

第50回社会資本整備審議会計画部会及び
第48回交通政策審議会交通体系分科会計画部会

令和5年12月14日

【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50回社会資本整備審議会計画部会及び第48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、進行を務めます国土交通省社会資本整備政策課の堀でございます。

本日はお忙しいところ、本会議に御参加いただきまして、誠にありがとうございます。

本日、全27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21名の御参加となっております。よって、社会資本整備審議会令第9条第3項及び交通政策審議会令第8条第3項に定めます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。

次に、本日の会議形式ですが、オンライン併用で開催しております。会場で御出席の皆様方は、特にパソコンの操作は必要ございません。カメラは常時オンにいたしております。オンラインで今御参加いただいております委員におかれましては、事務局より事前に案内させていただいた参加手順を御参照いただければと思います。委員の皆様におかれましては、マイクは通常オフの状態、御発言する際にマイクをオンにさせていただいて、発言を終えられましたらオフとしていただければと思います。また、カメラは常時オンの状態で御参加願います。

委員以外の御説明者の方でございますけれども、こちらもマイク、カメラともに通常はオフの状態、御発言の際にマイクをオンにさせていただいて、発言を終えられましたらオフとしていただければと思います。

傍聴の皆様ですけれども、円滑な会議運営のために、カメラ、マイクをオフの状態での傍聴に御協力をお願いいたします。

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

に御案内の緊急連絡先にお問い合わせ願います。

それでは、計画部会の開会に当たりまして、国土交通省総合政策局長の長橋より御挨拶を申し上げます。

【総合政策局長】 総合政策局長の長橋でございます。ちょっとカメラの関係で、座って御挨拶させていただきます。

本日は小林部会長をはじめ、委員の皆様には大変お忙しい中、計画部会に御出席いただきまして誠にありがとうございます。また、日頃より国土交通行政全般にわたりまして格別の御指導を賜りまして、この場を借りまして厚く御礼を申し上げます。

社会資本整備あるいは交通政策は、いずれも国民の安全安心の確保とともに、豊かな国民生活や経済活動あるいは地域社会を支えるということを目的とする根幹的な政策でございます。その基本的な方向性を示すのが、この社会資本整備重点計画、交通政策基本計画となりまして、本計画部会の委員の皆様の御指導によりまして、それぞれ第5次と第2次の計画を策定してちょうど3年目になりますけれども、まだ計画でいくと中間年ということではありますが、今年の7月に両計画が調和を保つべきとされています国土形成計画、これが改定されまして、「新時代、地域力をつなぐ国土」という新しいビジョンが示されたところでございます。

また、同時期に国土強靱化に係る国の計画の指針となる国土強靱化基本計画、これも改定されたということございまして、またいろいろな社会情勢の面ではもう御案内のとおり、自然災害の激甚化、頻発化とともに、また急激な人口減少による人材不足や地域の例えば公共交通・生活サービスへの影響、そしてデジタル革命やグリーン社会への実装等、社会経済情勢というのは目まぐるしく変化してございますので、本日はこの両計画に基づく社会資本整備及び交通政策のこれまでの進捗状況や最近の取組について御報告をさせていただくとともに、昨今の社会経済情勢の変化を踏まえまして、今後、社会資本整備あるいは交通政策がどうあるべきかという点について幅広く先生方の御意見を賜り、来年度から本格化する計画の改定作業に向けた準備をしてまいりたいと考えてございます。

限られた時間ではございますけれども、委員の皆様から忌憚のない御意見をいただきますよう、引き続き小林部会長をはじめ委員の皆様にはよろしく御指導賜りますようお願い申し上げます。

冒頭、一言、私の御挨拶とさせていただきます。どうも今日はよろしくお願ひいたします。

【社会資本整備戦略推進官】　　続きまして、計画部会長の互選の報告と、新しく委員に御就任された皆様の御紹介に移ります。

社会資本整備審議会及び交通政策審議会の計画部会では、新しく7名の委員の方が御就任され、また、本年4月に行いました委員の皆様方の互選によりまして、小林委員が計画部会長に選任されております。

まず、その小林潔司計画部会長から一言、御挨拶をいただきたいと思います。

【小林部会長】　　座ったままで失礼します。計画部会長に選任されました小林でございます。よろしくお願いいたします。

今日の議題の一つですが、社会、国土、社会資本整備、交通政策に関わる社会経済の変化が非常に激しく動いております。その中で、この社会資本の計画、交通政策の計画の方向づけ、策定、そしてその実施とマネジメント、これに携わる非常に重要な部会長に選任されまして、身が引き締まる思いがしておりますが、皆様の忌憚のないいろいろな意見を伺いながらこの部会をマネジメントしてまいりたいと思いますので、よろしくお願いいたします。

【社会資本整備戦略推進官】　　ありがとうございます。

次に、今回の計画部会から新たに御参画いただく委員の方を御紹介させていただきます。五十音順に御紹介いたします。

まず、法政大学教授の今井龍一委員でございます。聞こえていらっしゃいますでしょうか。続きまして大分大学教授の大井尚司委員でございます。すみません。少しオンラインのほうで聞き取りにくいということでございます。

続きまして、東京大学教授の佐藤泰裕委員でございます。

【佐藤委員】　　座ったままで失礼いたします。東京大学経済学研究科の佐藤と申します。

研究分野が都市経済学という領域でして、専門としては土地利用とか人口移動の経済分析を行っております。この部会、初めて参加させていただきますので、少しでもお役に立てるように努めてまいりたいと思っております。どうぞよろしくお願いいたします。

【社会資本整備戦略推進官】　　次に、東京女子大学教授の竹内健蔵委員でございます。

【竹内委員】　　座ったままで失礼いたします。東京女子大学の竹内でございます。

計画部会、久しぶりに舞い戻ってまいりました。あの懐かしいお顔の方々も久しぶりにお目にかかったところでございますけれども、専門は交通経済学でございます。皆様に追いつくように一生懸命また勉強してまいりたいと思いますので、どうかよろしく願い申

上げます。

【社会資本整備戦略推進官】 続いて、東京大学客員准教授の松本真由美委員でございます。

【松本委員】 おはようございます。東京大学教養学部環境エネルギー科学特別部門の松本真由美でございます。

私の専門は環境エネルギー政策論、そして科学コミュニケーションです。皆様に追いつけるように頑張りたいと思いますので、どうぞよろしく願いいたします。

【社会資本整備戦略推進官】 ありがとうございます。オンラインで御参加をいただいている委員の方々、音声聞き取りづらいということで御連絡をいただいておりますけれども、事務局からの音声というのは聞こえておりますでしょうか。

それでは、続きまして御紹介をいたしますが、本日は御都合により御欠席のため、お名前だけの紹介とさせていただきます。東京大学教授の大月敏雄委員、東京大学教授の小澤一雅委員でございます。よろしく願いいたします。

続きまして、お手元の資料を御確認ください。本日の資料は、配付資料一覧にありますとおり、全部で11点ございます。1枚目が議事次第、続いて委員の名簿、それから資料1-1、資料1-2、続きまして資料2-1、資料2-2、資料3、そして参考資料1、2、3、4となっております。不備等がございましたら、随時事務局までお知らせ願います。なお、資料は議事進行に合わせて、事務局にて画面共有をいたします。

それでは、これ以降の進行は小林部会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。

【小林部会長】 それでは、議事に入ります。よろしく願いします。

本日は、議事（1）から（3）まで説明後、一括して意見交換を行います。オンラインで御出席の方におかれましては、御意見、御質問の際は、手を挙げる機能で発言を希望する旨お知らせください。せん越ですが、私から発言者を指名させていただきます。

本日の議事は3点ございまして、1点目に最近の社会資本整備の状況について、2点目に最近の交通政策の状況について、3点目に社会資本整備、交通政策を取り巻く社会経済情勢についてということになっております。

初めに、資料1-1及び資料1-2に基づいて、社会資本整備重点計画に基づく施策の進捗状況、社会資本整備に関わる施策の取組状況について説明をお願いいたします。次に、資料2-1、2-2に基づいて、交通政策基本計画の施策の進捗状況、交通政策に関わる

施策の取組状況について説明を求めます。そして、資料3に基づいて、社会資本整備、交通政策を取り巻く社会経済情勢について御説明をいただいた後、これらに関して意見交換を一括してまとめて行いたいと思いますので、よろしく申し上げます。

それでは、まず資料1-1についての説明をお願いいたします。

【社会資本整備政策課長】 社会資本整備政策課長、齋藤です。資料1-1を御覧ください。こちらは社会資本整備重点計画に基づく施策の進捗状況をKPIで整理したものでございます。

2ページ目を御覧いただければと思います。KPIで管理している中で、2年に一度政策評価に基づいて指標でもって管理をしております。A、B、Nとありますけれど、Aはおおむね順調に推移しているもので、Bにつきましては目標を達成する状況ではないというものでございます。見ていただきますと、政策パッケージごとにそれぞれA、B、NとKPIの状況を示しております。

おおむねAが多いですけれど、Bが多くなっているものが1-1、1-4、3-4、4-1というふうに4か所ほどございます。これらにつきまして、どういう要因なのかというところを要因分析したものが、4ページから6ページになります。要因は様々ございますけれど、おおむね5つパターンがあろうかと思っておりますので、順次紹介をさせていただきたいと思っております。

まず、1-1の一番上の河川の整備率のところのパターンなのですが、これは事業自体は順調に進捗しているのですが、まだ調査設計の段階のものが多いために、全体として整備率を見ると数字が上がっていないというものでございまして、今後の対応としましては、事業自体は着実に進捗していておりますので、引き続き事業をしっかりと実施していくというものでございます。

2つ目のパターンが、同じページの3ポツ目のパターンなのですが、コロナの影響を受けているものです。こちらのものは鉄道事業者の浸水防止対策の完了率を示しておりますのですが、コロナ禍において輸送人員が減少することによって、事業者として設備投資が抑制されてしまったというものでございまして、アフターコロナになっていく中で、事業者に対しまして補助制度などの活用を促していき、着実に事業を推進していくようにということでしっかり指導していきたいと考えております。

3つ目のパターンがその1つ下、4つ目のポツのところにあるパターン、これが多いパターンなのですが、これは浸水想定区域図を作成した団体数の指標ですが、地方公共

団体の限られたノウハウ・財政で対応することに限界があるというものでございます。これまで様々技術的助言でありますとか財政的支援、いろいろ工夫をしながら行ったところでございますけれど、引き続き様々な工夫をしていながら技術的助言・財政的支援を行いまして、自治体を促していかなければいけないというパターンでございます。

4つ目のパターンはしばらくとんでいただきまして、バリアフリーのところ、6ページの4つ目のポツのところでございますけれど、これは都市公園におけるバリアフリー化率を表したものでございますけれど、これはバリアフリー工事をする場合に、老朽化対策であるとか、その他施設の改修というものに合わせて実施するので、そういう他律的要因に基づいて、なかなかバリアフリー工事に着手できていないというものでございます。

実際に事業を実施するに当たって、そういうふうに複数の目的で一括でやるということには一定の効率性・効果があると思っておりますので、そういったところ、事情はあるかと思えますけれど、バリアフリー化に対しての政策意義は当然でございますので、そういったところを丁寧に説明しながら事業を進捗していくようにということで、様々周知などに取り組んでいくというものでございます。

最後、5つ目のパターンが、一番下のところでございますけれども、道路の関係ですけれど、これは道路整備は進んでいるのですけれど、その間に未整備区間が挟まっていることによって全体としてのレベルに達していないというものでございますが、これは未整備区間を解消するということが必要かと思っておりますので、補正の予算だとかそういったものも活用して、未整備区間の早期解消を図るというようなところでございます。

