

第46回社会資本整備審議会計画部会及び
第44回交通政策審議会交通体系分科会計画部会

令和3年2月8日

【社会資本整備戦略推進官】 委員の皆様、お待たせいたしました。14時、定刻となりましたので、ただいまから第46回社会資本整備審議会計画部会及び第44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宮沢でございます。

委員の皆様におかれては、大変お忙しいところ、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27名の委員のうち、24名の委員に御参加いただく予定です。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、議事の公開について申し上げます。本日の計画部会は、社会資本整備審議会運営規則第7条第1項及び交通政策審議会運営規則第7条第1項の議事の公開により、原則として公開することとされております。本日の会議も公開で開催しておりますので、あらかじめ御了承ください。

続きまして、資料説明及び質疑応答に関して御案内いたします。事務局より説明する際には、資料を画面に配信いたします。委員の皆様には、事前に電子メールで資料を送付させていただいておりますので、画面上に不具合がございましたら、そちらも御参照ください。

御発言いただく際には、ゆっくりと話していただきますと幸いです。進行途中で不明点等がございましたら、チャット機能でお知らせいただくか、事務局の緊急連絡先まで御連絡ください。

では、これ以降の進行は、金本部長にお願いしたいと存じます。どうぞよろしく願いいたします。

【金本部長】 それでは、始めさせていただきますが、オンライン形式で初めて御出席の委員の方々もいらっしゃいますので、何か不都合や問題があれば遠慮なくお申出いた

たくようお願いいたします。

それぞれの議事について事務局が説明いただいた後、意見交換を行います。その際、御意見、御質問がある方は、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。私のほうから発言者を指名させていただきます。

なお、発言希望多数の場合には、私ではフォローし切れない場合もありますので、事務局にもフォローしていただいて、事務局からも指名いただくかもしれませんが、オンライン形式で円滑な審議を進めるためですので、御協力をお願いいたします。

それでは早速ですが、議事に入ります。本日の議事は、社会資本整備重点計画（概要案）についてと交通政策基本計画（概要案）についての2つとなっております。まず、社会資本整備重点計画（概要案）について説明を求めた後、意見交換を行います。続いて、交通政策基本計画（概要案）について説明を求めた後、意見交換を行うことにさせていただきます。

それでは、事務局の御説明をお願いいたします。

【社会資本整備政策課長】 総合政策局社会資本整備政策課の須藤でございます。私のほうから、まず次期社会資本整備重点計画の目指すべき姿について御説明し、御議論いただければと思います。

今回は、これまでの委員の皆様方の御議論を踏まえて、計画の概要案を用意しております。お手元に資料1と資料2とございますけれども、資料1が計画の概要（案）を2枚にまとめているものです。また、資料2は（概要案）の本文となっております。本日は、主として資料1に沿って御説明をさせていただきます。

それでは、資料1を御覧ください。画面にも表示しております。第5次、次期の社会資本整備重点計画の概要ということで、まず現行の第4次計画からの社会情勢の変化を上段にまとめております。①気候変動により自然災害が激甚化・頻発化していること。②人口減少の進展などによって地域社会が変化していること。③国内外の経済状況の変化。④インフラの老朽化が加速化してきていること。⑤デジタル革命の加速化。⑥グリーン社会の実現に向けた動きですとか、あるいは国民のライフスタイルや価値観の多様化が生じてきていること。

これに加えて、昨年より新型コロナウイルス感染症による変化が出てきておりまして、デジタル化の必要性が一層叫ばれております。また、サプライチェーンの国内回帰、さらに地方移住への関心の高まりですとか、あるいは東京一極集中のリスクの認識が拡大して

きている。こういった社会情勢の変化が見受けられるところです。

こうしたことを踏まえて、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について、国民が「真の豊かさ」を実感できる社会を構築することとしています。そのために3つの中長期的な目的を設定し、これらを目指して社会資本を重点的に整備していくことによって、ストック効果の最大化を目指しております。

下のほうの模式図も見ていただきたいのですが、1つ目の中長期的な目的として、左側の青のところにあります「安全・安心の確保」、2つ目に真ん中の緑のところですが、「持続可能な地域社会の形成」、3つ目に右側のオレンジのところですが、「経済成長の実現」という3つの中長期的な目的があります。

この3つの目的に向けて、今後5年後をめどに、6つの短期的な目標を設定しております。1つ目の「防災・減災が主流となる社会の実現」、それから真ん中の「持続可能な地域社会の形成」のところでは、③と書いておりますが、「持続可能で暮らしやすい地域社会の実現」、それから④の「経済の好循環を支える基盤整備」が右側の3つ目のところがございます。

②の「持続可能なインフラメンテナンス」、⑤の「インフラ分野のデジタル・トランスフォーメーション」、⑥の「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」、この②、⑤、⑥はこの3つの目標に共通するような、通底するようなものということでございます。

そして、このインフラを整備し、しっかりと管理し、そして賢く利活用していく。こういったことによってストック効果を拡大していくという、言わば正のスパイラルを実現したいということですが、その際、今般大きく2つの視点を組み込んでおり、右側のほうに書いてあります。1つは総力を挙げて取り組むということで、「3つの総力」。1つは「主体の総力」ということで、国や自治体、企業あるいは住民の皆様方、あらゆる関係者が連携して取り組む。それから、「手段の総力」ということで、ハード・ソフトを併せて総力戦で挑む。それから「時間軸」ということで、インフラを整備する段階からその後の維持管理、あるいは利活用までを見通して社会資本を整備していくといった視点。それから、もう一つは「インフラ経営」ということで、インフラを国民が持つ資産として捉えて、その潜在力を引き出していく。あるいは多面的に利用することなどによって、新たな価値を創造していく。こういった視点を追加したいということでもあります。

こうした持続可能で質の高い社会資本整備を下支えするために、大きく2つのものを掲

げております。下の緑色のところですが、「計画的な社会資本整備を支える安定的・持続的な公共投資の確保」、言わば予算等であります。その右側にありますもう一つは、「質の高い社会資本整備を支える建設産業の生産性の向上や担い手の確保・育成」といったことが大きな前提として必要であると認識しております。

次に2枚目でございますが、次期計画の重点目標と重点施策(案)、先ほど申し上げた6つの重点目標について、それぞれの政策を取りまとめています。

1つ目の目標、「防災・減災が主流となる社会の実現」では、1-1として、あらゆる関係者が共同して、流域全体で取り組む「流域治水」の推進。あるいは1-2として、切迫する地震・津波などの災害に対するリスクの低減。1-3では、災害時の交通機能の確保。1-4では、TEC-FORCEなどの危機管理対策を掲げております。

重点目標2として、「持続可能なインフラメンテナンス」。2-1ということで、これは予防保全への転換を掲げております。インフラに不具合が生じてから対策を行うような事後保全から、不具合が生じる前に対策を行う予防保全へ本格的に展開していくこと。2-2として、新技術の活用によってインフラメンテナンスの高度化・効率化を図っていく。2-3として、集約・再編、人口の減少による地域社会の変化などを踏まえて、インフラの廃止・除却、あるいは機能転換などを行う集約や再編、あるいは複合化等の取組を推進していくこととしております。

重点目標3では、「持続可能で暮らしやすい地域社会の実現」ということで、3-1にあるとおり、引き続きコンパクトシティの推進。あるいは3-2にあるとおり、新たな人の流れ、あるいは地域間交流の促進のための基盤整備。また3-3では、引き続き安全な移動・生活空間の整備。あるいは3-4にあるとおり、バリアフリー・ユニバーサルデザインの推進についても引き続き取り組みたいと思っております。

右のほうの上ですが、重点目標4「経済の好循環を支える基盤整備」ということで、4-1として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を目指すこととしております。4-2としては地域経済の活性化を支える観光などの基盤整備、4-3としては都市の国際競争力の強化、4-4として「質の高いインフラシステム」の海外展開、こういったものを掲げております。

さらに重点目標5と重点目標6が、今般新たに第5次計画から盛り込んだものです。重点目標5は「インフラ分野のデジタル・トランスフォーメーション」であり、5-1が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・生産性向上ということで、イン

フラのデータプラットフォームを構築することや、ICT施工、あるいは建設生産プロセス全体でのi-Constructionなどの推進、さらには、建設現場のDXの推進、これが5-1でございます。5-2としては、スマートシティですとか、あるいはAIターミナルなどの新技術の社会実装によるインフラの新価値を創造していく。そういったことを施策として盛り込んでおります。

重点目標6は「インフラ分野の脱炭素・インフラ空間の多面的な利活用による生活の質の向上」であり、6-1としてグリーン社会の実現ということで、社会資本整備分野における脱炭素化を加速化して、温暖化対策やグリーンインフラなどの推進をしていく。6-2でございますけれども、人を中心に据えたインフラ空間の見直しということで、居心地が良く歩きたくなるまちなかの創出、例えば道路空間の多面的活用によるにぎわいの創出ですとか、ダムなどのインフラツーリズムの推進、あるいは道の駅において防災機能を強化する。こういった多面的な利活用も盛り込んでおるところでございます。

以上が資料1の御説明でした。

続いて、資料2の概要案の本文について、簡単に全体構成などについて御説明をさせていただきます。

まず、2ページ目を御覧ください。「はじめに」として、社会資本整備の必要性や今回の計画のポイントとなる点について記載をしています。

続いて、5ページ目を御覧ください。第1章として、「社会資本整備を取り巻く社会経済情勢」について記載をしております。これは先ほど御説明しました資料1の1枚目の上の箱に相当する部分であります。

それから、8ページを御覧ください。8ページの4ポツのところですが、新型コロナウイルス感染症の拡大の影響について記載をしております。

10ページ目を御覧ください。第2章として、「今後の社会資本政治の方向性」について記載をしております。これは先ほど御説明した資料1の1枚目の下のほうの箱に相当する部分であります。

14ページを御覧ください。4ポツで「持続可能で質の高い社会資本整備を下支えするための取組」ということで、言わばカネとヒト、すなわち公共投資の確保、それから建設産業の担い手の確保・育成などの必要性について記載をしておるところであります。

19ページ目を御覧になっていただきたいと思います。第3章として、「重点目標と政策パッケージ」、またそれぞれの政策パッケージごとにKPIを記載しております。これは先

