の働きやすい環境をつくるということに取り組もうということで、昨日、具体的な取り組み内容を決めたところでございます。

これから上場企業3,700社にお手紙を直接お送りしまして、送りましたということも公表させて頂く予定ですが、自主行動宣言をして頂くような取り組みをこれからしていこうと思っておりますけれども、いずれにしても、やはり待遇が悪くなっていた部分を戻していかないと、魅力に欠ける部分がございまして、そういうことを含めて、担い手の方に魅力を感じていただけるような努力をして参りたいと思っております。

また、勝間委員から国際的な規制との関係で、不都合が生じるような場合が発生しないようにしていくべきではないかというようなご趣旨のご指摘をいただきました。おっしゃるとおり、技術進行が早い中で、「こういう規制が緩和されるともっと便利になる」みたいな話がいろいろございまして、個別に改善してきているものもございます。個別の問題は個別の問題として当然、しっかりやって参りたいと思っております。

あと、いわゆる四輪の自動車につきましては、国際的な貿易商品でございますので、ちょっとご参考までにご紹介させていただきますと、基本的に我が国だけで規制を入れると、貿易問題になって、えらいことになってしまいますので、国連の欧州経済委員会のもとにいるようなワーキングパーティをつくって、ヨーロッパとか、あるいは自動車の様々な生産国と一緒に国際基準の議論をしております。

例えば自動ブレーキでありますとか、オートパイロットみたいなことも、その場で議論しているわけでありましてけれども、基本的には、その場で合意した基準について、各国がいつ入れるか、入れないかということ判断することになっておりますが、その国際基準をベースにどのタイミングで入れるかというのを各国の様子などを見ながら判断をし、あるいは緩和していくというふうな形で進めているところでございます。

以上でございます。

【社会資本整備政策課長】 今、担い手の話も出ましたので、建設業の取り組みなど、よければ続けて。

【土地・建設産業局総務課長】 土地・建設産業局でございます。家田先生から担い手の関係で、生きがいを持てるような産業にしなければいけないという趣旨のご発言を頂戴しまして、ありがとうございます。

私ども建設産業を所管している立場から申し上げますと、誇りと処遇、この2点が非常に大事だろうと思っております。誇りという意味では、やはり地域の人々からみて尊敬される仕事であることが一番大事だろうと思っております。とりわけ、災害対応の担い手であるということにより多くの一般の方々に認識していただくことが有効と思われ、このために法令上の位置づけを明確にすることも、今回提出予定の法案の中でさせていただこうと思っております。また、物づくりの大切さを広めていくことも重要で、学校教育とも連携しつつ、物づくりの大切さ、その中でも建設産業の重要性を広めていくことを考えていきたいと思っております。

それから、処遇につきましては、能力に見合った処遇がきちんとされる産業にしていかなければならないということで、今、建設キャリアアップシステムと呼んでおりますけれども、その人の資格や能力をデータベースに蓄積しまして、能力を4段階でランク分けをして、そのランク分けに応じた処遇が受けられるような環境整備を今進めておりまして、これを330万人の全ての技能者に広める方向で進めたいと思っております。

最後に、働く職場の労働環境をよくすることが重要だと思います。長時間労働で低賃金

という実態をどう是正するか、そのための方策についても、これから提出する法案の中で盛り込んでまいりたいと考えております。引き続きご指導いただければ、ありがたいと思います。

【社会資本整備政策課長】 あと、港湾局と鉄道局のほうから。ちょっと時間が押しておりますので、簡潔にお願いします。

【港湾局計画課企画官】 港湾局でございます。大串先生から大井のお話がありました。大井については、先生が聞かれた通りだと思いますが、国内物流、特に長距離物流につきまして、今、トラックの運転手不足の影響もあってか、フェリーとかRORO船の大型化やリプレースの動きもございますので、港湾と鉄道の連携についても、改めてフォローアップしていきたいと思っております。

【鉄道局総務課企画室長】 鉄道局でございます。住野委員から昨年の7月豪雨のときの鉄道、それから道路、河川との連携によって、もっと復旧事業をしっかりと効率よく進められるんじゃないかというご指摘がありました。

7月豪雨のとき、実際に道路、河川との連携を密にしまして復旧事業を一体的にやることによって、当初の見込みより、実際に復旧時期、前倒しできたということもありますので、こうした連携については引き続きしっかり実施していきたいと思っております。

他方で、住野委員からご指摘ありましたように、沿線にお住まいの方等鉄道事業者以外が所有している土地への対応についても、今後、課題と考えておりますので、道路法などの規定を参考にして検討を進めてまいりたいと思っております。

【社会資本整備政策課長】 役所側、あと、どなたか、ございますでしょうか。ないようです。

【金本部長】 じゃあ。

【大串委員】 すいません、時間押していますのに。今、お話を聞いていると、何か処遇改善すれば人が戻ってくるようなふう聞こえるんですね。そんなこと絶対ないですから。

これだけいろんな働き場所があって、多様な働き方もできていますし、処遇だけではなくて、やはり外国人材をどこに手当して、どうしてもコアな人材は、こういうふう育成していくんだという、ほんとうに少なくなっていく人口の取り合いの中で、いかに魅力的な場を創設する、魅力的な労働環境をつくり上げるということももちろん大切なんですけども、人でなきゃいけないところ、人でなくても代替できるところ、そこにどう設備を