以上、K P I から見た進捗状況の御報告でございます。

【小林部会長】 それでは、次に資料1-2について、資料の順番に各部局より説明をお願いいたします。

【河川計画課長】 それでは、まず水管理・国土保全局河川計画課の森本でございます。流域治水の推進につきまして御説明をさせていただきます。資料1-2の3ページを御覧いただければと思います。

気候変動の影響を現在、治水計画に取り込む動きを実施してございます。少なくとも2040年、2050年の辺りでは、気候変動の影響によりまして気温が2度程度上昇すると予測されています。これに基づきまして、現在3ページの右側、治水の長期計画についての見直しも進めてございますし、4ページでございますが、短期的な計画につきましても流域治水プロジェクト2.0という名前を銘打って、気候変動の影響も取り込んだも

のにしているところがございます。

KPIにつきましては、現在定めている数値を達成すべく、1級河川、2級河川につきまして整備の促進を図っているところがございますが、先ほど御説明ございました資料1-1の4ページのところにもございますように、浸水想定区域の進捗が、内水ですとか高潮についてまだ十分に図れていないというところがございます。

5ページでございますが、これまでこうしたソフト施策につきましては、いわゆる防災安全交付金の中で支援しているのですけれども、これまではいわゆるハードの整備を伴って行うときにはこうしたソフト対策も支援できるということにしておりましたが、基幹事業と申しましてこのソフト対策そのものが目的であるというふうにしまして、昨年度、令和4年度よりこのハザードマップ、それから浸水想定区域図の作成についても、それだけで交付ができるような仕組みにさせていただいております。

あるいは洪水や雨水出水では、令和8年度以降はこの浸水想定区域図が策定されていることを、ハード対策の重点配分の要件とすることとしてございまして、両面からハザードマップ等の整備の促進につなげてまいりたいと考えてございます。

水局からは以上でございます。

【社会資本整備政策課長】　　続きまして、メンテナンスの関係でございます。資料の7ページを御覧ください。インフラメンテナンスの関係につきましては、そこにあります3つ、1つは計画的・集中的な修繕などで予防保全への本格転換を図ること、2つ目は新技術の活用などによって生産性の向上を加速化させること、3つ目は集約・再編などによりましてストックの適正化を推進していくことという、この3つの柱で対応をしているところがございます。

そのうちの予防保全への転換の中で、今、力を入れているところが次の8ページでございます。我々「地域インフラ群再生戦略マネジメント」、いわゆる群マネと呼んでおります。これはメンテナンスの発注者側である自治体の技術職員が不足しているということ、また受注者側もその個別施設ごとの管理だと非常に非効率だというような中で、規模の経済を發揮させるために、資料の下のほうにございますけれども、例えば複数の市町村で連携して発注をするでありますとか、あるいは県がそういったものの肩代わりをするというようなことで広域連携を行う。あるいは、ケース2にありますように、道路だけではなくて公園・河川などの複数のもの、他分野のものをまとめて発注をするというような広域・複数・多分野のインフラを群として捉えて、効率的・効果的にマネジメントを実施するというも

のでございます。

実際にこの群マネを進めていくためにモデル地域を11地域選定したところでございまして、今後、その11地域でまずはしっかりと群マネを実施していき、それを横展開していくというところで考えております。

また、次の9ページ、群マネのための一つの処方箋としての包括的民間委託につきましても、工夫すべきこと、留意すべきことなどについて手引きをまとめて、これを技術的助言というような形で公表しておるところでございます。

2つ目の柱としての新技術の活用、10ページでございます。国交省の関係、新技術導入に積極的に取り組んでいるところですが、やはり小さい市町村だとそこまでいっていないというようなところもございますので、補助制度、交付金の制度の中で、新技術を活用するものを優先的に支援するというような取組のほか、参加自治体が増えておりますインフラメンテナンス市区町村長会議、こういったものを活用して、新技術の導入の促進を図っているところでございます。

続きまして11ページ、3つ目の柱である集約・再編でございますけれども、集約・再編をしていく中で、利用者であるとか住民の合意形成などに課題がある場合も多いので、そういったところについての合意形成の事例などをまとめて事例集というような形で周知を図っているということのほか、先ほどの新技術のところでもあったような補助金の優先支援、集約・撤去などについて目標設定をするようなものに対して優先的に支援するというようなことも通じて、集約・再編を促しているというところでございます。

以上です。

【都市局総務課長】 続きまして、持続可能なまちづくりの取組についてご説明します。

13ページのように、都市局では、コンパクト・プラス・ネットワークというまちづくりの施策を進めており、立地適正化計画と、交通分野の地域公共交通計画の連携を進めることで、有機的なまちづくりを進めていきたいと考えているところでございます。

14ページにお進みいただきますと、この立地適正化計画、地域公共交通計画の一体的な作成の推進を進めているところで、KPIとして24年度末までに400市町村と位置づけておりますけれども、実は今年の7月時点において424市町村となりまして、このKPIを達成したということでございます。引き続きこういった地域の取組を後押ししていくということを通じて、立地適正化計画と地域公共交通計画の一体的作成を進めていきたいと考えているところでございます。

実際に両方つくっているところもありますし、一体となった計画として提示しているという自治体も出てきているところがございます、こうした例を全国に広げながら、引き続き取組を進めていきたいと考えているところでございます。

15ページでございますけれども、こういったことを通じて、タイトルに書いておりますけれども、多様なライフスタイルを支える持続可能な多極連携型のまちづくりということも進めてまいりたいと考えており、これを通じて民間投資の誘発や都市機能の誘導等を進めてまいりたいと考えている次第でございます。

私からは以上でございます。

【港湾局計画課長】 20ページから、国際コンテナ戦略港湾政策についての取組の御説明になります。21ページを御覧ください。

戦略港湾政策の肝は何かと言いますと、我が国に立地する企業のサプライチェーンをしっかりと支えるということであり、そのために国際基幹航路を維持・拡大しようということでありまして、取組としましては、記載のとおり、京浜港と阪神港の2港で集貨・創貨・競争力強化の3本柱に取り組んでおります。

また、最近ですと、資料上段にあります、物流の2024年問題であるとか、特に港湾での労働力不足、それから脱炭素の取組、そういった課題にもしっかりと対応していかなければならないと認識しております。

資料下段には機能強化や集貨の取組を記載しています。機能強化の取組、右のほうに横浜港の写真を載せておりますけれども、国、それから港湾管理者が連携してのハード整備を進めていこうということです。また、2つ目の黒丸、港湾運営会社という民間の主体による集貨施策を実施しているところです。

22ページを御覧いただければと思います。前のページで御説明しましたようなこれまでの国・港湾管理者・港湾運営会社の取組ではやはり十分ではないという認識の下、ハードだけではなくてしっかりソフト施策も取り組んでいかなきゃいけないということでお示ししております。

資料の左側には人を支援するAIターミナルの実現に向けた取組ということでお示ししておりますけれども、特に港湾のコンテナターミナルの自動化のような取組ですと、日本はやはり周回遅れというか、もっと遅れているというような状況になっております。もう海外のターミナルで言いますと100を超えるところで自動化が進んでいるようになっておりますところ、我が国は進んでないということで、これまで、主に国が主導してAIタ

一ミナルという取組を進めてまいりました。

それに加えて、今年度からですが、資料右側、港湾の技術開発の推進というところを御覧いただければと思います。国が主導するだけではなくて、民間のニーズ、実際に使ってもらえるような技術を国の政策とマッチングさせて進めようというような取組も進めておるところであります。

23ページを御覧下さい。政策全体をどういうふうにフォローアップしているかという御説明になります。戦略港湾が2010年に選定されてから10年以上取組を進めてまいりました。それを一つの契機といたしまして、政策のチェックアップと申しますか検討をしていただくということで、有識者の委員会を立ち上げまして、本年6月に中間取りまとめを頂戴しております。

資料の一番下のところで主な施策を御覧いただければと思います。基本的な取組方針としては、これまでの3本柱を引き続き進めるべしというふうに御指示をいただいております。それに加えて、環境の変化等に対応して、また新たな技術の取組を進めていこうということとなっております。

主な施策のところですが、集貨のところでは、特にこれまで以上にアジアとの接続性、国内ですと鉄道との接続性を高めていくということ、競争の強化のところでは、ハード整備に加えて、先ほど申し上げたような技術開発であるとかカーボンニュートラルの取組を進めまして、しっかり選ばれるような港にしていこうということを進めておるところであります。

港湾局からの御説明は以上です。ありがとうございます。

【技術調査課長】 続きまして24ページ、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御説明したいと思います。

25ページを御覧ください。これまでの経緯でございます。本格的には2015年にi-Construction委員会というものを立ち上げまして議論を加速化させまして、翌年、16年8月に安倍総理のほうから、現場の生産性を2025年まで2割向上させましょうという方針を頂戴いたしました。それを具体化すべく、インフラDXとやや名前を変えまして、国交省内にDX推進本部を設置いたしまして、2022年3月にインフラ分野のDXアクションプランの1回目を策定し、さらに2023年8月にその第2版、今年さらに具体化を図ったところでございます。以降で個別に御説明させていただきます。

26ページでございます。i-Constructionの一番最初の総理からの御発

言ということで、担い手が非常に厳しくなる中で、人が減ってくる中で、やはり省人化をしっかりと進めた上で、出来高と申しますか生産性を高めなきゃいけないよということをおっしゃられておまして、具体的には公共工事の現場でドローンであったりとか、あるいはプロセスに3次元データを活用する等の具体的な手法を導入すべしというふうになっております。

その取組の結果としまして、もう一つの目標としまして、建設業界全体が魅力ある現場になって、人手も少しでもこちらに来ていただきたいというような思いもあって、その両面を達成すべく議論を加速化させたというところでございます。

具体的にはその後の方針としまして、27ページでございます。もともと*i-Construction*と言いますと、我々その建設業界の方と、あるいはインフラの整備管理のところ、左下の分野を中心に進めるということではあったのですが、やはりこの範囲だけではなかなかさらなる生産性の向上というものにもつけないと言いますか、拡張する場所があるんじゃないか、余地があるんじゃないかということになりまして、この右軸として仲間を増やしましょうということで、占有事業者あるいはソフトウェアの関係の方に参画いただき、さらにそのサービスのレベルを上げていくということで、上側のほうに対象を拡充するというような取組を進めまして、例えば右側でいきますと、建設機械の自動化や自律化等でいろいろと占有、ソフトウェアの方々にも御協力いただいて、デジタルツインもそうなんですけれども、取組を拡充する。あるいは、左上のハザードマップのように、取ったデータをさらなるサービスと言いますか、サービスの向上のために使うというような取組を進めているところでございます。

28ページが先ほど申し上げましたアクションプランの策定の経緯でございまして、この中でいろいろと議論しまして、令和4年3月に第1回目、令和5年に第2回目を議論して、8月に正式にこの右の絵にあるようなアクションプランの第2版というものを出したところでございます。

背景としまして、次のページ、29ページでございます。インフラ分野のDXの目指す姿というものについてまずイメージをしっかりと出すということで、これは令和4年4月なのでございますけれども、第5期の国土交通技術基本計画の中に、将来の20年、30年後の社会のイメージというものを御出ささせていただきました。⑤のところには建設現場のことを書いてありますけれども、この建設現場の自動化や自律化等だけでなく、いろいろなところにありますけれども、防災・減災であったり、交通インフラ等にもその新しいDXを活用して、未

来を創造した形で技術を開発するというイメージして、この技術計画を出しておりまして、その具体化の一つとしてアクションプランを出しているということでございます。変革し続ける組織ということで、業務変革等も併せて進めましょうということで言っているところでございました。