ほどの資料1の2枚目に相当する部分でございます。本日示している概要案ではK P Iの名称だけを記載しておりまして、具体的な数値は記載しておりません。様々な主体による取組もありますので、目標値等の数値等につきましては、関係者とも調整した上で次回の計画部会で提示をさせていただき、御議論いただければと思っております。今回の計画ではそれぞれの重点目標ごとに、目指すべき姿、現状と課題を記載した上で、現状と課題に対応するための政策パッケージをそれぞれ記載する。こういった立てつけとなっております。

この後の19ページから67ページにかけて、重点目標1から6までを記載しております。時間の都合上、御説明は省略させていただきます。

最後に、68ページを御覧になっていただきたいと思います。第4章には、地方ブロックの社会資本整備重点計画について記載をするとともに、法定事項である公共事業評価の実施などについて記載をさせていただき予定となっております。この点につきましても、次回の計画部会でお示ししたいと考えております。

私からの説明は以上でございます。何とぞ委員の皆様方の忌憚のない御意見を賜ればと思います。よろしくお願いいたします。

【金本部長】 ありがとうございます。これから意見交換に入ります。繰り返しますが、御意見、御質問を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。また、指名された委員の方々は、発言趣旨が分かるように該当ページや該当箇所を述べた上で、御発言をお願いいたします。

それでは、まず家田委員から挙がっておりますので、よろしくお願いいたします。

【家田委員】 家田でございます。御指名ありがとうございます。1点だけコメントというか、要望というか、差し上げたいと思います。

趣旨は何かというと、インフラの現況について、前のほうで総括的な記述が欲しいなという趣旨でございます。もうちょっと説明いたします。

具体的に言いますと、前のほうで社会状況の変化ということは記述されているわけで、要するにインフラを取り巻く周りの状況の変化という認識はされているんですが、インフラそのものがどういう状況かということをもまずスタートした上で、そしてその後ろで、ここはこういうふうにしたい、こういう目標でこうしたい、こういうものが要るんじゃないかと思っております。

どういうことかということ、例えばですが、4-4で、我が国の質の高いインフラシステムの海外展開と書いてあるわけで、これは我が国のインフラの質は高いのであると。だか

ら、それを海外展開しよう。ここについて異論はないんですが、本当に我が国のインフラは質が高いかという状況認識が必要だというふうに思うので、申し上げる次第でございます。

例えば、話がちょっとずれるかもしれませんが、ワクチン開発というのは、今こうやって状況を見てみますと、私もよく認識してなかったんですが、日本は決してワクチン開発の先進国でもないし、製造の先進国でもないということは国民がようやく分かりましたよね。

じゃ、日本のインフラはどうかと。しばらく前まではインフラが概成したと、世界の中でもかなりのところまで来ちゃったよという感覚が少なくなかったかと思うんですが、私の認識ではこの10年、20年くらいの間では、日本のインフラは決して世界のいいほうの水準にいるとは思えないというふうに思います。一例は、例えば高速道路の3割、4割はたかが2車線道路にすぎないということとか、その他もろもろ日本のインフラの質というレベルにおいて課題は極めて大きい。日本のインフラは決して質が高いとも限らないし、またトップにいるわけでもない。このままでは世界の中での出遅れぎみになるかもしれないということを、前のほうでお書きいただきたいと思っております。

ちなみに、土木学会では、そういった日本のインフラの現在の状況の実力を診断しなければいけないということで、いろんな分野についての診断を今年から開始し、近々それなりの発表をする予定でおります。ぜひそんな視点からも、前のほうを少し充実していただけたらと思います。

【金本部会長】　たくさん手が挙がっていますので、まずその方々にお話をいただいた後に、事務局からの対応をお願いいたします。

次、小池俊雄委員お願いいたします。

【小池（俊）委員】　3点ありますので、手短に申し上げます。

まず、資料1、資料2、いずれにも3つの総力（主体・手段・時間軸）を挙げることをお書きいただいて、大変重要だと思います。そこで、その後続く政策パッケージのところ、関連の深い施策、例えば概要の2ページ目にある、1-1「流域治水」は、3-1「コンパクトシティ」、6-1「グリーン社会」、5-1「デジタル化・スマート化」などと非常に密接に関係しております。そういうものが幾つかございますので、総力戦、主体が協力するという観点から、相互に関連の深い施策を統合的に進めるということを見える化していただけるとありがたいというのが1点目です。

2点目は、重点目標1で防災・減災が主流となるところにいろいろ書いていただいているんですが、巨大災害というものをどう考えるのかという視点が少し足りないのではないかと思います。南海トラフ地震津波、首都直下地震、東京湾・大阪湾の高潮、利根川、荒川が同時決壊など、かなり可能性の高い巨大災害というものに関する記述が足りないように見えました。

3点目は、気候変動もそうですが、いろいろな側面で不確定な下で意思決定をしないとイケない場面がございます。それを支える科学技術というものをどういうふうに政策の中では捉えるのか、位置づけるのかというのが欠けているように思います。例えば流域治水の中で、計画降雨を1.1倍すると定めたのは、膨大な科学技術の蓄積の中でようやくそういう数値まで踏み込めたわけです。このように不確実な下での意思決定に資する科学技術をどのように進めるかをどこかに位置づけるとよいと思います。

【金本部長】 どうもありがとうございます。次、安達委員お願いいたします。

【安達委員】 経団連の安達です。経団連では、昨年、次期「社会資本整備重点計画」並びに「交通政策基本計画」に対する提言を取りまとめまして赤羽大臣に建議いたしましたが、今回お示しいただいた計画案では、提言の内容も随所に反映していただいております。感謝を申し上げます。

その提言も踏まえて、まずは社会資本整備重点計画案について2点申し上げたいと思います。第1に、本文58ページ以降に国土交通分野の各種プラットフォームの構築に関する記述がございますが、データを充実させ、活用促進を図る上では、データを巡る権利関係、セキュリティー確保の在り方、データの正確性に対する責任などについてルールを明確にする必要があると思います。そのような環境整備の取組も計画の中に盛り込んでいただければと思います。

第2点は、62ページにおきまして、スマートシティに関するKPIとして、「スマートシティに関し技術の実装をした自治体、地域、団体数」が挙げられていますが、どのような「技術」を想定しているのかを明確にいただければと思います。地域によって直面する課題も、必要とされる技術も異なるため難しいと思いますが、例えばデータ連携基盤、いわゆる「都市OS」、これはどの地域にとっても有用であることから、都市OSを活用している自治体数をKPIとするようなことなどが考えられると思います。

【金本部長】 どうもありがとうございました。次は、里谷委員お願いいたします。

【里谷委員】 輪島商工会議所の里谷でございます。私からは第5次社会資本整備重点

計画（案）に関して、地域企業が中心となったPPP/PFI推進による地域経済好循環の実現についてお話をしたいと思います。

まず、社会資本整備重点計画（案）において、PFIによる民間ビジネスの創出とありますが、ここには国際競争力強化の文脈と財政制約の観点から触れられているだけに留まっています。公民連携であるPFIは、その名のとおり地域の官民の連携により地域経済に好循環をもたらすとともに、地方創生につながりますので、これもぜひ地方自治体にしっかりと伝わるように明記していただければと存じます。住民ニーズを最も知っている地元の企業がPFIに参加しやすくなることで、地域企業を積極的に取り入れていただければいいなと思っております。

【金本部長】 どうもありがとうございます。次、石田委員お願いいたします。

【石田委員】 石田でございます。ありがとうございました。よくできた案だと思いました。どうも御苦労さまでございました。

ただ、3点ばかり申し上げたいんですけれども、1つは、重点目標1から6まで挙げておられていいと思うんですけれども、ちょっと考えてみると、重点目標5というのはDX対応ですが、これは手段だと思います。あるいは重点目標6というのは、政府のほうでグリーン成長戦略ということを出されていて、それを支えるものの一つが社会資本でもありますので、そういう意味では1から4と5と6というのは少しレイヤーが違うのかなという気がいたします。58ページとか64ページにそういった記述がちょっと薄いように思いますので、追加していただければありがたいと思いました。

2番目は、重点目標1から6まで、具体的に言うとスマートシティ、流域治水、あるいはグリーンイノベーション、グリーンインフラ、スマートモビリティ、物流とか非常に大きな役割を果たしつつあると思いますので、これらの共通項は部局間の連携、統合、マネジメントということでございまして、その辺をしっかりとやっていただくことが重要なと思います。

それに関連しまして、資料2の19ページから後にKPIのリストが出てきているんですけれども、このPDCAをちゃんと回すためには、いいKPIをどう設定するかというところが本当に大事だと思ってございまして、ちゃんと見てないんですけれども、ざっと拝見しましたところ、インプット指標が非常に多くて、本当にそれが目的であるところの成長、安心安全、強靱化にどのように貢献しているのかということが、これで把握できるのかなという心配がちょっとありましたので、なかなか難しいとは思いますが、その辺に

もぜひ御配慮いただければと思います。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す。次は、小林委員お願いいたします。

【小林委員】 今回の社会情勢の変化というところで、新しく新型コロナの感染症による変化がうたわれています。これは今までのインフラの整備に対して、さらに新しく加わった側面であります。新型コロナにより、いろいろなものが連携されていないという日本が抱えている大きな問題が顕在化しました。

それはインフラに関しても該当する課題であり、それが短期的目標の5番と6番につながってきている。このような関係について触れられているんですが、もう少し強調してもいいと考えます。

とりわけ5番のDXの問題、これは組織を超えて、あるいはインフラを超えて情報がつながっていかない点、それをつなげていこうという問題です。先ほど環境整備という話がありましたけども、組織や単一のインフラを越えて情報をつなげる制度なり、あるいはそれを実践できる人材を育てていかないといけない。DXに先立って組織のデジタル化を進めるべきだという意見がありますけど、それは逆に組織のガラパゴス化を招くおそれがある。トータルとしてどうつながっていけばいいのかというビジョン、それが先行しないとDXは進展していかない。それをどうKPIのインデックス化するかというところを、ぜひ考えていきたいと思っています。