当てていくかという視点をもう一度お考えいただけたらと思いました。

以上です。すいません。

【家田委員】 1つだけいいですか。ほんとうにすぐ終わる。

さっきご説明いただいた建設産業局の大変いい取り組みだと思うんだけど、もう一つ、前回も僕、言ったんだけど、働き方改革で同時にやらなきゃいけないのは、フィールドだけじゃなくて、ホワイトカラーなんですよ。それは、スタートは、国土交通省の職員の働き方、それと連動しているところのコンサルタントの人たちの働き方。それ、働いていないんじゃないんです、働いているんです。働き方が悪い、仕事の仕方を変えていく。これ、取り組まないと、もっとシビアなことになっちゃいますよ、現場よりも。ぜひ、あわせて検討をお願いしたい。これは強くお願いしたい。

以上です。

【金本部会長】 ありがとうございます。

もう時間でございますので、この辺にさせていただきたいと思います。これから事務局のほうで両計画の改定の準備するところがございますので、あと言い足りないことは事務局のほうに直接お願いをしたいと思います。

それでは、本日の議事は以上にさせていただきまして、進行を事務局に戻しますので、よろしく願いいたします。

【社会資本整備戦略推進官】 金本部会長、委員の皆様方、ありがとうございます。

それでは、最後に総合政策局長の栗田より一言申し上げます。

【総合政策局長】 すいません、いろんなご意見を頂戴して思うことたくさんありまして、申し上げなくてはいけないこともたくさんあると思いますが、各論的なこと、各局からも話してくれましたので、本当の総論的なことだけ、一、二だけ申し上げて、お時間頂戴したいと思います。

いろいろこれまでやってきたこと、お話の中で言うと、飯尾先生がお話しになった1項目目が一番そうなのかもしれませんが、これまでやってきたこと、それでいいのかどうかというのはもう一遍反省しろと。家田先生から復興みたいなことももう一遍反省しろというお話がありました。

自分のこれまでの仕事にあわせて申しますと、東日本大震災が起きて、その夏に復興庁をつくるという任務を帯びて、各省庁から内閣官房に集まったときに、私もその一人で、飯尾先生には、そのころ大変お世話になりました。

さっきおっしゃった私権の制限みたいなのところにどのぐらい突っ込めるんだと、そのとき大変強いご下問があって、そのときに短期間で整理するというのは、これぐらいまでしかできないと私は申し上げたことがあって、「栗田君にして、そこまでか」と言われたのを大変覚えているんですけども、そんなことも今回、どういうふうにもたいろいやるべきことを整理するか。入り口のところは、私たち、丁寧に考えていきたいと思っております。

もしかしたら、そういうことの1つの象徴というのが何名かの先生に、防災と土地利用のあり方をもう一遍セットで考えるべきというようなお話をいただいて、小池先生から都市局の検討のご紹介までいただいたと思います。

丸井先生から広島のお話をいただきました。私、3年半前に都市局長になったときに、その8月に最初に出張させてもらったのが広島なんですが、安佐北区、その前々年に滑って、そのときはどうなっているか。同じところで同じように建物を建てているというようなことがある。それで、都市局で土地利用のことをどうやって考えるかということそのときからテーマにして、今、実際にまた手をかけてやってくれているんですけども、そういったことが、もしかしたら私権ということをおっしゃっている、1つつながっていくところかもしれないと思ひまして、またよく考えるべきところが我々、改めてあるなと思ひました。

復興のことで、もう一遍、お隣の磯部先生、L1、L2の説明の仕方というのはほんとうに難しく、私は、その専門家ではありませんので、大変難しい。そういう情報提供の仕方みたいなこと、小林先生からも情報の提供の仕方というようなことをいろいろおっしゃっていただきましたけれども、我々の行政の中で情報提供するソフトの面というのをどういうふうに強めていくかというのは、また一方、大事なことだと思ひますので、きっちりやっていきたいと思ひます。

テクノロジー論につきましては、多くの先生からご指摘頂戴いたしました。私たち、インフラ交通だけにかかわらず、国土交通省としての1つの目玉として打ち出していきたい領域でもあると思ひますので、反面、安全とか個人情報、そういったことについては当然、よく考えながら仕事を整理していきたいなというように思ひますので、ご指導をぜひお願いしたいと思ひます。

最後に、竹内先生からは前置きもいただいてのご発言頂戴いたしましたけれども、期限はどこかにはあるんですが、私たちの組織は粘着質ですから、変わらずご指導をお願いし

たいというように思っているところでございます。

以上、総論のみ申し上げます。

【社会資本整備戦略推進官】 本日、ご議論及びいただいたご意見等踏まえまして、次回の計画部会に向け、省内で検討を進めてまいりたいと思います。今日はどうもありがとうございました。

最後に、1点だけ事務連絡を申し上げます。本日の計画部会の議事録につきましては、後日、委員の皆様にご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する予定でございます。

以上をもちまして本計画部会を閉会いたします。本日は、熱心なご議論いただき、まことにありがとうございました。

— 了 —