30ページでございます。そのDXについて、大きく3分野で分野網羅的に進めていきたいと思っておりました。①がインフラの作り方ということでございますので、従来型に近いのですが、現場で自動化・自律化施工を進めていくというのが1つ目のステップ。さらなるそのインフラの使い方として、得たデータを活用して、我々の持っているインフラというものをより効率的・効果的に活用していきたいということで、サービス提供に使いたいということが2つ目。さらに3つ目としまして、我々がこの今回のDXの経緯で得ているデータを活用しまして、これまであまり提供していなかった分野、先ほど申し上げたような浸水といいますか、防災・減災にも活用するというようなところのこの3つの分野について、しっかりとデジタル・トランスフォーメーションを進めていきたいということで取り組んでいるところでございます。

具体的には31ページになりますけれども、インフラDXの第2版の中で、このマップというものを作成させていただきました。先ほど申し上げたその3つの分野において、どのような技術がそれぞれのところで施策が動いているかということにつきまして、こういう形でマップのどこに使われるかというものをお示しし、具体的には先ほどの黄色い本のところに全部書いてあるのですけれども、どんな施策が動いているかというのを見える化したところでございます。

以上でございます。

【企画課長】 それでは、道路局でございます。失礼しました。ページ数はちょっと戻っていただきまして、17ページを御覧ください。経済の好循環を支える道路ネットワークの機能強化ということでございます。

まず最初、こちら三大都市圏の環状道路、あるいは広域道路ネットワークの整備によって、様々な地域の機能強化を推進しているというものでございます。左側の図は東海環状道路でございます。中京圏の特に自動車を中心とした製造、あるいはメーカー、そういったものの企業立地、あるいは物流を支えているというものでございます。

また、右側は三陸沿岸道路の事例でございますが、もともとこちらの道路、効果が非常に少ないのではないかとと言われておりましたが、東日本大震災の際、「命の道」ということ

で、その後、急ピッチで整備を進めました。その結果、どのような効果が出たかといいますと、一番下の黄色い枠を見ていただければと思いますが、釜石港の利用企業数が30倍以上、工場の新設増設が300件、それから新規の設備投資が3,000億以上と非常に大きな効果を発揮しているところでございます。

次の18ページを御覧ください。そうしたネットワークにつきまして、次世代の高規格道路ネットワークということで本年10月、2050年を目指して持続可能な基盤ネットワークシステムWISENETというのを発表させていただきました。これは今年の夏に国土形成計画が決定されたのを受けまして、そこでの概念も入れながら、踏まえながら作成したものでございます。大きな柱、左側にございますが、シームレスネットワークの構築と、技術創造による多機能空間への進化というのを柱にしてございます。

シームレスネットワークというのは、利用者の視点で、行政界、あるいは道路種別にとらわれずサービスを一定程度確保するというものでございまして、真ん中でございますが、パフォーマンス・マネジメントをしていこうというものでございます。グラフは現在アクアラインで実施しているロードプライシングの事例でございます。偏在する需要をいろいろな形で効率的・効果的に対策を練っていくというもの。その下、エッセンシャルネットワークの構築というのは、物理的にネットワークをつなげていこうというものでございまして、地域の安全保障の観点も踏まえて整備を進めていこうというものでございます。一番右側はいろいろな空間への進化ということで、交通モード間の連携であったり、あるいはその拠点の強化をうたっているものでございます。

最後、19ページを御覧ください。道路分野における物流支援の取組でございます。2024年問題に対して様々な対策を講じようということで、左上、中継輸送の普及促進でございます。これは一番左側、「従前」と書いてある北海道の事例でございますが、矢印が幾つか描いてございます。例えば一番左下、札幌市から名寄に向けて、今ですと例えばパンを運んだ後、名寄からは空のトラックで戻っている。点線のところはその空で走っているというイメージでございますが、これに対しまして、様々な共同輸送・中継輸送を組み合わせることによって、空で運ぶというのをなくす、あるいは積荷の積載率を高める、そういった実証実験を行っています。

また、特車制度の見直しによって夜間通行条件の緩和を行ったり、右側でございますが新しい技術ということで、自動運転トラックを2024年度、新東名100キロで実証実験をしたいと考えてございます。また、世界的にも物流問題いろいろな対策を講じている

ところでございまして、例えばスイスの地下物流の事例を研究しながら、日本でも様々な取組の実現を目指しているというものでございます。

道路の説明は、以上でございます。

【環境政策企画官】 総合政策局環境政策課でございます。ちょっとまた先に資料を進んでいただきまして、32ページです。重点目標6のところになります。脱炭素化とありますが、国土交通分野における環境の取組を幅広く御報告させていただきます。

次、おめくりいただきまして、33ページでございます。初めに世界的な環境に関する潮流ということでございまして、こちらはまた大きな2つの柱、脱炭素と生物多様性ネイチャーポジティブということで、脱炭素は1.5度という国際的な目標、ネイチャーポジティブを進めていこうといったところでして、国際的にも国内的にも、あるいは民間でもESGとか金融を通じて様々な取組が進んでいるところでございます。

さらに右側のほうにもサーキュラーエコノミーと書かせていただいておりますが、これは従来からの廃棄物を減らしていこうという視点に加えまして、国際的にも資源調達リスクへの対応であったり、あるいは無駄をなくすということになりますので脱炭素につながるということで、これも取組が近年加速化しているといったところでございます。

次のページ、国土交通省の環境の取組ということでございますが、こちらは環境行動計画という形で取りまとめまして、省を挙げて取組を行っているところです。内容としましては今申し上げた世界的な潮流も踏まえまして、脱炭素、気候変動適応、自然共生、循環型、そういった構成、そういった柱を立てて取組を行っているところでございます。

次のページです。具体的な取組についてかいつまんでちょっと御紹介させていただきますが、まずGXとか脱炭素の取組ということで、左が運輸部門です。大きいものとしてはやはり各交通モードにおける非化石化といいますか、動力源を例えば電化していったり、あるいは水素や合成燃料、そういったものの活用に向けて技術開発や普及・促進を行っている。あるいは右側ですと建築・インフラ分野ですが、例えばZEH・ZEBなどの建物の省エネであったり、あるいはインフラも多く所管してございますので、そういったところへの再生可能エネルギーの積極的な導入、そういったところを進めておると。

次のページです。脱炭素の取組のうち、特に物流ということを少し特出しさせていただきますが、御承知のとおり2割の排出がこちら運輸から出てございますので、そういったところで取組が非常に重要になっております。先ほど申し上げたとおり、各交通モードの脱炭素化に加えまして、例えばモーダルシフトであったりとか荷主連携を通じまし

て、物流全体で効率化を進める。そういった取組も進めているところでございます。

次のページが、こちらはまたGXの中でまちづくり分野ということでございまして、これはまちづくりということで、気候変動だけでなく生物多様性の観点からも、都市における緑地の機能を活用していくことは非常に重要だということで、その保全とか整備に向けて、特に民間の力を活用して民間投資を活用したりとか、あるいは実際に取組の主体となる自治体への支援、それに向けた取組を今後行っていくこととしてございます。

次のページ、グリーンインフラでございます。今のまちづくり分野とも重なるところがございますが、社会資本整備の中であらゆる場面にこういった緑をビルトイン、実装化していく、そういった取組を行っております、特に今年9月に新たな推進戦略を策定いたしました、今後一層官民連携しまして、取組・普及を図っていくこととしてございます。

最後は次のスライドですが、こちらはサーキュラーエコノミーということです。国土交通省の様々な取組がございまして、例えば建設リサイクルの促進であったり、下水汚泥を肥料に使っていかうとか、あるいは住宅を長く使っていきましょう。右下ですけど、SAF、持続的な航空燃料の促進、そういった取組を進めているところでございます。

以上でございます。

【小林部会長】 ありがとうございました。

続いて、資料2-1及び2-2について説明をお願いします。

【官房参事官（交通産業）】 交通産業担当の大臣官房参事官の奈良と申します。資料2-1、2-2について御説明をさせていただきます。資料2-1でございますけれども、こちらは現行の計画の進捗状況のフォローアップを行っておるものでございます。資料2-2のほうは最近のトピックスということで、御説明をさせていただければと思います。

それでは、早速、資料2-1の説明でございます。今こちらのPCのマイクのほうをちょっとオンにしておりますけれども、もしもちょっと聞こえにくいということがございましたら御指摘をいただければと思います。また、画面共有のタイミングが若干タイムラグがございますので、その点、御容赦をいただければと思います。

それでは資料2-1でございますけれども、この交通政策基本計画、御承知のとおり、1つ目が地域公共交通やバリアフリーあるいは観光といったパート、2つ目が経済成長とインフラのパート、3つ目が災害対応あるいは環境政策といったパートになってございます。まずは1ページ目をお開きいただきまして、地域交通の指標の進捗状況について御説明をさせていただきます。

地域公共交通計画の策定件数、あるいはM a a Sに係る取組を行っている地方公共団体の数ということについてK P Iを策定しております、現在の進捗状況については、それぞれやや課題があるといったような評価になるかと思えます。この点につきましては、本年、地域交通法のほうを改正しまして取組を強化しておりますので、後ほど御説明をさせていただきます。

下段のまちづくりとの連携ですけれども、立地適正化計画と連携した地域公共交通計画の策定が進められてきております。L R TやB R Tに対する支援措置も講じておりまして、本年の8月に新たに芳賀・宇都宮L R Tが開業したことが大きなニュースになってございます。

次のページを御覧ください。バリアフリー化でございます。このバリアフリー化の数値に関しましてはおおむね順調という評価になりますけれども、この中で1点、上から2番目ですけれども、視覚障害者誘導用ブロック、これが整備率が初期値から若干落ちているということでございますが、これは基準自体を変更したということで、何か整備水準が下がったとか、そういうことではございません。

下の観光関連でございます。主なK P Iとしまして、地方空港における国際線の就航都市数、あるいはビジネスジェットの発着回数を挙げてございます。このビジネスジェットの発着回数については順調なのですけれども、この地方空港のほうはちょっとコロナの影響を受けてしましまして、就航都市数は一旦落ち込んでおりますけれども、今年が一番新しい数字を見ますと、ちょっと細かい字で書いてございますけれども、直近は58ということで、インバウンドの回復とともに大分回復してきております。

続いて、次のページに移りたいと思います。2つ目のインフラパートの御説明に移らせていただきますが、これは空港のさらなる機能強化、羽田・関空へのアクセス改善、道路網によるアクセス強化について目標を立てて推進しております。主なK P Iとしまして、大水深岸壁の整備による輸送コストの低減、これを例に挙げさせていただいておりますけれども、こちらについては順調に進捗しているという評価になります。

次の4ページ目を御覧ください。交通D Xという観点から、標準的なバス情報フォーマットを導入している事業者数についてK P Iを策定しております、現時点で順調に進捗しております。下段には物流の労働者不足対策を挙げておりますけれども、こちらについては、先生方御承知のとおり、2024年問題という形で今大きく注目されている部分でございまして、本年、政府としても新たな政策を取りまとめておりますので、後ほど御紹

介をさせていただきます。

5 ページ目を御覧ください。ここから防災対策という大きな政策目標に沿って、K P I を策定しております。主要な鉄道路線の耐震化などの目標を立てておりまして、順調に進捗しているとの評価ができるものと思います。下段でございますけれども、第2次交通政策基本計画において新たに盛り込んでいただいた運輸防災マネジメントの進捗状況を挙げてございます。K P I がたまたまセミナーの受講者数を挙げておりますので、ちょっとコロナの影響を受けてそれほど人数が伸びていないという状況ではございますが、引き続き着実に取り組んでいるところでございますので、こちらについても後ほど御紹介をさせていただきますと思います。

最後の6 ページ目の説明になりますけれども、交通事業の担い手の確保という観点で、現行の計画ではパイロットの人数をK P I に挙げてございます。これは、今、数値は順調に進捗しているということになるかと思えます。下の段のほうは脱炭素化に関する目標になります。モーダルシフトをK P I に挙げておりまして、鉄道による輸送トンキロを目標に挙げてございます。これはこの年で見ますと、コロナと、あと災害があった関係で少し落ち込んでいるという状況でございます。