それから6番目、脱炭素化とインフラ空間の多面的な利活用です。いま、新型コロナ禍の下で3密の回避の必要性が議論されています。長期的には、3密対策という課題は忘れ去られる可能性があります。3密回避の問題は生活の質の向上と深く関わっている。コンパクトシティとか、マクロには集積化を図りながら、一つ一つのミクロの視点では時間的、空間的に分散化を図るとか、ゆとりのある空間をつくり出さないといけない。その辺の論点をしっかりと書き込む必要があるのではないかと考えております。

【金本部長】 どうもありがとうございます。次は、田中委員お願いいたします。

【田中委員】 田中です。ありがとうございます。よろしくをお願いいたします。

今回、重要な方針が3つの柱にわかりやすく整理され、活力あるメッセージが打ち出せる計画だと感じています。特に、個人的にも関心の高いところは「ストック効果の最大化」であり、そのためにインフラ経営に尽力すべきと考えます。インフラ経営には戦略的な活用が必要になってきますので、その戦略のシナリオを国民、地域住民、企業の方々にも共有をして、ともに実現していくというメッセージを提供できればと思います。

多様な人、組織の共創によって個々の価値を最大化し、新しい価値を創出する取り組みです。先ほど流域のお話も出ましたが、単体ではなくて、複合的かつ共創的な活用、例えば、港湾とか空港も、社会インフラ単独ではない、拡大・統合、立体的なフレームと、効果の発揮の想定が今こそ問われている中で、K P I もセットで示すことが今回のチャレンジになると考えています。図解の中ではそこが少し見えづらいところがありましたので、その概要と文書も強調してはいかがでしょうか。

加えて、ソフトとの連動性も必要になりますので、これらのそれぞれ戦略的なインフラ経営がコミュニティー、衣食住、医療、あらゆる暮らしと仕事の場のプラットフォームになりうることで、それが親しみや価値を生み、地域住民のよりどころとなるといった機運醸成の流れを組めれば良いと思います。

また、資料2の15ページ辺りに労働生産性のことがありますが、担い手の確保はDXによる業界の働き方の改革にも大きく関わるところです。業界は今ビジネスモデルが大きく変換していますが、これに合わせた仕事の在り方や、働き方の改革というのがまだ十分に「見える化」していないような感じがありますので、個人の、仕事をする人たちのスキルの指標もセットにして、DXによるキャリアプランの文脈をつくることができれば分かりやすいかなと感じます。まずは意見としてよろしく願いいたします。

【金本部会長】 どうもありがとうございました。次、根本委員お願いをいたします。

【根本委員】 根本です。今回の計画では予防保全というのが重要なキーワードになっていると思うので、コメントしたいと思います。

本文の35ページ、K P I の13というところに予防保全のことが書かれていますけれども、道路については「地方公共団体が管理する道路の緊急または早期に対策を講ずべき施設の修繕措置率」というのが、指標で提案されています。しかし、この指標の達成を目指すことで、逆に予防保全ができなくなると思います。補修をして予防保全効果が発揮できるのは、あくまで新しい橋梁だけですけれども、対策を講ずべき古い橋梁を補修しているうちに新しい橋梁も古くなって、予防保全サイクルに戻せなくなるということになってしまいます。

では、どうするかということですが、まず補修費の一定割合を新しい橋に重点的に、あるいは優先的に充当するという仕組みがあってもいいかもしれませんが、それから緊急に補修すべき橋梁についても、費用対効果を考え補修しないで思い切って更新する、あるいは施設の集約・撤去を考えるということはどうでしょうか。

実は「緊急または早急に対策を講ずべき施設」という捉え方は、構造物の健全性を評価したものであって、その橋梁を利用している交通は考慮されていません。極端な例ですけれども、橋梁の先には10年後には限界集落しかないかもしれません。したがって、補修・修繕にあっても、費用対効果を考える必要があると思います。ただ単に、緊急に対策を講ずべき施設の修繕をすればよいということにはならないと思います。

【金本部長】 どうもありがとうございます。次は、大串委員お願いをいたします。

【大串委員】 よろしく申し上げます。私からは、15ページに書かれています担い手の確保・育成についてお願いしたいことがあります。というのは、建築産業に対して、最近、外国人材をかなり入れてきているところであるわけですが、特定技能の参加も許されるようになりましたし、技能実習生もどんどん入ってきてもらわないといけないという状況にあることはみなさんご承知の通りです。

そうした中で、中心が中国からベトナムのほうに移ってきているので、どういった戦略が可能なのか。特にベトナムはまだインフラの構築も非常に欲している国でありますので、日本で育てられた技能者・技術者が本国に戻って、日本の建築業が進出するときの手助けとなるような連携を組めないかということを含めて考えないと、担い手が早晩枯渇する恐れがあります。この15ページだけを見ますと、現状抱えている問題、人が足りないから補充しましょう、高齢者の労働継続だったり、若者や女性の参入の容易さを促進しましょうという論点だけなんですけれども、もっといろんなところから人材を採ってきて、その人材が本国に帰ったり地域に戻ったりしたときに、どんな活躍をしてくれるのかということも踏まえた人材活用の在り方ということも視点に入れていただければありがたいです。

特に足りてない人材がどれぐらいの人数いるのかということも踏まえて、それぞれの人材をどこでどう確保していくのかという、もう少し具体的なこともあればいいとも思いました。よろしく申し上げます。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す。次、大久保委員お願いいたします。

【大久保委員】 ありがとうございます。今回の計画では、重点目標6として、インフラ分野の炭素化・インフラ空間の多面的な利活用といったことが明確に位置づけられた点は非常に重要なことであると考えております。

その観点から、今後これをどのように実施していくかということにつきましては、適切なKPIの設置と同時に、68ページにあります計画の実効性確保の手法が重要になって

くると思います。この検討は次回ということでしたけれども、次回に向けて、特に第2節では、多様な効果を勘案した公共事業評価の実施ということが盛り込まれております。この点について、政策評価法では必要性、効率性、有効性のほかに、その他政策の特性に応じて必要な観点ということが明記されておりますが、従来は必要性、効率性、有効性のみを基準として評価がなされてきました。しかし、インフラ空間の多面的な利活用といったことや脱炭素のことを考えますと、脱炭素を含めました環境、あるいは持続可能性といった視点が明確に政策評価の基準として位置づけられる必要があると考えております。

これは最低限不可欠なことだと思っておりますが、さらに付け加えまして、主要国では標準装備となっておりますS I A、サステナビリティ・インパクト・アセスメントでありますとか、最近少し議論が国内では下火になっているようにも感じられますけれども、こちら主要国で標準装備となっておりますS E A、戦略的環境アセスメントのようなものをきちんと位置づけて評価していく仕組みがないと実効性が担保できないのではないかと考えておりますので、次回に向けてこの点も御検討いただければと思います。

【金本部長】 どうもありがとうございます。次は、相澤委員お願いをいたします。

【相澤委員】 相澤でございます。小林委員と同じく、今回のコロナ禍で非常に顕在化したデジタルプラットフォームの必要性について、1点コメントです。

資料の59ページに、その重点項目5-1のK P Iがあります。デジタルプラットフォーム、デジタル・トランスフォーメーションというキーワードで重点項目を立てていただいたことは極めて重要であると思います。一方、このK P Iではデータ数となっておりますけれども、他の項目を見ますと、取得率など、「率」という言葉が使われているものも多くなっています。このことは逆に言えば、デジタルプラットフォームの必要性が認識されたということ自体が、急激な社会変革の中で起こったことなので、またどのようなデータを連携する必要があるのかという全貌がつかみ切れていないということを反映しているようにも見えます。

5年間という期間の中でデータ数だけをK P Iとするやり方では、追いつくことができないと情報関係者としては切実に感じるころでありまして、連携できるデータは何かというよりは、連携しなければならないデータは何かという観点で全貌をまずつかむということを、この目標の中に組み入れていただければというふうに感じております。

【金本部長】 どうもありがとうございます。次は、住野委員お願いをいたします。

【住野委員】 ありがとうございます。私のほうからは2点ほど、要望的になりますけ

ども、お願いしたいと思います。

まず1点目は、先ほどから出ておりますように、インフラ分野のデジタル・トランスフォーメーションの取組については非常に大事だというふうに思っております、とりわけ様々なインフラデータの一元化とか連携に力点を置いて、加速度を上げることが非常に必要だというふうに思っております。

とりわけ第4章で実効性を確保する方策のところを出るかもしれませんが、災害時での対応であったり、物流・人流の交通のネットワークの充実を図っていく上では非常に遅れていると言っても過言ではないと思うんですが、先ほど委員からも御指摘があったように、さりとて信頼性とかセキュリティーの問題についてもう少し、先ほども出たようにルール化を図りながら、本当に信頼性の高いインフラデータが育っていくことに少し具体的なところを出していただければありがたいなと思ったのが1点です。

2点目は、44ページの安全な移動の生活空間の整備についてということで、これは道路交通関係でありますけれども、実は交通政策基本計画のコンパクト・プラス・ネットワークの推進の中、まちづくりも含めてですけども、地方版の自転車活用推進計画とか、自転車の通行区間の整備促進というふうには書いてあるんですが、社会資本整備の中には安全で快適な自転車利用環境の創出と推進ということでぼっと項目だけが書いてあるんですが、これから自転車が増えていく中でお年寄り、高齢者等の事故も非常に増えてきておまして、今、自転車の整理なんかされておりますけども、今の状況では空間的には悪いといえますか、まだこれが定着してないといえますか、幅も狭いということで、これからある程度道路政策の中で分かりやすく、例えばカラーにしていくとか、分かりやすい自転車空間、歩行者の空間、車の空間ということを少し具体的に出していかないと、交通政策計画との整合性を図っていけないのではないかなというふうにも思っておりますので、その点についても御検討よろしくお願いしたいと思います。

ありがとうございます。

【金本部長】 どうもありがとうございます。次は、大橋委員お願いいたします。

【大橋委員】 ありがとうございます。1点だけなんですけど、ほかの委員からも御指摘のあるデジタル化とグリーン化、短期的目標でいうと5と6に関してのことです。

現状このデジタル化とグリーン化の話が3つの中期的な目標の中に押し込められて、短期的な目標として据え付けられているような感じに見受けられますし、また資料2もそういうふうな書きぶりなのかなと思うんですけど、本当はこの2つの観点、デジタル化と