資料2-1の進捗状況の説明は、以上となります。

引き続きまして、資料2-2の最近のトピックスの御説明に移らせていただきます。資料の1枚目をお開きいただきまして、まず地域公共交通などのパートについて御説明いたします。

次の2 ページ目のほうにまたお進みいただいて、これが本年改正をしました地域交通法の概要になってございます。内容につきましては、ローカル鉄道の再構築について取り上げられることが多いのですが、それに加えて、やはりコロナの影響によって経営環境が悪化したというような状況を踏まえまして、交通D X ・G Xを進めるための新たな支援制度の創設、こうしたものを、新たな様々な取組をこの法律の中に盛り込んだところでございます。

3 ページ目をお開きください。さらにこれに加えて、本年9月に、こういった地域交通をめぐる深刻な状況を踏まえまして、様々な分野や関係者との連携と協働を推進するというところで、厚労省や文科省といった関係省庁と連携の下、地域の公共交通リ・デザイン会議というものを立ち上げてございます。現在、議論を進めておりまして、来年春頃に取りまとめを予定しております。

バリアフリーですけれども、ちょっと4ページ目を省略させていただいて、5ページ目のほうを御覧いただければと思います。現行の第2次交通政策基本計画において先生方にお示しいただいた方向性を踏まえまして、鉄道駅バリアフリー料金制度が令和3年12月に創設をされまして、現時点で17市より届出をいただいております。今年の3月から順次料金の徴収を開始しているところでございます。都市部ではこういった鉄道駅のバリアフリー料金制度、地方部では予算措置による重点的支援と、それぞれの特性に応じた措置を活用しながら、鉄道駅のバリアフリー化を図っているところでございます。

次のページでございます。観光に移ります。コロナによる環境変化を踏まえまして、観光を持続可能な形で復活させるという観点から、持続可能な観光、消費額の拡大、そして地方誘客の支援・促進ということ 키워ワードにしまして、これまで以上に質のほうを重視いたしまして、今年の3月に新たな観光立国推進基本計画を策定しております。

次のページを御覧いただければと思いますけれども、その点に関しまして、今年の10月にオーバーツーリズムの対策パッケージというものを取りまとめております。こちらについては、観光客の集中による過度の混雑・マナー違反といったものへの対応としまして、交通手段、観光インフラの充実を通じた受入環境の整備といったことのほか、肝腎なこととしましては、地方部へのさらなる誘客促進ということに向けて、様々な対策を取りまとめたところでございます。

次のページをお願いします。ここからインフラパートの御説明に移ります。9ページ目をお開きいただければと思いますけれども、今回取り上げさせていただきましたのが、先ほど申し上げました2024年問題への対策という部分でございます。今年3月の総理の指示を受けまして、関係省庁とも連携をしまして、6月に物流革新に向けた政策パッケージを取りまとめたところでございます。

もう1ページお開きいただきまして、この内容をちょっと簡単に御紹介させていただきます。基本的な考え方としては、荷主・物流事業者・消費者が協力して物流を支えるための環境整備を行うという考え方でございまして、まずは、荷主に対しまして、要は物流負荷の軽減に向けた計画の策定の義務づけ、あるいは多重下請構造の是正といったような商慣行の見直し、これが1点目でございます。2点目が、自動化とかモーダルシフトとかいった物流の効率化でございます。3点目が再配達削減、よく取り上げられますけれども、そういった要は荷主とか消費者の行動変容といったような、その3本柱になってございます。ちょっとピンク色に着色しております部分が法改正関係の事項ということで、次期通

常国会に向けて検討が進められているところでございます。

最後に12ページ目でございます。こちらのページで最後になります。この災害対策のパートでございますけれども、まさにこちらの先生方の御提言によりまして、運輸防災マネジメント、こちらの取組について御紹介をしたいと思います。

従来より運輸安全マネジメントというものがございまして、経営トップから現場まで一丸となって安全管理体制を構築するという取組がございましたけれども、先生方の御提言を踏まえまして、これに加えて運輸防災マネジメントという要は制度を施行いたしております。これはこちらに書いてございます指針の策定をはじめとしまして、セミナー、シンポジウムといったところで着実に制度の普及に取り組んでいるところでございます。

私の説明は以上でございます。

【小林部会長】 ありがとうございます。

続いて、社会資本整備交通政策を取り巻く社会経済情勢について、説明をお願いします。

【社会資本整備政策課長】 資料3を御覧ください。簡潔に説明いたします。今後、次期計画を検討していく上で留意すべき点などについて御意見賜りたく、インフラ・交通政策関係の昨今の社会経済情勢をまとめたものでございます。参考資料3にバックデータがございますので、適宜参照ください。全体は自然災害、老朽化、経済、地域、担い手、グリーン、6つのトピックスを挙げさせていただいています。順次説明します。

1ポツ目、自然災害の関係です。気候変動の深刻化、巨大災害リスクの切迫ということで、地球温暖化・気候変動によりまして、自然災害の激甚化・頻発化しているというところでございます。また、南海トラフ、首都直下など、巨大災害・巨大地震の被害の懸念というものが高まってきているというところでございます。先ほど御紹介いたしました流域治水をはじめといたしまして、ソフト・ハードを効果的に組み合わせて、どういうふうに対応していくべきかというところが論点になろうかと思えます。

続きまして、2ポツ目、インフラの老朽化の関係です。国交省に所管替えされます水道につきましても、和歌山で水管橋の崩落事故があったことは記憶に新しいところでございますが、様々な事案が発生しているというところでございます。老朽化した社会資本の加速度的な増加というところで、これをしっかりと管理していかなければ、将来的な維持管理・更新費というものが非常に上がってきてしまう。予防保全に取り組まなければ今の2.4倍、予防保全したとしても1.3倍というような状況になります。

また、技術系職員につきましても、市町村を中心に減ってきておりまして、技術系職員

がゼロという自治体も25%に上るといような状況でございます。これに対応するために、新技術の導入などをしっかりとやっていかなければいけないというようなところでございますけれど、先ほど紹介した群マネをはじめといたしまして、官民の連携や広域化、新技術活用によってどういうふうに対応していくべきかというところが2つ目の論点になろうかと思えます。

3つ目、経済の関係です。2ページ目です。国際競争の激化とか、世界経済などで不確実性が拡大しているというところがございます。アジア諸国では急速な経済成長しているところですが、日本はさほどではないというようなところ。その原因としてはインフラの整備水準が低いというところで、韓国では全国で4車線化が対応済みなのに、日本ではまだ暫定2車線が4割に上るといような状況でございます。

また、国際情勢も緊迫化しているというような中で、サイバーセキュリティを含めまして、セキュリティ強化の必要性というものが高まっている。名古屋港におけるシステム障害などもあったかと思えます。また、こうした緊迫化する情勢の中で、エネルギーであるとか半導体、そういった戦略物資の海外依存というものが非常にリスクであると、そういうリスクが高まっているというふうに感じます。一方で、半導体工場などが国内に立地をしているというところで、国内投資への回帰などの動きも見えているというところで、これをどういうふうに取り込んでいくかというようなところが重要かと思えます。

また、世界的に物流を見ますと、コンテナ取扱個数などは増加しているというところ、人流という観点では、訪日外国人の旅行者数、消費額ともにコロナを超えて増えてきているところがございますけれど、先ほど御紹介にあったオーバーツーリズムの懸念というものが出てきているというところがございます。国際競争力の強化に向けて広域的なネットワークをどういうふうに整備していくかという点、また国内投資の拡大というものをうまく取り込んでいけるように、重点的・優先的整備をいかに進めていくかというような点が論点になろうかと思えます。

続きまして、3ページ、地域の関係でございます。「地域の危機」と書かせていただきましたけれど、全国的には人口減少・少子高齢化の中で、特に地方都市において人口減少が加速しており、生活サービスの利便性が低下しているというような状況でございます。特に公共交通につきましては、バス・鉄道につきまして輸送人員が極端に減っているというようなところ、そして赤字の会社というものも増えているというようなところがございます。また、空き地・空き家につきましても非常に増えている。これを資源として捉えてう

まく活用していくという方法はありますけれど、実際には増加しており、これが問題になっているというようなところがございます。また、政府としてこども未来戦略などをつくっておりますけれど、子育てしづらい社会環境というものをどういうふうに改善していくのかということ。

そういったものの一助となるかと思われ、コロナ禍を契機とした多様な働き方・住まい方が今後どうなっていくのかというところの目配せも必要かと思います。また、ウェルビーイングが注目されておりますけど、そういったものにインフラ・交通がどういうふうに対応していくのかというような観点もあろうかと思います。地方が厳しい状況にある中で、多様な主体で連携したり、あるいは新技術を活用したりというようなことによって、持続可能な地域社会をどういうふう to 実現していくのかというところが論点かと思います。

続きまして、4 ページ目、5 つ目ですけれど、担い手の関係です。建設業、交通運輸業、いずれも人材不足の深刻化があります。背景はもちろん生産年齢人口の減少でございます。また、建設業、交通両方ともその労働環境が非常に悪いということで、週休2日確保できないでありますとか労働時間が長いというようなところもあり、なかなか担い手が確保できないというところがございます。外国人の受入れを処方箋としてやっておりますけれども、これにも限界があるというようなところで、自動運転でありますとか無人化技術というような技術をうまく取り込んでいくということも大事かと思います。担い手を確保しつつ、DXによる省人化やデジタル人材への投資というものをいかにやっていくのかというようなところが論点かと思います。

最後、6 番目の論点として、カーボンニュートラルでありますとかネイチャーポジティブのところがございます。脱炭素化に関する政府目標の設定をしているところで、創エネ、再エネ、サーキュラーエコノミー、先ほど御紹介ありましたようなところを我々としても力を入れているというところがございますし、こういったものが今後産業として発展していく、またグリーン投資が拡大していくというように、非常にポジティブに捉えることもできるかと思います。こういったものをうまく取り込みながら、いかにGXを推進していくかというようなところが論点になろうかと思います。

簡単ですけど、以上です。

【小林部会長】 それでは、意見交換に入ることとしますが、今日はできるだけ委員の全員の御発言をお願いしたいと思っておりますので、一通り御意見を伺って、最後にまとめて事務局から回答していただくという形で始めたいと思っております。会場におられる方は席札

を立ててください。順番が前後するかも分かりませんが、その辺は御容赦のほどお願いいたします。それでは、小池委員、お願いします。

【小池（俊）委員】 どうもありがとうございます。2日前に資料を頂き、拝見しました。私は河川分科会の分科会長を拝命しておりますので、まず関連部分を確認したところ、1-1と1-4がBという評価になっている項目が多いということを再認識いたしました。そこで、1点目はその1-1と1-4のことについてです。関連しておるのですが、2点目は、そもそもこの第5次の社会資本整備重点計画は何を目指してきたのかということをおそらくもう一度振り返って、今日の御説明に補足があればお願いしたいと思っております。

まず、1点目でございますが、この参考資料1を拝見してどういうところが問題なのかということを見ますと、一つのキーワードは、河川の所掌分野ではあるのですが、下水道とか海岸とか、あるいは外水ではなく内水とか、これらは河川の所掌ではあるけれども、都市との関連分野で、少し離れてるところの値がよくないということを理解いたしました。

そういうことがこの1-1、1-4両方にも表れておまして、1-4の場合は道の駅におけるBCPの策定率があるのですが、これはやはり多分道路分野との連携だと思うのですが、こういうものが足りてないなというふうです。

流域治水というのはあらゆる関係者が連携してあらゆる場所で行きわたることを標榜しながら、この状態は如何かなど、分科会の会長を務めている者として非常に深く反省するところであります。それが1点目です。