グリーン化の観点でどのような国土像を目指しているのかとか、社会像を目指しているのかということをしっかり論じなきゃいけないんじゃないかという気がしています。

今重要なKPIとして、例えばデジタル化だと、スマートシティとかAIターミナルというこの2点が記されていますけど、実はもう少し幅の広い話のような気もしてまして、ここでどれだけウイングを広げられるか分からないですけど、ぜひ今後大きな議論につながるような基本計画にしていただければという思いでいます。

グリーン化における重要なKPIについても同様で、従来の都市のCO₂の吸収量とか、そういうふうなこと以外にも、しっかりグリーン化の取組を進めていかなきゃいけないという姿勢が見えるといいと思っています。ありがとうございます。

【金本部長】 どうもありがとうございます。次は、藤田委員お願いいたします。

【藤田委員】 藤田です。よろしく申し上げます。全体的に拝見させていただきまして、よくまとめられているなと思いましたが、幾つか質問させてください。

12ページに3つの総力ということが書かれていまして、主体の総力・手段の総力・時間軸の総力と、これは大変結構な表現かなと思いました。

それで、まず主体の総力ですが、縦割りの打破とか、地方自治体との連携とか非常に大事な点で、特に防災の分野でもこの点は非常に大事であろうと思います。これまでの取組を見ていると、その辺が少し不十分なところも多くて、防災も進んでいないところもあると思うんです。それで、例えば流域治水については、これがまさに肝かなと思っています。ここで具体的な施策を挙げた中で総力という、いろんな主体の連携というところをどのように評価するかというところをしっかりと考えていただきたい。どういう基準で連携しているということの評価するかということです。

それから手段のほうですが、これもハード施策とソフト施策というのは大事で、どちらかだけでも駄目だし、ここに書いてある組合せをすることで効果的な、例えば災害の対策をするという視点は非常にいいことだと思いますが、この点につきましてもどういう指標で効果、ハード施策とソフト施策の組合せをどのような指標で組み合わせたかということの評価するような評価軸をつくっていただくといいのかなと。それぞれがこれだけやりましたでは足りなくて、組合せをいかにしたかという評価軸が必要かと思います。

それからもう1点ですが、小池委員のほうから大規模災害についての話がというお話がありました。大規模災害というのは大事であろうと思いますし、例えば32ページに洪水、内水、高潮等に対応したハザードマップ作成等の記述がございますが、大規模災害の

ときにはこうしたいろんなハザードが複合的に発生することが大規模化につながるということもありますので、その点も少し意識して考えていただくといいのかなというふうに思います。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す。次は、谷口委員お願いいたします。

【谷口委員】 ありがとうございます。2点コメントさせていただきます。

まず、資料1、2に共通するのですが、何のために社会資本整備をするのかという究極の目的が、ずっと分かりやすく入ってこないというのを感じました。特に資料1のほうで、これは概要版なのであまり書き込めないのは分かるのですが、真の豊かさというのは一体何なのかももう少し具体的に書いてもいいのではと思いました。資料2の10ページにも記述があるのですが、これもちょっとぼわーんとしているので、日本の国の目標とちゃんと整合させなきゃいけないと思いますし、そこをきちと言えるようにしたほうがいいのではと思いました。

それともう1点、私は目標や達成度合いを国民に周知する取組、そこまで含めて社会資本整備だと思っているのですが、こうなって、こうたから国民が幸せになったというようなストーリーを国民と共有することが、社会資本整備の意義を御理解いただき、より一層推進することにつながると思います。

KPIをいろいろ具体的に挙げていただいています、これを国民が見たときに、「だから何？」と、はてな??となってしまいうよう指標が多いのではないかと思います。ですので、このKPIの数値目標を達成することでどんなふうに国民が豊かになるのかという、そこをもう少し見えるようにかみ砕いて語ることも必要なのではと思いました。

【金本部長】 どうもありがとうございました。かなり難しいタスクでございますが、頑張ってくださいということで、次、中井委員お願いいたします。

【中井委員】 よろしくお願いいたします。全体としてはよくまとまっていると思います。今回出されている2つの視点ということで、総力とインフラ経営について申し上げます。

1つ目の総力、特に主体の総力というところで、国と地方自治体であったり、あるいは公共と民間との連携で、このこと自体は全くそのとおりだと思うのですが、おのずと重点目標の中にはどこが中心になり、どこが支援に回るという役割分担のようなものがあるはずで、例えば重点目標3の「持続可能で暮らしやすい地域社会の実現」ということですと、地方自治体の役割が非常に強くて、国はどちらかというと多分支援に回るという

感じかと思えますし、デジタル・トランスフォーメーションですと、逆に国や民間のほう
が恐らく中心になるのかと思えます。総力という言葉にこういう役割分担ということが埋
もれてしまわないように、少し後ろのほうでメリハリをつけていただければというのが1
点目です。

2点目はインフラ経営のほうですけれども、特にインフラはメンテナンスが非常に重要
で、今回それを取り上げていただいているところは結構なんですけれども、2-3の「集
約・再編等によるインフラストックの適正化」の中には、恐らくは本当に必要なものは更
新をするということも入っているはずなんですけれども、39ページを見ると、全くそう
いうことが触れられていなくて、集約と縮小、なくなるほうが中心になっているので、こ
れは言わずもがなだと思いますけれども、真に必要なインフラについてはきちんと更新
をしていくということも、どこかで触れておく必要があるのかと思えます。

【金本部会長】 どうも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。2点申し上げます。

1点は、政策パッケージとKPIの組合せでアウトカムをきちっと出していくというこ
とは、非常に分かりやすくいいと思えました。その中で、6のグリーンインフラと1の
防災というのは、コンパクトシティ3と非常に重なるところが多いはずで、にもかかわら
ず3のコンパクトシティは、少なくとも今のところ、項目の数でいうとほとんどが交通関
係でありまして、もう少し防災・減災にも役立つとか、あるいはグリーン化にも役立っ
ていくわけですから、そこのKPIを、重複してもいいので、コンパクトシティのほうに入
れるということをお考えいただきたいと思っています。

もう一つは、先ほどの巨大災害の関係で、一律というのはKPIになるものが非常にな
じみがいいわけですけれども、例えば私の専門で高潮などを考えたときに、三大湾、中
でも東京湾の高潮に対する安全性というのは、人口密度が低いところに比べると重要性が
まるで違う面もありますので、特に防災レベルを上げて配慮すべきようなところについて
も、やったことが評価できるような格好にできると、巨大災害というふうに議論が出たところ
が少しくみ取れるのではないかと思います。どうもありがとうございました。

【金本部会長】 どうもありがとうございました。次は、小池淳司委員お願いいたしま
す。

【小池（淳）委員】 小池です。まず最初に、この社会資本整備の資料1の中長期的な
目標ですが、国民が真の豊かさを実感できる社会とありますが、先ほどからあるように、

10ページにあるように真の豊かさというのを考えたときに、ここではSDGsとか挙げていますが、SDGsでいえば「誰一人取り残さない」というのが概念とすると、国民全員がある程度豊かさを享受できることが、多分肝になるかと思います。家田委員から、日本の社会資本整備水準というのは各国に比べて低いと言いますが、日本の国内を見ても十分でないところが確かにあると思います。

そういった視点で考えてこの重点整備計画を見ると、実は地方とか、そういう視点では、重点目標2でメンテナンスに限って書かれています。つまり今の水準を維持することが重点目標ですよというふうに読めますが、本当にそれで真の幸せ、豊かさが満たされるかという、そうではないと思います。

目標5とか6、4で得た、効率的にインフラを整備した結果、そういったところで浮いた資金、資源をできれば全体の底上げ、クオリティーのアップにつながるようなことが読めるようにしていただくと、多分、国民全員に納得のいくような社会基盤の目標がつけられると思いました。

【金本部長】 どうもありがとうございました。次、中村委員お願いいたします。

【中村委員】 中村文彦です。手短に申し上げます。

1つが、資料2でいうと10ページ、11ページ辺りなんですが、中長期的目的から短期的目標につながるころの書き方がもう少し膨らまないかなという希望です。今回の短期的目標の中には、本文では黒丸になっていますけど、その間に全部が出来上がるというものでもないだろう、もっと続けなきゃいけないたぐいのものもあるだろうと思われるので、そうすると短期で一旦期間が終わった後、その後どうしていくのかも含めて、中長期とのつながりをもう少し書いていただくといいと思いました。

もう1点は、先生方がたくさんお話しされているKPIですが、特に日常の生活に近い部分の、例えば重点目標3-4であるとか、6-2に近いところのKPIはなおのこと、人々が実際に実感できる指標に取り組んだ自治体数なんていうレベルじゃない指標を考えていただくことを希望します。

【金本部長】 どうもありがとうございます。次、二村委員お願いいたします。

【二村委員】 二村でございます。2点申し上げます。

重点目標6、64ページ付近の内容としては書いてあるとは思いますが、エネルギーの視点がもう少し入ってもいいのではないかと思いました。もちろんカーボンニュートラルのあたりに水素、アンモニア等と書いてはあるわけですけども、次世代交通の選択と

エネルギーというのは非常に密接な関係があると思いますから、その部分を少し強調されてもいいんじゃないかなと。そして、それに新しいエネルギー供給のために必要なインフラの投資を行うという視点がもう少し入ってもいいんじゃないかと思ったのが1点です。

2点目です。今回は国としてインフラを計画する計画部会ではありますが、インフラを使うもの、利用という視点を少しお入れになったほうがいいのではないかと思います。インフラは整備したけれども、使われないという状況が一番もったいないわけで、要は社会環境の変化、特に今コロナ禍でございまして、サービス提供主体の体力の低下であるとか、我々のライフスタイルの変化というのもございますので、そういうところを考えながら、要は臨機応変に必要なものに対して重点的に投資していくという気持ちが入ってもいいんじゃないかなと。どことは申し上げませんが、そのように感じた次第です。

【金本部長】 どうもありがとうございました。あと、不明なユーザーとあるんですが、これは先ほど井出委員が不明なユーザーになっていたの、井出委員でいいんじゃないかと思うんですが、井出さんでよろしいですか。

【井出委員】 ありがとうございます。成蹊大学の井出です。私からはKPIについて3つと、あとそれとプラス1個ということで、細かいところですが、お話しさせていただきたいと思います。

まず、39ページのインフラの集約に関するKPIです。インフラの集約化は基本的に非常に時間がかかります。それをKPIでチェックしていくには工夫が必要で、集約完了件数を毎年1件、2件というオーダーで計測すると、進捗率もわかりにくいです。

例えば広域化の場合ですが、下水道の広域化に取り組んだ件数というのが具体的に候補として挙がっています。広域化のような場合には、実際に連携する自治体が事業組合などの検討組織を立ち上げるのがファーストステップで、そこでいろいろな検討が始まり、計画を練って議会を通し、予算を獲得して実施していくという幾つかの段階があります。KPIのほうも経過段階を把握すべきで、最終目標の最終段階の件数だけを数えるというやり方でいきますと、ほとんどKPIとして変化がないような数字になってしまうということで、その辺は実際、事務局のほうでいろいろそのレベル感、時間がかかるということを検討してKPIを考えて、今後工夫していただければと思います。

次が、59ページの重点目標5のデータプラットフォームに関するKPIです。通信を利用していろいろなことをやっていこうということはたくさん書いてありますが、そもそも通信インフラ基盤に関するKPIがないことがとても気になります。直轄事業ではない

ということはよく承知していますが、冒頭で3つの総力として民間事業者まで含めて頑張っていくんだということでしたので、民間企業が行う通信インフラ、特に5Gの利用エリア拡大はこれからの情報化社会の生命線だと思っています。参考資料でも構いませんが、進捗状況が国民の皆さんに分かっていただけるようなものを入れていただきたいと強く思っております。

3つ目のKPIが63ページのデータ関係です。先ほど人材の育成ということが別の委員からお話がありました。それに関連して、63ページで建設業のところで申請システムのオンライン化などが書いてあります。建設業では人材育成に関してキャリアアップシステムというものを既に導入していて、労働者の技能と経験を把握してキャリア形成と評価に使おうという方針で進んでいますので、ぜひそれをKPIに含めていただきたいと思えます。

以上3つがKPIに関することでした。

あと1つ、どこでお話ししていいかよく分からなかったんですけども、新しい技術を導入した複合的な性格を持つインフラをどこに入れてよいのだろうかというふうに感じました。先ほどもインフラの更新のご指摘がありました。下水道の話ばかりになりますが、下水道では既に下水道設備を利用しておむつですとか、家庭ごみを処理する技術開発を進め既に実証実験が幾つかの市町村で行われてきております。

これは感染症の防止や、ごみ処理にかかる費用を削減して、生活の質を高めるという意味でも非常に期待できる技術であります。そういった新しい既存のインフラを幾つか組み合わせたような、あるいは新技術を導入するといったものが、ご提案のどこに反映されているかよく分からないので、どこかに入れていただきたいです。

また、先ほど国民とか住民の理解というお話もありました。特にごみ処理ですとか下水道関係で非常に問題になっていることとして、技術的にクリアされていても、実は利用者のモラルによってトラブルが多発します。実際に高速道路でも過積載の問題のようなこともありますので、しっかり書かれていると思いますが、最後辺りにそういった国民の理解と積極的な協力といったものを書いていただければと思います。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。以上で一巡をいたしました。大変有益な指摘が多かったと思いますが、事務局のほうから何かレスポンスございましたら、お願いをいたします。

【社会資本整備政策課長】 非常にたくさんの有意義な御指摘、御意見いただきまして、

本当にありがとうございました。

特にいただいた御意見の中では、今回の次期社会資本整備重点計画の根本の目的、真の豊かさというのは、具体的に言うとうどういうことなのか。あるいは3つの中長期的な目的を具体的に大きな施策にどう位置づけるのか。あとは短期的な目標として6つ掲げておりますけど、特に5番目のインフラの技術、6つ目の脱炭素化、グリーン社会の位置づけが、ほかのものとは若干異なるんじゃないかといったような非常に大きな総論のお話がありました。また、K P I、今項目を示しているところですけども、具体の数値も含めて、まだまだ検討しているところですけども、K P Iの設定の仕方につきましても非常に有意義な御指摘をたくさんいただきました。

本日それぞれについて一つ一つはコメントいたしませんでしたが、これからまた、私ども内部で今いただいた御意見を基に各部局とも調整しながら、つくり上げていきたいと思っておりますので、次回はいただいた御指摘なども反映させつつ、またK P Iの数値なども入れた上で、素案の形でお示ししたいと思います。よろしくお願いします。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。

それでは、特にございませんようでしたら、次の議事に移りたいと思います。資料3、4の交通政策基本計画概要案について、事務局の説明をお願いいたします。ちょっと音が入ってないですが。

【交通政策課長】 交通政策課長、中村でございます。

それでは、私のほうから、資料3と資料4に基づきまして、次期交通政策基本計画の概要について御説明をさせていただきます。資料3のほうは概要を簡単にまとめました2枚目でございます、主にこちらを中心に御説明をさせていただきたいと思っております。

まず、1枚目でございますが、第1章で我が国を取り巻く課題について整理をさせていただきます。人口減少・超高齢化社会への対応ですとか、デジタル化やデジタル・トランスフォーメーションの推進、さらには防災・減災や国土強靱化、そして脱炭素社会の実現といった様々な課題、そして昨今の新型コロナウイルス感染症の拡大による、そういったものへの対応をまとめているところでございます。

そういった我が国の全般的な課題を踏まえまして、特に交通分野が現在直面している危機というところ、それに対応する決意を第2章という形でまとめさせていただきます。これは第3章以降の3つの方針に対応する形で、2つずつまとめているところでございます。

まず1つ目が「地域におけるモビリティの危機」でございますが、何と申しましても今、公共交通に関しましては、特に地方部を中心としまして需要が縮小し、これはコロナ以前からの課題でございますが、需要が縮小して経営が非常に悪化しているという問題ですとか、担い手となる人手が不足しているということで、公共交通サービスというものを維持していくことが非常に厳しくなっておりまして、モビリティの危機というものを抱えているということでございます。

それから、2点目が「慢性的な混雑などサービスの低迷」ということで、大都市圏を中心に通勤混雑などのサービスの質という面での課題ですとか、さらには事業者それぞれ非常にサービスを高度化しておりますが、そういった様々なモードや事業者をまたいで移動していくときにシームレスかどうかという点については、まだ課題は残っているといった問題意識を持ってございます。

続きまして、「モビリティ革命、デジタル化等の停滞」でございますが、昨今の自動運転をはじめとする様々な技術革新でございますとか、デジタル化の進展にきちんと対応していかないと、我が国の交通サービスが立ち後れていくといった危機感を持っているところでございます。

そして物流に関しましては、深刻な労働力不足をはじめとして、長年の商慣行によりまして効率化が進んでいないという課題もございまして、そういった様々な物流を円滑に進めていくための課題も大きくなっていると捉えてございます。

続きまして、「交通に係る安全・安心の課題」でございますが、これは申すまでもなく、激甚化・頻発化する自然災害への対応ですとか、交通に関する橋梁ですとかトンネル等、様々なインフラの老朽化、さらにはかつて生じたような重大事故を二度と繰り返さないということでの事故防止対策、さらに昨今のコロナ感染拡大を踏まえた衛生面といいたしうか、感染症対策といったような、そういう交通を利用する際の安全安心といった課題というのも重く受け止めていく必要があるという認識でございます。

そして、6つ目としましては「運輸部門での地球温暖化対策」ということでございまして、我が国のCO₂排出量の約2割を占めてございます運輸交通部門での温暖化対策というのは、カーボンニュートラルへ向けて非常に大きな課題であるという認識でまとめてございまして、こういったコロナ以前からの交通を取り巻く様々な課題というのがございまして、それが今回の感染症拡大によりまして、例えば旅客の需要の大幅な減少ですとか、テレワーク等の普及など生活様式の変化、またデジタル化のさらなる進展、それからeコ

マースの大幅な拡大ですとか、防疫、感染症に対する意識の浸透など、こういったものもともとある課題をさらに加速化、より顕在化させているといった整理をさせていただいているところでございます。

続きまして、第3章におきましては、こういった危機を踏まえまして、そういった危機を乗り越えるために多様な主体の連携・協働の下で、あらゆる施策を総動員して取り組む必要があるということで、今後の交通政策の基本的な方針を3つのグループに分けて整理させていただいております。これにつきましては今回の基本計画の計画期間にとどまらず、少し中長期的な取組も含めまして基本的な方針を、特に新たに取り組む施策を中心としまして整理しているものでございます。

まず1つ目、Aのグループが「誰もが、自ら運転しなくても、より快適で容易に移動できる、生活に不可欠な交通の維持・確保」というように整理してございまして、まず1点目としましては、「競争から協調への転換」などによる地域の輸送サービスの維持確保ということで、1つ目の危機に対応しまして、地域における公共交通サービスの維持のためには、これまでのような民間事業者の、言うなれば民営かつ競争というものを原則としたサービス提供から、事業者間の協調はもとより、地方公共団体が中心となって地域の資源を総動員するといったようなやり方の転換というものを、新たに制定されました法制度等も活用して、しっかり取り組むことによって、地域の輸送サービスを維持確保していくという方向性を出してございます。

そして、そういったような地域のサービスの提供においては、当然そのまちづくりとの連携も非常に重要でございますので、公共交通指向型の都市開発という方向性を出してございます。

また、大都市圏などにおきましては、引き続き、ポストコロナにおいては混雑緩和というのが大きな課題となってまいりまして、そういった中で運賃制度、ダイナミックプライシングといったものを例示しながら、そういった緩和策の検討といったものを、効果の検証も含めて進めてまいりたいと考えてございます。

そして、MaaSやさらなるバリアフリー化の推進というのは、これも引き続きしっかりと進めて、よりシームレスな、より利用しやすい交通サービスを進めてまいりたいと考えてございます。