2点目は、この2年半ほど前ですかね、この第5次の社会資本整備重点計画を議論したときに、大変いい議論だったなと思っておりますのは、今日もご説明のあった6つの重点分野に対して、ストック効果の最大活用に加えてインフラ経営という考え方が導入され、3つの総力というものが戦略として打ち出されたことでした。

インフラというのはいろいろなその潜在力を持っているので、インフラを国民が資産と考へて、それを潜在力から新たな価値を生み出していく。そういうマネジメントを進めるのだというふうにはたしか議論したはずで、3つの総力は、ちょっとメモを見ますと、主体と手段と時間軸というこの3つで戦略的に進めるんだという議論をしましたが、今日の御説明にはその文脈がよく見えないことが気になりました。どういうふうにならぬ分野、あるいはインフラ経営というものを導入して、3つの総力を総動員してやっけてきているのかということが、おっしゃっているのかもしれませんが、その軸で御説明になっ

てないので非常に分かりにくかったということです。

さらに言いますと、この社会資本整備重点計画では、6つの重点領域の説明に続き、それをどう今後評価していくかという第4章というのがあるのですが、その中に分野間の連携というものが1つの節を起こして明確に書かれています。それは、この社会資本整備の分野、この6つの分野の中での連携、今日のお話の中ではDXの部分がそれを強調してお書きになっていただいている、非常に分かりやすかったなと思いますが、その他の施策ではなかなかちょっと見えづらいと思いました。さらにその分野間連携のところでは、この社会資本整備の担当部局だけじゃなくて、農業とかほかの分野とも協力をしていくのだということが明確に書かれているのですが、今日はそういうお話は一切なかったなというふうに思います。

ですから、これを評価するときに、それぞれの重点分野のKPIを並べて、「はい、こうです」では多分駄目で、この5次の社会資本整備重点計画は、その戦略に沿ってどんな努力が行われ、どんな成果が出始めているのか。これはチャレンジですからそんなにばっと出るわけじゃないけども、出始めているかということが明確に示されないと、なかなかこの中盤から後半への運営が難しいかなと思いました。

以上です。

【小林部会長】 ありがとうございます。

引き続き、田中里沙委員、大久保委員の順番で、残りの方はまた後ほど御指名いたします。多くの委員の先生方がおられるので、ざっと見積もるとお1人3分になります。要点をかいつまんでお願いいたします。

それでは、田中委員、お願いします。

【田中委員】 事業構想大学院大学の田中里沙です。よろしくお願いたします。3分ですので、2件ほど、簡潔にお話をさせていただきます。

国民の安心・安全が高まるように、社会資本と交通政策の分野でこれだけ網羅的・立体的に整理をいただいています。これらの内容が市民にも民間企業にも自治体にも正確にタイムリーによく知られることが、まず重要と思ったところです。

まず、これから連携が重視される中で、ハードとソフトの連動性を大きくしていく際に、特に市民はソフト面で参加ができるわけで、防災や流域治水、国土強靱化においてもどのように市民の方々が当事者意識を高めて関わりを増やしていけるかをテーマに、各議論がなされてきていると承知しています。

資料3の1ページ目のインフラ老朽化のところで、i-Constructionの御説明もいただいたのですけれども、データの収集等へのニーズと関心が今高まる中で、例えば老朽化したインフラ設備や危険な状況を町の中で見かけたという事象のようなことを、市民がもっと共有、投稿してくれるようなことが日常化されたいです。容易にできる新技術もたくさん出てきていますので、一部の自治体で少し始まっているということは聞いていますけれども、加速できるとよいです。エネルギー関連等もDX化していますので、市民の目で見、インフラの老朽化や危険に気づく瞬間みたいなことが広がるとよろしいかと思っています。

もう一点は、資料1-2の8ページにある「群マネ」は、すごく素晴らしいことだなと思っていますし、様々な次元で皆さんが広域連携や多分野連携をしようという流れが出てきていますけれども、どれが正解だということでもなく、どれが一番すごいということもないですし、規模の大小もあり、多様です。これらの中からモデル地域は選定されているのですけれども、モデル地域に選ばれても、フルスペックでメニューが最高に全部そろっているというわけではありませんので、できたところのよい点をさらに学び合うようなことや、ここから多彩なスタイルがどんどん派生して広がって展開していくような、組合せと機会を創出してはいかがかと思います。

以上、よろしく願いいたします。

【小林部会長】 それでは、オンラインの大久保委員、お願いします。

【大久保委員】 ありがとうございます。それでは、議論してもらいたい事項として挙げられている1ページ、1点目及び3点目に関して、意見を述べさせていただきます。

先ほど小池委員が御指摘のように、これらの柱となる政策には流域治水、グリーンインフラ、ネイチャーポジティブ等、統合的な政策が求められるものが多く、国交省の関係部局の密接な連携以外にも、国交省以外の省庁、自治体との協働・連携が必要となりますが、国交省としてできる政策については短期と中期で考える必要があり、また、自主的な取組を伸ばす政策とともに、流域治水やグリーンインフラの効果が大きい部分はどこかを明らかにして、効果の大きいところの取組を推進するという視点も重要ではないかと思います。

この観点から具体的に3点指摘したいと思います。第1は、個別のインフラ整備において、現在任意となっているグリーンインフラやNbS（ネイチャー・ベースト・ソリューション）の活用可能性の検討を必須とすることです。この点では、社会資本重点整備計画第4章、計画の実効性を確保する方策においても、第2節、多様な効果を勘案した公共事

業評価等の実施において、計画段階評価の実施が盛り込まれています。この中にはS E A やS A、持続可能性評価の取組というものも含まれ得ると考えております。また、個別の事業評価制度においても、必要性・有効性・効率性という現在の評価項目の中に、環境効率性等を含めた評価項目の改定が必要と考えておりますが、そのような検討の有無を含め、第2節の多様な効果を勘案した公共事業評価等の実施の検討、推進状況について伺いたいと思います。

第2に、インフラを国民のウェルビーイングにつなげるためには、何が幸せであるかを行政が決定することはできませんので、幅広い市民の参加が必要であると思います。グリーンインフラ推進戦略2023では、維持管理への住民参加の記述がございますが、整備段階からの参加も含め、参加の仕組みの整備も重要であると思います。例えば、神宮外苑のイチョウ並木をめぐる国民的論議というものも、このような観点の必要性を示しているのではないのでしょうか。

第3に、効果が上がる場所を整備するという事は、これは都市計画、土地利用計画上の政策も不可欠でありますので、短期でできることではありません。しかし、国交省の政策の中にも、例えば高規格堤防の取組のように100年くらいにわたると考えられる長期にわたる実現を念頭に置いている施策もございますので、その意味では、短期の政策と併せて長期の政策というものも必要となるのではないかと思います。

その意味では、田中委員が先ほどインフラ老朽化に係るデータのオープン化ということを御指摘されておりましたが、同様に、どこにグリーンインフラ等のポテンシャルが、流域治水のポテンシャルがあるのかを見える化するためのデータの整備統合と、オープンデータ化のさらなる推進というものに期待したいと思います。

以上でございます。

【小林部会長】 ありがとうございます。

それでは、対面で参加されている荒木委員、それから小池淳司委員の順番でお願いします。荒木委員。

【荒木委員】 荒木です。この審議会以外で官民物流標準化懇談会の委員も務めておりますので、細かい部分もありますが物流政策も含めて話をさせていただきたいと思っています。

現在の第5次社会資本整備重点計画、第2次交通政策基本計画は経済活動・社会活動が停滞していたコロナ禍で策定されたものですが、現在は、人流の活発化によりコロナ禍と

は異なる問題が顕在化してきております。例としては、今後「2024年問題」として、物流・交通、建設産業の人手不足の加速化に伴う停滞の懸念や、当地富良野市の隣町美瑛町でも発生しているオーバーツーリズムによる交通渋滞の頻発化等が挙げられます。このように、計画で取り上げてない事項の課題が大きくなってきているということを実感しています。

先ほど説明いただいた国の対応方針のうち、まず物流政策について申し上げます。政府会合では、今後、2024年に14%、2030年に34%輸送能力が不足するとされています。この不足する輸送能力に対しては、商慣行の見直しや物流効率化、荷主・消費者の行動変容のみでは不十分ではないかと思っています。特に、トラックドライバーの不足を補うために期待されているモーダルシフトについては、10月に閣議決定された「物流革新緊急政策パッケージ」において、今後10年間で船舶並びに貨物輸送を倍増するとの方針が決定されましたが、それを支えるためのインフラが不十分というのが実情です。

内港港湾については、先日、博多港を視察して参りましたが、デジタル化と港に通じる高速道路整備によって荷役・荷待時間が大幅に削減されたという話を伺いました。同じく、鉄道貨物においてもデジタル化の推進は今後必要です。

また、モーダルシフトに関連し、輸送用コンテナの大型化が促進されておりますが、そのためには特殊車両の通行可能道路の拡充や、都道府県道・市町村道の通行許可の短縮、特殊車両の左折時間短縮のための道路整備などが必要になります。これら物流効率化のための一層のインフラ整備の推進をお願いしたいと思っております。

次に交通政策についてです。地方においては、バス・タクシーのドライバー不足が顕著で、買物弱者や、医療弱者も発生しています。地方の現状の中をぜひ御理解いただき、具体的な施策を実行していただきたいと思っています。

次に私の社業でもある建設関係についてです。地方公共団体における建築工事においては、限られた年度内の工期しか設定されていないため残業時間の総量規制の対応が難しい状況です。政府として明許繰越による適正工期の設定等の対応をお願いしたいと思っています。

これらの政策課題に対し、先ほど長橋局長が冒頭に言われたとおり、政府では国土形成計画、国土強靱化、物流政策の閣議決定。さらに公共交通法の一部改正と、リ・デザイン等、様々な新たな動きが出てきました。ビヨンドコロナに向け、世の中は変わってきています。こうしたことから、先ほど次期計画策定に向けては、来年から議論をという話があ

りましたが、できることならば、現行5か年計画の4年目、さらにいうと来年度の9月頃
に閣議決定をする等のスピードでやっていただくと、予算措置上も大変都合が良いかと思
いますので、ぜひ検討していただければと思っています。

最後に、10月4日に官邸で開催された「国内投資拡大のための官民連携フォーラム」
で、日本商工会議所の小林会頭が、経済発展のために幅広い産業の立地促進、国内投資の
拡大、生産性向上、災害対応の強化に対するインフラ整備は極めて大事だと発言されてい
ます。経済界の総意でございますので、経済発展と良質な社会生活のために引き続きイン
フラ整備をぜひ推進していただけるようお願いいたします。

以上です。

【小池（淳）委員】 神戸大学の小池です。2点ほど、K P Iによるこういう重点計画
に基づくチェックというのは、もうかれこれ何年か行われてきたのですが、もう経営学だ
けじゃなく、いろいろなところでK P Iによる管理がなかなかうまくいかないというのは、
マックスウェーバーの形式合理性とかということと言わなくても、皆さん何となく意識さ
れていると思うのですね。

それは何かというと、K P Iをあげることだけが目的になって、しかももっと重要な
のは、上下というのはどういう意味か分からないかもしれませんが、K P Iをやりつづける
と、どうも命令系統の下流、つまり、下のほうへどんどんどんどん行く傾向があるのです。
そうすると、抜本的な政策の改革とか、改革ということは僕は好きじゃないのですが、根
本的な問題の発見やそれに対応する大きな政策変更というのはなかなか難しいのですね。
今日も先ほどから小池先生が農水とやりましようとか長期の話をもっとする必要があると
か、こういったことを検討する上で、K P Iというのはなかなかうまくいかない。つまり、
例えばどれぐらい大きいことかということ、国鉄がJ Rになったとか、フランスでは国内線
の航空をやめるとか、こういった改革をK P Iを追い求めていってもなかなかうまくいか
ない。そのために何が必要かということ、K P Iを定期的に見直して、本来の目的に合致し
ているかどうか、あるいはそれをもっと大きく議論するような会議が必要だということか
と思います。