そして、多様なモビリティの普及ということで、電動車椅子、電動キックボードなど、また超小型モビリティなど新しく出てまいりました、そういうよりパーソナルな移動に対

応する機器についても普及を図って、ラストワンマイルも含めた、より個人の移動が円滑に進むような対応をしてまいりたいと考えております。

続きまして、Bのグループは「我が国の経済成長を支える、高機能で生産性の高い交通ネットワーク・サービスへの強化」というところをごさいます、これはまずは交通分野のデジタル化、データのオープン化ですとか、私ども自身の行政手続のオンライン化をしっかりと進めてまいりたいと考えてございます。

また、新技術をしっかり取り込んでいくということで、何といたっても自動運転車の早期実用化に加えまして、自動運航船、船の分野、鉄道、さらには航空のドローン等の実証・制度検討を進めてまいりたいということをごさいます。

続きまして、物流分野につきまして、デジタル・トランスフォーメーションの実現ですとか労働環境の改善など、構造改革を進めることによって、強靱で持続可能な物流ネットワークをしっかりと構築していくということ。

それから、新しい取組ではございませませんが、引き続き、陸海空の基幹的な高速交通網など、ネットワークの維持・形成をしっかりと行っていきたいと考えてございます。

さらには、インフラシステムの海外展開を進めてまいりたい。こういった整理をして整理をしてございます。

最後のCのグループでございますが、「災害や疫病、事故など異常時にこそ、安全・安心が徹底的に確保された、続可能でグリーンな交通の実現」というところで、災害対応という意味におきましては、事業者によります「運輸防災マネジメント」ということで、BCPにいかに取り組みかといったものも含めた、各事業者のマネジメント体制についてしっかりと盛り込んでいただくものを導入することですとか、災害時に統括的な交通マネジメント、交通寸断時に円滑な代替ルートの検討ができるように事前の連携などをしっかりと進めていただく。

さらに、インフラに関しましては、交通インフラも、これは社会資本全般のものと共通でございますが、予防保全の考え方も取り入れて、しっかりとメンテナンスを徹底していくという事柄を盛り込んでございます。

さらには、今般のコロナの感染症を踏まえまして、公共交通機関における衛生対策にしっかりと取り組んでいただいて、それにまた支援もしていくといったことを盛り込んでございます。

そして、自動車の事故被害の軽減という意味においては、「安全運転サポカー」が導入さ

れてございますが、そういったものの性能向上ですとか、普及にも取り組んでまいりたい。

そして、何といても交通分野は人材の確保・育成が大変重要でございますので、働き方改革の推進にも対応して、それにもしっかり取り組んでいく。

そして最後に、カーボンニュートラルの実現に向けた取組ということで、交通分野は非常に多種にわたりますが、次世代自動車の普及はもちろんのこと、港湾・海事分野ですとか物流分野など、交通分野のあらゆるところでカーボンニュートラルの取組を進めていくといったことを盛り込んでございます。

こういった取組によりまして、持続可能で強靱、高度なサービスを提供する次世代型の交通システムへの転換を目指してまいりたいと考えてございます。

2枚目は第4章に対応するところでございまして、資料4で申しますと29ページ以降でございますが、こういった3つのグループに分けました基本の方針に基づいて、計画期間内におきまして講じていく施策につきまして、もう少し細分化したものを、それぞれA、B、Cのグループごとに3つないし4つの目標を立てまして、そこに各施策を盛り込んでいるところでございます。この施策にはKPIを設定いたしまして、その進捗についてはフォローアップしていくことを考えてございます。時間の関係で、個々の施策については説明は省略させていただきます。

そして最後に、資料4のほうでございますが、48ページの第5章「施策の推進に当たって必要となる取組」ということで、こういった個々の施策を取り組むに当たって留意すべき共通事項として、6つの取組を整理させていただいているところでございます。

すみません。少し駆け足でございますが、交通政策基本計画の概要につきましての説明は以上でございます。御意見いただければ幸いです。よろしく願いいたします。

【金本部長】 ありがとうございます。

それでは、意見交換に入りたいと思います。先ほどと同じ方法で進めさせていただきます。発言をされたい方は、手を挙げる機能でお願いいたします。

それでは早速、安達委員から挙がっていますので、安達委員お願いいたします。

【安達委員】 経団連の安達です。私からは2点申し上げさせていただきます。

まず第1に、全体を通して「Ma a S」という言葉が繰り返し出てくるんですけども、人によって、最近「Ma a S」の捉え方が広がったり狭かたりしますので、どこかで定義を明確化されたほうがいいんじゃないかと思いました。

2点目は、地域公共交通の持続性確保のための施策としてデマンド化の推進が挙げられ

ておりますけれども、これは極めて重要な施策だと思います。ただし、例えば13ページ10行目にあるんですけれども、「バス等の交通事業者が、経営効率化に資するダウンサイジングやデマンド化等を柔軟に実施できる制度」とあるなど、全体的に既存の交通業者を念頭に置いて書かれているように見受けられますので、過疎地におきましては、新たな事業者がオンデマンドの交通を手がけるほうが利用者にとって望ましいケースもございますので、既存事業の維持が前提とならないような書きぶりとしていただければと思います。

【金本部長】 どうもありがとうございました。次は、家田委員お願いをいたします。

【家田委員】 どうもありがとうございます。さっきと同じように前座のところでもうちょっと書いたほうがいいんじゃないかなという感想だけ。こうやって出来上がってみると思うので、1点だけ申し上げます。

それは社会資本整備のほうもそうなんだけど、今、最大の世界的な危機のコロナという中で交通だということを、もう少し整理した上で強調したいという趣旨でございます。ポイントは何かというと、これは社会資本整備の下、共通しているんだけど、第1点は、交通のジョブというのも、それからインフラの関係の建設とかメンテナンスのジョブも、いずれも社会にとってのエッセンシャルジョブであるという認識、これを明瞭にしたい。これが1点です。

2点目は、今度は交通の話になるんですが、このコロナで幾つかはっきりしたことがあると思うんですが、私の認識としては3つあるんじゃないかと思っているんです。1つは、メルケルさんの有名な演説でも分かったように、自由な移動というのは実に大事なことであるということが、自由に移動できるときにはあまりありがたみも感じなかったんだけど、よく分かりましたよね。自由な移動、ここの意味というのが再認識されたということははっきり書くべきだと思いますね。これが1点です。

2点目は、リモート、テレワークとか、在宅とかのことをやることによって、必ずしも移動しなくても済むということもかなりあるということがよく分かった。だからこそテレワークなり何なりという新しい社会をつくろうということになるんですが、それと同時に、そうではあるんだけど、一方で、リアルに人と人が交流するということの本当の意味ということも分かってきたというところがありますよね。これが2点目。

3点目は、非常に大きなインパクトの中で、特に公共交通の経営というのは大変な状況になっていると。今までの状況、状況を見ながら少しずつ改善すれば何とかなるというふうやってきた日本の公共交通政策というのを、かなり根本から見直すニーズが出てきて

いるということを強調しておく。

この幾つかの点を冒頭のところできちりと書いておいたほうが、後ろのほうが説得力が出るなと思っております。

【金本部長】 どうもありがとうございました。次は、根本委員お願いいたします。

【根本委員】 根本です。ありがとうございます。

私、専門が物流なんですけれども、今回の計画の中でA、B、CのBとCに、物流に対してもいろいろ言及いただいてよかったと思うんですけれども、Aの部分では物流に関して記述が少ないかなと思いました。過疎地域では旅客輸送と貨物輸送は代替・補完関係があるので、もう少し言及があってもいいかなと思いました。

実は最近、総合物流施策大綱検討会の提言がまとまって、これからK P Iを定めて、近々、同じようなタイミングで閣議決定されるのではないかと思います。そのK P Iを定めるお手伝いさせてもらっているんですけれども、多分、総合物流施策大綱の中のK P Iで、「自家用有償貨物輸送で買物難民を解消する」とか、「鉄道駅にオープン型宅配ボックスを設置して宅配の再配達率を下げる」などの指標が取り上げられるのではないかと思います。そういう指標が社会資本整備重点計画、交通政策基本計画の中でも取り上げてもらうのが適切かどうか、検討いただければ幸いです。

今日も社会資本整備重点計画と交通政策基本計画の両方の計画に同じK P Iが記載されているのに気がつきましたけれども、両方の計画にとって重要で、両方の計画の立場から進捗管理していこうという意味だと思います。今後、検討よろしくお願ひしたいと思っています。

【金本部長】 どうもありがとうございます。次は、里谷委員お願いをいたします。

【里谷委員】 輪島商工会議所の里谷でございます。私からは、通勤交通のピークシフト定着について少しお話ししたいと思います。

地域交通事業者においては、ある調査では、コロナ禍で負った赤字により、鉄道会社の85%、バス会社の56%が「今後10年以上回復が困難である」といった結果も出ていたり、地域の暮らしや観光振興への影響を考慮して、これからは競争から協調へ転換させる方向の政策を検討されていることは、極めて重要であると感じました。

先ほど家田先生から、自由な移動というのは重要であり、コロナ禍で自由な移動ができなくなってきたことで、より大切さが分かったというご発言がありましたが、万一、交通事業者の経営が困難ということになると、人々の自由な移動ができなくなると思います。

先般、独禁法の特例措置で、こういった経営が困難な交通事業者が協調して事業を実施できるようになったとお聞きしましたが、これは大変進歩だなと思っております。

ただし、小さな地域ですと、コロナでなくても、交通事業者がもともとなく、自由な移動が許されていないこともあります。輪島商工会議所では、ゴルフ場のカートを電磁誘導線を使ってまちの中を自由に移動させ、小さな地域の皆様の移動を少しでも自由にしようという活動に取り組んでいます。必要であればこちらも国交省に事例を調査していただきたいと思います。

【金本部長】 どうもありがとうございます。次は、小林委員お願いいたします。

【小林委員】 3点ほど申し上げたい。資料では既存の交通事業者がありきという議論が中心のように思えます。現状は相当クリティカルで、さらに新型コロナの感染で危機を迎えている交通事業者が数多くあります。さらに、過疎地域だけではなく大都市圏においても、すでに交通事業者が消滅し、タクシー事業者も存在しないという公共交通の空白地帯が広域に広がっている。