もう一点が、K P Iの進捗状況を見ると、進んでないところはほとんど、財政負担が大
きいところがやはり進みが悪いのですね。これは先ほどから出ているように、評価制度と
日本では言いますが、こういったものにかかなり影響されていると思います。評価制度と言
うとちょっと狭いのですが、結論的には意思決定制度ですよね。例えばイギリスでは、イ

ギリスの財務省に当たるところはグリーンブックレビューでB/Cによらない意思決定にシフトしなさいということを出しています。どういうことかと言うと、ストラテジーでまずチェックして、その上で決めたものに対してB/Cを参考程度に見るといような方向にしなさいと、財務省自身でこういうことを言っているのですね。

つまり、イギリスで言うストラテジーというのは、まさにここで言っているような重点計画なのです。そういったふうに意思決定システムに踏み込んで議論しないと、なかなかこれもうまくいかないかも分からないという点だと思います。

以上、2点、よろしく申し上げます。

【小林部会長】 ありがとうございました。

たくさんの委員の方が挙手をされています。まず対面の藤田委員、それから、順番を申し上げますが、オンラインの齊藤委員、谷口守委員、石田委員、根本委員、そしてまた対面で住野委員、竹内委員、この順番で参りたいと思います。大分お待たせしますけれども、よろしく申し上げます。

それでは、藤田委員、お願いします。

【藤田委員】 どうもありがとうございます。資料3の自然災害に対していかに対応していくべきかというところに意見を言う前に、流域治水の参考資料のところでも少し確認ですが、一番最初の流域プロジェクトを策定している水系数が目標値以上になっているのは、目標値以上に皆さんが頑張っていてやろうと取り組まれてきておられるのかということ、ちょっと教えていただきたい。

それで本題ですけども、自然災害に対してソフト・ハード対策をどのようにしていくべきかということですが、やはり気候変動とかの影響で、ここに書いてあるように巨大災害のリスクが上がると。いわゆる大規模な災害が起こること、それに対してどう対応するかということなのですが、そういったときは、例えば水害とか土砂災害とかが同時に当然発生するという事です。例えば大雨のときには川が氾濫して、斜面では土石流とか崩壊が起こる。地震の場合も海側からは津波がやってきて、斜面側では崩壊が起こっている。そういう複合的な現象が、どうしても大規模災害のときには起こってくるわけですので、その辺をよく考えて何か対策を組まないといけない。いわゆる河川洪水対策だけでも駄目だし、土砂災害の対策だけでも駄目で、それを複合的に考えたことをやらないといけないのかなと思っています。

そのためには、やはりそういうときにこの流域の中でどういうことが発生するのかとい

うことをやはり想定しないと、何も考えられない。例えば有効な避難経路を探すときに、氾濫だけじゃなくて土砂災害のことも考えて、有効な経路を探そうと思えばどういうところでどういう現象が起こるかということはある程度知らないといけないと。

ということで、そういう複合的な災害が同時に起こることのシミュレーションとか、そういう予想をするという技術をやはり今後さらに開発して進めていく必要があるのかなと思います。

以上です。

【小林部会長】 今、最初質問が出ましたけど、即答がもし可能であれば。

【河川計画課長】 調べています。すみません。後で。

【小林部会長】 それでは、引き続いてオンラインの齊藤委員、お願いします。

【齊藤委員】 ありがとうございます。横浜市立大学の齊藤でございます。発言の機会をいただきましてありがとうございます。私は現在、住宅宅地分科会の会長をさせていただいておりますので、住まいを中心に発言させていただきたいと思います。最後に御説明いただきました資料3、3ページの辺りでございます。

こちらのほうに、空き地・空き家の増加という問題点が指摘されておりますが、この空き地・空き家をうまく使って人口減少時代に、移住者を増やすとか、さらに住まいの政策としては多地域居住を推進しております。

ですが、実際にこういったものを推進しようとする、なかなか、例えば多地域居住、2地域以上の居住ですね。住民票をどうするのだ、学校教育をどうするんだということがございますので、ぜひこういったものを実現していくという意味では、本日のように国土交通省内での情報の共有も大事でございますが、各省を超えた総合的な取組が必要ではないかと思っております。

その基盤となるものとして、本日議論しているようなウェルビーイング、こういったものは何か。そして、国民の豊かな暮らしは何かということ国民全体で共有するような、そして国民がそれを理解していくような取組が総合的に必要ではないかなということ改めて思ったということが1点目でございます。

2点目、3ページ目のほうの下に多様な主体の連携ということ、そして地域社会をどういうふうに持続可能にしていくのか。これも住宅系では各住宅地の衰退が非常に大きな課題になって、再生をどうしていくかということになります。従来は住民で頑張りましょうというふうになっておりましたが、その住民のマンパワーが高齢化と少子化により、そし

て人口減少によって低下している。その中でどんな方法があり得るのかというのは、実はその地域ごとに違います。

中でも今御活躍いただいているのが、地域で仕事をしている方とか、新たな業態が目覚めてきているということもございますので、従来からあります特に住宅地系のエリアマネジメントがなかなか進んでいないという意味では、住宅地系のエリアマネジメントを支えていくような新たな人材・業態の育成、そしてその地域を支えていく新たなネットワークづくりというのを、もう日本社会の資本として整備していく必要があるのではないかなというふうに考えているということ、2点でございます。

以上でございます。ありがとうございます。

【小林部会長】 ありがとうございます。

それでは、オンラインの谷口委員、お願いします。

【谷口（守）委員】 筑波大の谷口守と申します。どうも御説明ありがとうございます。

私からは、資料3の4番目の地域の危機に関する課題に関して、主にその課題に関して2点、コメントさせていただければと思います。

まず、これは小池淳司委員が御指摘されましたけれども、評価指標を決めた段階で結構思考停止してしまっている部分があるのじゃないかということをお心配しております。抜本的に変えないといけないところというのがやはりあるかなと思っていて、私のほうからはそれをちょっと具体的に申し上げたいと思うのですが、例えば資料1-2です。社会資本整備のほうの14ページで、立地適正化の整備をしている、計画をやっている自治体というのが右肩上がりが増えていくというふうな、これは非常にいいことだと思うのですが、実態としては各自治体が地方分権化ということで、自分の地域の中で拠点を設定して、そこに機能を集中させようということでもいろいろ拠点を設定されるわけですね。それを広域的にまとめてみるとどうなるかというと、都市圏全体で拠点がいっぱいばらついているということ、都市圏全体では分散化計画をやっているということになっちゃっているという、笑えない事実が実は起こっているわけですね。

こういうことは、やはり広域的に見ないと、評価しないといけないということなのですが、それはこの資料1-2の8ページの群マネの話とか、あと4ページの流域計画の話とかも、実は横串で刺せば全部広域的な観点が弱いというふうなことで共通できる話題なのですね。これは、非常にラジカルなことを言うと、財政的な権限をもっと広域の共同体に移して、そこでインフラの進め方というのを考え直さないといけない、縮退という

ことも含めてマネジメントしないといけないという、そういう段階に来ているということかと思っています。これが1点目です。

2点目は交通のほうなのですが、交通のほうの評価指標が、実態とかなり乖離しているというふうに感じています。公共交通とかは地方でどんどん撤退が進んでいて、また都市部でもバスのサービスとかは低下しています。けれども、計画の数が増えたとか、そういう評価指標というのが前面に出てくるわけですね。これは参考資料2のほうで、たくさんの評価指標を御準備いただいているのですけれども、人を取り残さないという観点から見たときの評価指標というのが圧倒的に欠けているというふうに感じています。

そういう意味で、評価の仕組みがどれだけ整備したかということから、どれだけ人を取り残していないかということに観点が変わってきていると思いますので、そういう評価指標をちゃんと準備して、それに対応していくことが必要かというふうに考えております。

以上2点です。どうもありがとうございます。

【小林部会長】 ありがとうございます。

それでは、石田委員、お願いします。

【石田委員】 筑波大学の石田でございます。3点、意見申し上げたいと思います。

1つは、今、谷口先生もおっしゃったKPIのことなのですが、導入されて20年ぐらいたっているのですけれど、当初は何かインプット指標だのアウトプット指標だのアウトカム指標だのという議論をされたのですけれども、今回詳細のほうを見ますと、ほとんどがインプット指標なのです。我々はこれだけ頑張っていますよということを訴えかけるだけのものになってしまっている感が非常に強いです。サービスがどれだけ届いているかというのがほとんど見えないというのは、これまでも御指摘のあったとおりでございます。

仕方ないと共感できる部分もあるのですが、世の中でどういうことが起こっているかっていうと、今経産省で年度末の閣議決定を目指しているデジタルライフライン全国総合実現計画というのがありますけれども、その中には、インフラの戦略的ダウンサイジングということが必要であるというふうにかかれそうになっています。ちょっと本当にまずいじゃないのと、うがち過ぎかも分かりませんが、そういう状況ですので、だから自分たち頑張っているよのアピールだけでは、もうちょっと済まないんじゃないの、もうちょっと世の中に本当にどういうサービスを提供しているのかということ、これは強靱化もそうですし、公共交通もそうですし、ということを考えなきゃいかんかなというふう

に思いますので、よろしくお願いします。

2番目が、資料3の個別に入っていくのですけれども、GX、非常に大事だと思います。ゼロカーボンあるいはネイチャーポジティブということは大事だと思うのですけれども、これも国土交通省でできることを体現したのが国土交通省の環境行動計画なのですけれども、そこで国土交通省が自分の所管と責任の範囲で、あるいは予算でできることというのが7,000万トンぐらいの数値目標が積み上がっているのですけれども、一方で国土交通グリーンチャレンジというものもあるのですけれども、そこでは国土交通行政、交通も住宅も事務所ビルも都市計画も全部含めた上で、グリーンチャレンジをちゃんとやろうということなのですけど、その国土交通行政に関わる部分からの排出量というのは7億トンぐらいありますよ、我が国全体の排出量の3分の2に達していますよという認識も示されていて、このギャップをどうするか。

連携協働ということが随所に見られるのですけれども、その実質化というか、これは省庁を超えたり自治体との関係とか、あるいは民間との関係って非常に難しいとは思いますが、そここのところにチャレンジしていくということが非常に大切じゃないのかなと思うのです。それを実施していくためにも、やはりDXって極めて大事で、i - C o n s t r u c t i o n だけから運用とかマネジメントというのを強く打ち出していただけたのは非常にありがたいのですけど、でもまだまだやることあるだろうと。

それが、先ほどのKPI、資料1-1の3ページかなんかを見ますと、うまくいっていますよと。10分の10がA評価なのですけど、本当？ という感じが非常に強くします。長くなって恐縮ですけれども、例えば、インフラメンテの近接目視がまだ義務づけられているのですけど、これ、もうちょっと技術進歩もありますので、ドローンとかいろいろなものが使えるだろうというふうにも思いますし、あるいはモビリティのところでも、地域のモビリティ資源っていっぱいあるのですけども、いろいろなものが邪魔をしていて、これは法制度もあったりビジネス慣習もあったり、あるいはアクセプタンスもあるのですけれども、全然使えてないと。それで結構苦しい状況、これは物流も同じだと思いますけども、そういうことも含めた上で、DXをどう考えていくかということがKPIには表れてないということもありまして、もうちょっと積極的に果敢に挑戦していただければなというふうに思いました。