そういう地域では新しいモビリティといいますか、それを運営する事業体をつくっていかないといけない。そういうプラットフォームやそのための人材を育成していかないといけないという側面をもっと強調していただきたいと思います。

それから2番目は、例えば若い人がどうして大都市に集まるのか、人が移動するのかという問題。都市圏で人が移動するためには、人が動くための都市の新しい魅力というものも形成しないとイケない。それと、MaaSの発展を連携して考えていく必要がある。

3点目、これは交通政策の地域ごとのメリハリをつけていく必要がある。早く移動するとか、利便性、効率性を求める地域もありますし、既に地域の高齢化が進んでおり、スローなモビリティを追求していくべき地域もいろいろある。とりわけ小型のモビリティとか自動運転とか、そういうものを導入していくためには、人々がスローモビリティをよしとする目標を共有化していくことが大事だと思います。そういう地域ごとのメリハリも検討していく必要があるかと思っています。

【金本部長】 どうもありがとうございました。この次は、小池淳司委員お願いいたします。

【小池（淳）委員】 小池です。コロナ禍の話、たくさん出てきていますし、MaaSの話でいえば、ヨーロッパ各国と比べて日本の公共交通の環境というのは非常に民間依存で、公的なものが非常に弱いというのがほぼ明らかになっています。そういう意味でここ

では公的なものはコーディネーターみたいなものでやろうというのが、Aで書かれていることだと思います。

このようにM a a Sでいえば、スマホとか決済とか、いろんなものが技術進歩をして、今後、公共交通あるいは物流も含めて、環境はどんどんどんどん変わっていくと思います。そういう意味では、将来、全然違うような技術というか、我々が予測しているものでもとてつもないんですが、そのスピードたるや非常に速いと思います。

今回の計画目標は、そういう意味では最終的なある種の技術の進歩に対する過渡期の取組のように思えるんですが、そういう過渡期であるがゆえにこういうふうなことをしているということが分かれば、より実感を持って、失敗なく進めるかなという印象を覚えました。

【金本部長】 どうもありがとうございます。次は、大橋委員お願いいたします。

【大橋委員】 ありがとうございます。社会資本にも通じるところがありますけど、需要に対する理解を深めるというのはすごく重要で、先ほど委員からもデマンド化という用語についての御指摘がありましたけれども、ダイナミックプライシングも含めていかにマッチングの技術を使っていくのか。そういう意味でいうとデジタル化ってすごく重要だと思うんですけど、そういうところを通じて交通はこのコロナ禍、すごく大変だと思うんですけど、何とかやっていくような道筋をつけていければなという思いでいます。

そういう意味でいうとデジタル化の技術については非常に重要だと思うので、ぜひしっかり書いていただきつつ、そうしたものというのは実はグリーン化にもつながっている話だと思うので、このデジタル化とグリーンの話というのはもう少しつなげて議論されてもいいのかなという感じがしています。これは社会資本とほぼ同じ点だと思うんですけど、改めて交通の観点から指摘させていただきました。ありがとうございます。

【金本部長】 どうもありがとうございます。次は、田中委員お願いいたします。

【田中委員】 田中です。どうもありがとうございます。

家田先生もおっしゃっていましたが、私も前半のところはもう少し趣旨というか、目指す姿を共有できるような記述があると良いかと思いました。いきなり交通に関わる危機という言葉があって、ここから構成されている感じがあるのですが、今、コロナ禍で分散社会が志向されて、一極集中から分散へという流れも起きましたし、その中で交通の価値や可能性が再認識されたり、拡大したりしています。

分散型都市の形成と交通政策の在り方の可能性を最初に、前向きに押さえると良いと考

えます。また、これまでは交通事業者や、国交省主体でこれらをきれいにまとめていただいているわけですが、今後は例えば家電など他業界から自動車業界に参入をしたり、アセンブリメーカーとしてIT業界をはじめ関わる人が多様になってきますので、新たな人や組織をどうやって交通政策の企画や工夫、運用に巻き込んで、価値を共有していくかがポイントになって来ます。最初のところで風呂敷を広げるように、交通政策が新たにつくり出す新市場とその価値を示してもいいのではないかと思います。

また、ユーザーの視点からすると、鉄道や飛行機、バス、タクシー、これらをシームレスに利用できる環境が整備されて、ここにオンライン手続や決済なども入ってきますので、これをパッケージとしてどういうふうに価値のあるものとして定義づけるかが気になります。国際経済、市場において、稼ぐ交通インフラになるには、日本が開発するサービスもセットになり、魅力が創出できると思いますので、ここも強調できると良いかと思います。よろしく願いいたします。

【金本部会長】 どうもありがとうございました。次は、中村委員お願いいたします。

【中村委員】 中村です。2点申し上げます。

1点ですけれども、今、田中先生がおっしゃった大枠の話につながるんですが、例えばヨーロッパでは、多くのところではパブリックサービスオブリゲーション、PSOという言い方をして、前段として公共的なものはサービスすることがいろんな形で義務づけられている。そういう形で進んでいっているのに対して、今、先生方がおっしゃったような日本の公共交通の危機的な状況のところ、あるいは昔つくった交通政策基本法の枠を進めていくとか、あと昨年度、私、部会長でお手伝いして、やっていただいた活性化法、運送法、独禁法等々も含めて、それを具体にしていく大枠のところの重要性は強調してほしいし、そこで少し関係、例えば法律はできて、運輸局までは伝わっているけれども、自治体が動くときのその間のギャップがまだあるとか、そういうところが埋まる方向の書き方が要るなと思ったことが1点です。

それと絡むんですが、競争から協調へといっても、競争が全部駄目で、協調すれば全部いいという単純なことではなく、それぞれの場面場面で競争というものが要る部分もあり、それをどうやってルールブックをつくるかですので、競争から協調へとキャッチフレーズは聞こえはいいんですが、具体のところではそれは注意が要るということは併せて申し述べます。これが1点目。

2点目は、実際の、特に48ページのところもそうですけれども、書いていく順序ですが、

迅速にというところ、スピーディーにやるというところがもう少し前に出ていくということと、あとは逆に環境の話が付け足してみたいになるのもあまり格好よくないんですけども、順番としてはスピード感、それから現場に入り込んでいく感じというのを強調していただくといいと思いました。

【金本部長】 どうもありがとうございます。次は、谷口委員お願いいたします。

【谷口委員】 一つ感想ですが、Aのタイトルになっている「誰もが、自ら運転しなくても」、あと「生活に不可欠な」といった言い回しに非常に御苦労された跡があって、難しかったんじゃないかと思うんですけど、おっしゃりたいことはよく分かりました。

先ほどから出ている自由な移動というのは大事だと思うのですが、野放図な移動ではない。つまり車の過度な利用ではないというニュアンスが含まれているのではと思います。これは感想です。

あと1つ、スペシフィックな話ですが、コメントさせてください。資料4の14ページに、「多様なモビリティの本格的復旧に向けて」とあるんですけども、多様なモビリティというのは社会課題を解決するための手段であって、普及させること自体が目標というふうはこの項目だけ読めてしまうので、そういう書き方は控えたほうがいいんじゃないかと思います。ほかのところは、こういう困っている人たちのためにこうするという書き方になっていますので、普及自体が目的であるかのような書き方はちょっとよろしくないんじゃないかと思いました。

特に電動キックボードというのは、私は交通弱者の乗り物ではないと思っています。交通弱者のサポートは重要ですが、弱者じゃない方はもっと歩いて、身体活動量を増やしたほうが健康にも環境にもいいと思っています。電動キックボードをたくさん売りたい方々が日本の市場をこじ開けたいというお気持ちはもちろん理解できますが、ただでさえ自転車や歩道を走っている日本の交通環境で、ほかのややこしい交通手段を安易に導入しない勇気というのも、国民を守る国の立場としては重要ではないかと思いました。

【金本部長】 どうもありがとうございます。次は、二村委員お願いいたします。

【二村委員】 東京女子大学の二村でございます。

2点ほど。これからはデジタルの技術を使い、その情報を使って効率化していくということが、持続可能な地域交通のために重要であることは本当に重々分かるんですけども、スマホを使いこなすことを前提とした交通の利用というものが、高齢者のデジタルデバイドを引き起こすのではないかという懸念がどうしても残ります。このような効率化を進め

る場合には、それに対するバックアップが的確に行われる必要があるというふうに強く感じたところです。

それから、バス事業者等が今後、事業が大変になっていくだろうから、ダウンサイジングをという、資料の7ページ辺りの内容ですが、これについて我々のように外側から冷静に見ていれば、確実に必要であると思うところがございますけれども、事業者にとっては、現状からなかなか脱却ができないという状況が生じているように思います。

それを無理やり効率化のためのダウンサイジングをさせるわけにはいかないわけで、この計画が、そういうふうな方向に自発的に動いていきたいと思わせるような文章にできればいただきたいと思うところです。ここでなくても結構なんですけれども、成功例を積極的に出すことによって、それこそバスに乗り遅れるな、というような状況をつくり出していけないと、なかなか地域の交通事業者さん、思い切れないのではないかと思います。

【金本部長】 どうもありがとうございました。次は、相澤委員、お願いいたします。

【相澤委員】 よろしくお願いいたします。資料の32ページについて、簡単にコメントさせていただければと思います。

国土交通データプラットフォームと連携するデータ数については、先ほど述べさせていただいたとおりですけれども、その下に標準的な情報のフォーマットという話がございます。これについて日頃感じているところを少し述べさせていただきます。

国の事業でデータプラットフォームをつくるときに、標準的なフォーマットに従ったデータを集約するシステムを構築して活用するところに、予算が投じられるのですが、一方で、標準化というのはデータ化ということと相対となっていて、非定型的なデータを標準的なフォーマットに直すところに非常にコストがかかるということを意識することが重要であると思っております。

具体的には、非標準的なデータを標準フォーマットに直すときにどのようなコストがかかり、どこが大変で、どう苦労するのかということ捕捉しておきませんと、例えばコロナ禍で保健所の話がよく報道されましたけれども、現場においては標準フォーマットのデータをシステムに上げるという業務だけが増えるという状況になり、それが逆にボトルネックになったり、あるいはデータの信頼性を損ったりする原因になることがあると思います。ですので、ぜひそういった観点からのデータ化の重要性ということにも観点を持って言及していただけるとよいのではないかと思います。