以上です。ありがとうございました。

【小林部会長】 ありがとうございました。

先ほど根本委員、手を挙げられていたのですが、よろしいですか。

【根本委員】 敬愛大学の根本です。荒木委員が触れられた件ですけれども、私も、最近発表された「物流革新緊急パッケージ」に関連して、コメントしたいと思います。

この緊急パッケージは総理が主催する関係閣僚会議で決まったものですが、国交大臣もこの閣僚会議に入っています。この緊急パッケージは交通政策基本計画の上位計画に当たるのではないのでしょうか。交通政策基本計画に、鉄道による貨物輸送トンキロ、海運による貨物輸送トンキロの目標値が示されていますけれども、現在は、低い目標値のままで、10年間で倍増をするためには、交通政策基本計画の目標値を上げなければいけないわけです。ぜひ来年のフォローアップの会議には、その高い目標に対してどうなのかということで検討されることを望んでいます。

また、この倍増というのは本当に実現できるのか、ということが心配になるわけですが、政府としてもこういう宣言をした以上、物流インフラに投資していくことが求められると思います。脱炭素のために、GX経済移行債を活用して投資が行われるということになっていますけれども、今のところは投資対象としては電気自動車とか電池とかが中心で、こういう物流インフラは含まれてないわけです。今後の国土交通省の予算獲得に向けた努力に期待したいと思います。

以上です。

【小林部会長】 ありがとうございます。

それでは、お待たせしました。対面の住野委員、お願いします。

【住野委員】 ありがとうございます。私のほうからは、いずれにしても社会資本整備政策と交通政策について、一番のキーワードは官民・事業者間・他分野と連携協働して、どういうものを共創していくのか、こうした取り組みこそが根幹だと思っています。その上で、資料3の中で3点ほどあります。

1つは、地方の厳しい交通をどうしていくかということですが、今回地域交通法の改正をして様々な施策が出ましたけれども、計画を立ててもなかなか黒字転換できないという中で、やはり地域交通を社会的なインフラとしてどう位置づけていくかという部分、こういった議論がなかなか進んでいないのではないかなと思っています。

要するに、行政がどういった形で交通というものをサービスしていくのか、具体的には、高齢者対策や教育対策、さらには免許返納者への移動などそして何よりも一番大事なのは、公共交通を主体としたまちづくりを本当に考えていただけるのかということが、もう少し

強く出していただかないと、今の制度だけでは非常に難しいのではないかなと思っています。

そのためには財源が必要になるわけですがそれは国民の皆さんから、こういうことにお金を使っていくんだというような具体的な政策資料を出していかないと、安定的な財源の議論には結びついていかないのではないのかなと思います。

二つ目は、人材確保のことですけれども、これから就業人口が減少していく中で、特に二種免許取得者が少ない中で外国人労働者ということも活用しなくてはいけないと思いますが、免許取得においての多言語化やカリキュラムもデジタル化を入れて短縮できるとか、今までの制度を若干見直すことが私は必要なかなと思っていますが、いつも言われるのは、人が足りなくなると外国人労働者だという、こういう議論になりますが、国内にはやはり少ないですけれども、若い人たちや女性たちもいるわけでありますので、むしろ外国人労働者の特定1号とか技能実習生という制度があるのであれば、私は、職業訓練としての免許を取るような制度もやはりしっかりつくっていかなくてはいけないのではないかなと思っています。

最後にオーバーツーリズムの関係でありますけれども、最近はタクシーが足りないということで、ライドシェアの話に頻繁にされていますがライドシェアというのは相乗りで、お互いに信頼関係のある中でシェアをしているというのが本来のシェアリング・エコノミーだと私は思っていますが、タクシーが足りないから、移動が出来ないと言われておりますけど、まずは今回の地域交通改正法の仕組みを活用し様々な交通が連携をして、どういった輸送体系をつくっていくか、どういった時間帯に公共交通を配備していくかという議論がないまま、ライドシェアが必要なのだという議論は危険だと思います。一番大事なのは利用客の安全が第一でございますし、公共交通全体の荒廃といいますか崩壊につながっていくという懸念もあります。

これまでも安全が第一だったと思います。特に軽井沢でのスキーバス転落事故で多くの若者が亡くなった。この教訓をしっかりと活かさなくてはならないと思っています。先ずは、公共交通全体を主体とする運行中で自家用車による有償運送を活用するという事で、地域のタクシー不足の解消に向けた対応も私はできるのではないかなというふうに思っております。

ちょっと長くなりましたけど、以上です。

【小林部会長】 それでは、竹内委員、お願いします。

【竹内委員】 竹内でございます。御説明ありがとうございます。初回ですので、基本的な考え方で2点ばかりお話をさせていただきます。

1つは、先ほどキーワードでも広域連携という言葉がありましたけども、どうしてもお役所がやっちゃうと予算措置の関係もあるので、どうしても行政圏でしか物事を考えられないことがあると思います。ところが、経済圏あるいは交通圏というのは行政圏を越えるわけですよね。例えば静岡ですと、沼津だったら東京に寄っていますし、浜松はもう中京圏になります。新潟も多分、下越のほうだと東北になるし、上越だと北陸になります。行政圏で交通を分ける典型例としてはいわゆる北陸新幹線の並行路線にみられる第三セクター鉄道は、県境ごとに分かれていて、人間の移動よりはもうまず県境があるというような状況になっています。ですから、行政圏という発想ではなくて人の動きという、行政圏で物事を考えないという視点、これが大事ではないかというふうに考えております。それが1点目です。

それから2点目、バリアフリーのことなのですが、これまではバリアフリーという視聴覚障害者の方々、あるいはそれから身体障害の方々などがこれまではターゲットであったと思います。ところが、いまでは多様性が重視されてきています。これは別に障害者という意味ではなくて、例えばLGBTの方々にとっての障害になっているものがあると思います。例えばトイレの話であったりとか女性専用車両であったりとか、そういう問題があったりもします。それから、発達障害の方々などの場合は、なかなか公共交通が使いにくい場合もあったりするわけですよね。多分そういうところまで今後はバリアフリーの考えが広がってくると思うのです。ですから、これまでと違った、より一層幅広の意味でバリアフリーという考えを捉えていくことが、長期的には必要ではないかというふうに考えております。

以上でございます。

【小林部会長】 ありがとうございます。

それでは、オンラインで参加されている松本委員、お願いします。

【松本委員】 座長、ありがとうございます。私からは論点1、2、5、6、それぞれ簡潔にお話ししたいと思います。

まず論点1ですが、気候変動による自然災害の各所のリスク評価を行って、リスクの高いところを優先して対策強化してほしいと思います。また、大がかりな工事が必要と考えられるものは、入札制度で事業者を選定されるのでしょうか。国民が納得する形で工事を

行うことが大事ですので、国民理解を促すためのイベント開催なども必要になってくるのではないかと思います。

続きまして、論点2の、インフラの老朽化です。老朽化した社会資本の加速度的増加の状況は、2040年3月にかけて大きく増える状況に対して、できるだけ早く対策を取らなければならないと思います。インフラ老朽化への対応として、まず工事などの見積り、めどを立てるのが重要かと思いますので、全国のインフラの深刻度の高いものを選んで、10年から15年ぐらいの工事かもしれませんが、どれだけの予算が必要なのかを出すということも必要ではないかと思います。

それから、論点5ですが、自動運転、無人化技術の実現に向けた技術の選定とありますが、アメリカ、欧州、そして中国においては、日本に先行する形で自動車の電動化が進んでおります。また、トラックの電動化は乗用車の後ではありますが、EVトラックの普及に欠かせない充電インフラが欧州で進められております。ドイツやオランダ、英国では、政府の資金提供を受ける高性能充電プロジェクトHollaによって、急速充電が可能なメガワット充電システムを備えた充電ポイントが高速道路沿いに建設されつつあります。こうした取組も国土交通省で検討いただけないかと思います。

最後の論点ですが、再エネ利用の必要性について、脱炭素の潮流の中、世界の電力需要の推移として、2050年にかけて国際エネルギー機関は3つのシナリオを出しており、再生可能エネルギーの世界における電源の割合は7割から9割です。ですから、非常に重要な電源ということになるかと思います。日本は欧州のような国際電線がつながっているわけではありませんが、やはり変動電源を増やしていかなければならないと思いますので、経済産業省、国土交通省が連携して、再生可能エネルギー導入拡大について、高速道路、建物などの導入も増やしてほしいと思います。

以上です。ありがとうございました。

【小林部会長】 ありがとうございました。

手を挙げていただいた委員の方には一応全員お話ししていただいたのですが、よろしいですか。漏れてないですか。よろしいですか。

お願いします。

【佐藤委員】 東京大学の佐藤です。私から2点ほど簡単に申し上げさせていただきます。

1点目は何人かの委員の方が既に御指摘いただいている点に関連するのですが、

KPIの目標値などを拝見していて、どうしても整備しているかとか取り組んだか、実施したかという項目が多いのですね。もちろん、それが住民の厚生とかに直結する部分はそれでよいと思います。

例えば水害対策とかですと、河川の整備とかというのは安全に直結しますので、これは整備できたかどうかで判断していいかなという気がするのですが、一方でハザードマップの作成などというのは、結局最終的には住民の方がそれを利用して生活に活用できているかが本来の目標であろうかと思います。

そうすると、それを作成したかどうかを目標にしてしまうと、本来の目標とちょっと違うところに行ってしまうかなと。そのハザードマップの作成などが住民の生活に影響しているかどうか、定量化というのはいろいろなところで研究が行われております。ですから、そういうのを活用されて、どれぐらいその生活につながったのか、そういう把握を考えられてもよいのかなというのが1点目です。

もう一点、資料3の少子化がもたらす地域の危機に関連することなのですが、皆さん御存じのように経済成長と所得と少子化というのは直結しているというのが通説でした。ところが、最近の研究をしてみると、ある程度の国で、高所得家計のほうが中所得とかの家計よりも出生率が高い国というのが結構出てきております。そういう国の、どうしてそういうことが起きているのかというのをまとめた文献をしてみると、子育てとかそれに関わる活動のアウトソースの可能性がすごく重要だと。アウトソースというのは、要は例えば保育園、学童、それからベビーシッター、そういうものの市場がちゃんと整備されているかということだけではなくて、職場と家庭内外のそれを利用することへの理解、それが進んでいるかどうかどうも効いているようだということが分かってきておりますので、少子高齢化の影響に対する対症療法だけではなくて、そもそもその辺をストップするようなことも視野に入れられてはどうかというふうに感じました。

以上です。

【小林部会長】 今井委員、手が挙がりましたね。オンラインで、今井委員、よろしくをお願いします。

【今井委員】 すみません。最初、多分、新委員の紹介のところで私の名前も挙げていただいたかもしれませんが、ちょっと聞こえず、反応ができずに大変失礼いたしました。本日から参加をさせていただきます、法政大学の今井と申します。

私のほうから意見としまして、資料1-2の8ページ目のところに関連するところでご

ざいます。いわゆる広域連携というところがございますが、先ほど石田先生もおっしゃられていた新しい技術を導入しようとしたときに、この地方公共団体の皆様と、特にインフラメンテ関係のところではいろいろお手伝いをしている中で、いわゆる規制のところとコストのところでもどうしても引がかかってしまう。特にやはりコストのところでもどうしても引がかかってしまって、一自治体としては導入が難しいということが続いていて、実験・試行というのが続いていく。助成事業があつたらそれには乗っかるのだけれども、じゃあ、いざ本格的に導入するとなるとなかなか難しいということが続いておりまして、民間事業者に関しても、そういうような状況が続くので、撤退していくというような事業も最近結構増えてきているという状況でございます。

ですので、規制の緩和のところに関する促進とともに、コスト的なところの広域連携のところでもしっかりと取り組んでいくというところを強化する必要があるのかなというのを、ここはもう少し、取り組んでいて本当に深刻になってきているなど感じております。

同じように、ここは今インフラマネジメントの領域のお話を申し上げましたけれども、その後のところの持続可能なまちづくりの取組のところに関するマスタープランのところでも掲載されている評価指標を算出するといったところでも、今いろいろな人流データを活用して評価をしていくということが取り組まれており、その活用の可能性というのはかなり今発掘されてきているところで、いろいろな様々な事業、助成事業というのは取り組まれているところかと思えます。ただ、その取り組まれている事業に関しましても、いわゆる助成事業が終わったら、じゃあ、本格的に自治体で導入できるのかというと、やはりコストのところでも難しいというような事態に陥ってしまっているのが多々ございます。