【金本部長】 どうもありがとうございました。以上で手が挙がっている委員の方々は全てでございますが、そのほか手が挙がったのは、住野委員からは挙がったり下がったりしていますが、住野委員よろしいですか。

【住野委員】 すみません。挙げていたんですが、通知がいつてなかったみたいで申し訳ございません。

私のほうからは3点手短にいきたいと思いますが、特に交通基本計画の第3章「新たに取り組む施策」については、これまで本当に様々な議論をしてきまして、キーワードは連携と協働ということで、様々なモードが連携をし、協働することによって利便性が高まるという中で積み上げてきた内容で、これは非常に良かったというふうに思っていますが、とはいえ、公共交通事業者というのは先ほどあったように非常に厳しい経営状況の中で、安全・安心を第一義に公共交通の維持・確保に努めています。財源の在り方についても今後検討するというところによろやく一歩進んだのではないかなという点では非常にありがたいと思っております。

今後、諸外国の状況や、様々な関係者を含め、どういった形で持続可能な形にしていくのか等の議論は中・長期の視点にとどまることなく、早期実現に向けて今後加速してほしいというのが1点です。

2点目は、43ページの「輸送の安全の確保と交通事業を支える担い手の維持・確保」についてのところで2点あります。

1点目は、新型コロナウイルス感染症の防疫対策についてということですが、現在、既存事業者については感染防止や衛生面での安全対策や、混雑緩和という対応をしておりますが、実際には我々社会的基盤のキーワーカーとして、感染が内部で起きてしまうと、運休になってしまうということも実際には起こってきています。

また、職場等では非接触型にしたり、いろいろ努力はしておりますけども、諸外国でもあるように、タクシー労働者についてはワクチンも含めて優先的な対応を取ったらどうか。ワクチン接種やPCR検査、抗体検査については、人と人の接触が多い交通運輸、観光・宿泊業等に従事する者への優先的な配慮も必要と思っております。

もう1点は、担い手の確保のところで、これまでも随分御議論させていただきましたけども、社会資本整備重点計画の建設産業の担い手の確保・育成では、適切な賃金水準の確保や給与面での処遇改善など詳しく記載されていますが、交通基本計画のところでは働き方改革というところだけで終わっているような気がしております、パブリックコメント

を今後取られるということも含めて、交通運輸産業の生活実態、賃金実態についてこれまでも言っておりますけども、具体的な記載がありません。いろんな意見を幅広く聞くためには、建設業のような具体的な、適正な賃金水準という文言も入れて、皆さんから見てどうなのだというのも今回の計画案の中には必要ではないかと思っておりますので、よろしくお願いをしたいと思います。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す。それでは、ほかにございますでしょうか。私が見えるところには手は挙がっていないんですが、よろしいですか。

私のほうから、言わずもがなかもしれないですが、2点だけちょっとお話しさせていただきます。

両方ともリスク評価関係の話ですが、今、電力関係の仕事をしていて、電力関係について海外でのやり方と日本を比較したりしているんですが、リスク評価の関係がどうもまだまだプリミティブかなという気がしております。

一つ、交通に関しては、今後、自動運転がどのタイミングで、どこに入るかと。公共交通に先に入るのか、普通の自動車に先に入るのかと。そういったことは今の段階でよく分からないわけですが、それがどうなるかによって影響は非常に大きいですね。場合によっては、嘗々としてやっていた政策が全然意味がないことになるかもしれない。

そういったことについてちゃんと考えながら政策を組み立てるというのは、最近見ていると、海外では幾つかの起こりそうなシナリオを考えて、それが起きるとどうなるかということそれぞれについて考えて、その上で一番悪くない政策を取るといったことを考えているということで、もうそういったことを考えないといけないのかなという気がしています。これは基本計画に書く話ではないかもしれなくて、別の場所かもしれないですが、考えていただきたいと思います。

もう一つは、先ほど根本委員から社会資本整備計画の関係でありましたけど、メンテナンスとか建て替えとか、そういったことについての非常に初歩的なアプローチというのは、リスクの大きさと、それからインパクトというか、壊れたときの社会的なコストの大きさ、この2つを考えて、そのマトリックスで評価をしていくと。これは本当の初歩なんですけども、それすら考えてないということではないと信じたいんですけども、そういったことが明示的に出てこない、外から見るとプリミティブな感じになりますといったところがあります。

以上2点、私が気づいたところでございます。

そのほか何かございますでしょうか。よろしいですか。

じゃ、たくさん有益な示唆をいただいたんですが、事務局のほうからレスポンスできることがあればお願いをいたします。

【交通政策課長】 ありがとうございます。私、中村のほうから、たくさん有意義な御指摘いただきましてありがとうございます。全て網羅的にお答えできないかもしれませんが、家田先生をはじめ多くの方々から御指摘いただきました、前のほうでもうちょっと公共交通の意義とか、まとめのものを強調していったほうがいいんじゃないかというところはごもっともでありまして、概要版なものでございますから、各章の冒頭の章の意味ですとか全体的なところは、御説明を省略しておりました「はじめに」というところにも少しは触れておるんですが、このところは今回の基本計画の目指すものといいたいでしょうか、問題意識を明確にできるように少し工夫したいと考えてございます。

それから、安達委員から御指摘あったM a a Sの定義とか分かりやすさなどについては、もう少し分かりやすくしたいと思っております。

それから、何人かの先生に言われた既存業者だけではないというのは、これはごもっともでございます。特にモビリティ危機のところの考え方もありますけども、もちろんまずは交通サービスをやっていただいた事業者がカバーできるところは頑張ってもらって、今コロナで大変であります。何とかそれが維持できるようにというのは大前提としながらも、小林先生からも御指摘あった、もうそもそもないというエリアも増えてございまして、そういった中で私どもの競争から協調への転換というのが意味するところは、民間主体のサービスだけではカバーし切れないものが現れているという認識で、新しいサービスや事業者ですとか提供、主体の出現というのも含めて、そこは踏まえているつもりであります。より明確になるかどうか少し工夫したいと思っております。

また、根本委員からありました物流の観点は、すみません、これも説明を省略してしまいましたけども、もちろん総合物流施策大綱での有識者検討会の提言ですとか、今後まとめていくのは私ども物流と同じ部門でやってございますので、しっかりと取り組んでいきたいと思っておりますし、社会資本整備重点計画と共通する施策とか、特にインフラ関係のところは多いものがございますので、そこは両方のK P Iですとか施策を当然ながら共通化して、共に書き込んで、相互にフォローしていくことはやっていきたいと考えてございます。

それから、里谷委員ですとかほかの方からもありました小型とか、これはグリスロの取

組、輪島は非常に先進的にやっていただいていることは私ども十分認識してございまして、これも小林先生からまたスローなモビリティという、そこも意識した書きぶりをしているところがございまして、そこはもう少ししっかり確認していきたいと思っております。

あと、中村委員からあった競争と協調が全てどちら側というわけじゃないと。それは私どももごもつとも受け止めておりまして、ただ、大きな流れとして、今までは事業者間、公共交通、民間事業者によるサービスというのが原則的には基本であったところが、それではなかなか困難というのは、今日、各委員の皆様からも指摘されたとおりでございまして、そういった認識を持った上での表現のつもりにはしておりますが、そこももう一度確認したいと思っております。

あと、谷口先生から指摘があった多様なモビリティというのは、それ自体が目的ではないというのはおっしゃるとおりなので、そういった多様なモビリティ、新しいものも考えながら、あるものは利用して、個々人の移動が円滑になっていくということが目指すべき姿というのは、少し分かりやすくしていきたいと思っております。

それから、二村委員から御指摘のあったデジタルデバイドの話は、これも大事なことだと思っておりますし、MaaSにしてもスマホが前提になっておりますが、要はスマホでやるとより便利になるということでございまして、その前提としてのサービスのシームレス化というのは必ずしもデジタルでなくてもできるものはあるわけで、まずはサービスのシームレス化というのを考えて、それをさらにスマホなどを使うことによって、決済も含めてより一元的にできるとか、そういったことだと思っておりますので、そういったところをしっかりと踏まえていきたいと思っております。

あと、相澤先生から、データの標準化とデータ化は一对で、特に標準化のほうが非常に重要だということも御指摘はごもつともだと思っておりますので、しっかりと踏まえていきたいと思っております。

また、住野委員からの担い手のところは非常に重要な視点だと思っておりますので、しっかりと取り組めるようにしてまいりたいと思っております。

すみません。幾つか抜けてしまったところがあるかもしれませんが、それぞれ有意義な御指摘を踏まえて、さらに表現は考えていきたいと思っております。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。たくさん貴重な御意見をいただきましてありがとうございます。これらの意見を踏まえて、新しい社会資本整備重点計画、交通政策基本計画の策定に向けて検討を進めていただきたいと思います。

ほかに特に事務局のほうから御発言したいことはございますでしょうか。よろしいでしょうか。

それでは、今日は2時間半予定されていて長いなと思ったんですが、2時間ちょっとで大体議論が収束してよかったなと思っています。予定より若干早いですが、これで本日の議事は終わりにさせていただきたいと思います。

あと、進行は事務局のほうにお願いをいたします。

【社会資本整備戦略推進官】 金本部長、委員の皆様方、ありがとうございました。委員の皆様にはこれからも引き続き御指導いただくこととなりますけれども、どうぞよろしくお願いたします。

最後に、事務局から連絡事項を申し上げます。

まず1点目ですが、本日の計画部会の議事録につきましては、後日、委員の皆様にご内容の御了解をいただいた上で、国土交通省のホームページで公開させていただきます。

次に2点目ですけれども、次回の計画部会につきまして、本日の御議論を踏まえまして、3月末頃の開催を予定しております。委員の皆様におかれては、年度末で御多用かと思えますけれども、引き続き御協力を賜りますよう、どうぞよろしくお願い申し上げます。

それでは、本計画部会を閉会いたします。

本日は熱心な御議論をいただき、誠にありがとうございました。

— 了 —