ですので、こういった交通分野に関しまして、都市交通とか都市計画の分野に関しましても、インフラの分野と同じような広域連携というものを図って、同じ広域連携の中で例えば人流データを導入してみんなで評価をしていくとか、そういうような仕組みというものを併せて取り組んでいく必要があるのかなと感じておりますので、そういったところも御検討いただければ幸いです。

私からは以上でございます。

【小林部会長】 ありがとうございます。予定の時間が参りましたので、この辺りで意見交換を終了したいと思います。今日はいろいろ御意見いただきましてありがとうございます。それから、KPIについてもいろいろ御発言いただきました。

KPIは本来はアウトプットを評価するというものですがけれども、なかなかデータの利

用可能性とかいろいろなことを考えると、現実的な対応をせざるを得ないというところもあろうかと思えます。K P Iには、そもそもやはり志の高さと、それから達成度という相い反する2つの次元がある。一つの評価尺度で2つの視点を表現するというのは無理なので、どうしてもやはりK P Iというのは短期的なところに焦点を置かざるを得ない。先ほど短期と長期、両方の重要性に関する議論がありました。長期は、指標評価ができなくても、しっかりと文章として書き込んでいくという整理の仕方に対応するのが必要だと思っています。

それから、私も国土強靱化に関して議論する中で問題意識として常に持っていることはハードとソフトが互いに完全に代替できるものではない。ハードでないといけないこともたくさんある。先ほどダウンサイジングの話も出ましたが、国土交通行政はこのハードとソフトの両方をきちっとやっていくという非常に重要な役割を担っている。そういう意味で、計画部会でもその辺の重要性について社会にしっかりと情報発信していかないといけないという思いを強く持っています。

全てのことに御回答いただくのは、それは無理ですけども、何か事務局のほうから、これだけは御回答しておきたいということがもしございましたら、よろしく願います。

【社会資本整備政策課長】 社会資本整備課長、齋藤です。様々な御意見ありがとうございました。第5次社会資本整備重点計画のところの3つの総力の話が出まして、そういった中で省庁間の連携だとか、あとハード整備、ハード・ソフトの連携というような連携というものがキーワードで計画を策定したという経緯もありますので、そういったところ、できているところと不十分だということもあろうかと思えます。今後の計画の策定の課題整理のところ、しっかりとそこは対応していきたいと思えます。

また、K P Iにつきましていろいろ御意見をいただきました。アウトプットだけではなくて、アウトカムみたいのところまで、どこまで踏み込めるのか。そういったところはきちんと整理していかなければいけないですし、K P Iだけで管理できるのかというようなところもあろうかと思えます。そういったところも幅広く議論ができるように、課題整理させていただきたいと思えます。

あと、各論のところ、質問があった件です。

【河川計画課長】 ありがとうございます。流域治水に関する御質問があったところ、ちょっと包括的に御説明だけさせていただければと思いますが、先ほども齋藤課長からもお話ありましたこの連携のところ、流域治水の場合はポイントになりますので、国で施策

の連携をするための関係省庁連絡会議があります。さらに現場では、これらを具体的に実行するための流域治水プロジェクトという現場レベルでの連携する場がございます。これは両者が連携していて、実は流域治水プロジェクトに位置づけることが各省庁の補助事業の要件となっている等のインセンティブ付けがあるなど、一体的にいろいろな取組が進んでいっています。

御質問にありましたこの流域治水プロジェクトを策定した水系数が増えたりしているのも、実は災害があつて、もともと整備する予定じゃなかったところを急遽整備するみたいなこともあるのですが、やはりこういう事業をやりたい、あんな事業をやりたいみたいなことが地域レベルから上がってきて、結果的にこのプロジェクトがつくられているというところもあると思います。

また、事業評価の際には、防災事業は防災事業としての多面的な評価を例えば田んぼダムのような、生産の場でありながら防災の機能を発揮していただいているものを、防災の観点も入れて評価していただくなど、多面的に生み出される効果分析について各省庁と連携しながら進めていきたいと思っております。

【小林部会長】 ありがとうございました。

【官房参事官（交通産業）】 交通政策基本計画に関しまして何点か御意見をいただきましたので、一言だけ御説明いたします。

K P I に関しましては、先ほど部会長おまとめのとおり、やはりアウトプットだけではなくて、アウトカムといったところも次期の計画に向けての課題だと思っておりますので、また次期の計画の策定の際にはそのようなところも考慮しつつ、御意見いただきながら進めていくものと思っております。

また、何点か、物流政策に関しまして、荒木委員、そして根本委員からも御指摘をいただきました。こちらについても、現行のK P I が限られたものになってございますので、最新の2024年問題に関する政府の取組も含めながら、今後、議論をさらに深度化していくのではないかと考えております。

また、荒木委員のほうから、スケジュールについても御指摘をいただきました。私ども事務局では、長期計画、5年計画ということでございますので、先生方に御審議いただく一定の期間は必要かとは思っております。加えて、審議が円滑に迅速に進むように、事務局のほうも資料等を頑張って準備してまいりたいと考えておりますので、どうぞよろしくお願いたします。

以上でございます。

【小林部会長】 ありがとうございました。

以上をもちまして本日の議事は終わらせていただくこととなりますが、政策の進捗状況につきましても継続的にこの計画部会でもフォローアップしつつ、時事の課題に応じてまた必要な議論を重ねてまいりたいと思います。また、本日は社会経済情勢に関する議論もございましたが、次回の計画部会では、社会資本整備交通政策を取り巻く課題を中心に御議論していただければと考えております。

それでは、事務局に進行をお返しいたします。

【社会資本整備戦略推進官】 小林部会長、ありがとうございました。

本日の計画部会の閉会に当たりまして、国土交通省大臣官房公共交通政策審議官の石原から御挨拶を申し上げます。

【公共交通政策審議官】 公共交通政策審議官の石原でございます。画面の関係で、着座にて御挨拶申し上げます。閉会に当たりまして、一言、御挨拶申し上げます。

まず冒頭ですけれども、本日の合同会議、特に最初の部分、オンラインで御参加の方はちょっと音声聞こえにくかったというような御指摘を多数頂戴いたしまして、大変申し訳ございませんでした。次回の部会の開催に当たりまして、この辺りはしっかり対応していきたいと思っております。

本日は小林部会長をはじめまして、委員の皆様には長時間にわたり計画のフォローアップ、施策の取組状況、社会資本整備、交通政策を取り巻く社会経済情勢につきまして、活発な御議論をいただきますとともに、数々の大変有意義な御指摘を賜りまして、改めて御礼申し上げます。

コロナ禍で策定されました両計画から約2年半ということで、ちょうど折り返し地点かと思えます。このタイミングで、今日、本当に様々な、またこれから我々が施策を講じていくに当たりまして留意しなければいけない視点など、貴重な御意見を賜ったと思っております。

K P Iにつきましても、複数の委員の方から様々な御指摘をいただいたところでございます。現行のK P IはK P Iとして、進捗管理という意味からしっかり活用していきますけれども、大事なことは、K P Iに関わる施策をただ単に行うということではなく、施策の先にある国民の生活をよりよくする、この国土を守るという大きな政策目標を達成することでありまして、そのことにしっかり留意して、また最後、小林部会長からもお

話がございましたけれども、国土交通行政の行っている中身、施策、その意義、そして効果、世の中にどれだけ役に立っているか。こういうところについて、様々な方々にしっかり御説明をし、御理解をいただいて、市民の方も巻き込むというお話も今日ございましたけれども、そういうことをしっかり心に留めて、これからの国土交通行政、しっかり推進していきたいというふうに考えているところでございます。

委員の皆様におかれましては、今後とも国土交通行政の推進に対しまして、引き続き御理解、御支援賜りますようお願い申し上げます、私の挨拶とさせていただきます。

本日は誠にありがとうございました。

【社会資本整備戦略推進官】 ありがとうございます。

それでは、本日の議事はこれにて終了となります。

最後に、事務局より連絡事項を申し上げます。本日の計画部会の議事録につきましては、後日、委員の皆様にて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にて公開いたします。

以上をもちまして、本計画部会を閉会いたしますが、冒頭からオンラインの方、それからフロアの方におかれても聞きづらい、見づらい点が多々ございましたこと、大変申し訳ございませんでした。

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 —

(参考) オンライン会議のチャット機能による委員からの御意見等

【家田委員】

家田です。事前にご説明いただいた際に、細部の各論ではコメントしましたのでそれらはコメント済みとし、大局的な点に限りチャットにて一言述べます。1) 政策評価が始まった際には、「何をやってるか」といった行政努力の評価以上に、それで実際にどれだけの実質的な成果となったのか行政成果の評価が重視されていたかと思います。そうした意味では目的の設定とそのKPIが少々「行政努力」の評価に偏重し、「実質成果」の目標設定と達成度評価が薄くなっているように感じます。今後に向けて、改善点ではないでしょうか？ 2) 種々重要な事柄がありますが、今本気で手を打たないと大変なことになるといったテーマとそうでもないテーマが混然となっているように思います。そういった超重点テーマを選び出しそれらについて「成果主義」型の評価に力をいれてはいかがでしょうか？ 3) 例えば、人口減少の中、労働力不足と地方振興が喫緊の課題となっています。その際、外国人材の大幅な導入と我が国の「内なる国際化」は避けて通りませんが、依然としてこうしたアプローチは「タブー」となっているのではないのでしょうか？ほかに、安全保障の視点からのインフラの在り方、インフラの整備水準やウィークポイントあるいは国土管理における「厳正で正直な現況評価とその公表」なども、やはり行政におけるタブー的空気を持つように思います。世界の中で「日本が埋没」するリスクに直面する中、こうしたタブーを拾い出し、それに果敢に挑戦するのもまた審議会の役割と思考します。以上、長々と申し訳ありません。家田

【大井委員】

(大分大学・大井) この状況ですと途中退出になりそうですので、チャットで申し訳ありませんが意見発出させていただきます。

(1) 資料7 1ページ論点2に関連して

資料5の目標1の記載事項の中にも関係しますが、例えば九州内の高速道路・自動車専用道路(高規格道路・新直轄区間)の中には、熊本地震などの災害による代替道としての使用などで想定している使用量(通行量)を超えて通行したことにより著しい老朽化が進んでいるところがあります。そういった部分の強化も地域の声を拾って強化頂く方向でない、いざというときに使えないと考えます。

(2) 資料7 3ページ論点4に関連して

資料4の14-15ページに関連して、立地適正化計画と地域公共交通計画の連動については言われており一時よりは進んでいるとは思いますが、私がかかわっているところで都市局所管の「都市・地域総合交通戦略」と地域公共交通計画を一緒に策定しようとしているところがあり、項目のずれや方向性の不一致で整合性の確保に難儀している部分があります。こういった類似の計画や政策が複数の部局で進められることにより、地方自治体での地域公共交通政策の遂行に困難を極めるケースがありますので、今後は関連計画の地域公共交通に関係する部分は部局を超えて方向性を一致させていただければと存じます。

資料5の1ページ目標1に関連して、地域公共交通計画の策定件数のみを追いすぎると、過去に連携計画の時に策定ありきになって計画の質や実効性を疑われる事例があったように、問題も少なくないと考えます。補助金との連動の関係で増えているのは事実ですが、あせって計画を作るところも多く問題もありますので、数のみを追わないようにお願いします。

資料6の7ページに関して、観光政策の中で公共交通の重要性があまり扱われず、結果自治体の観光政策で交通の話が大事にされない傾向にあります。省庁の垣根を越えて意識していただくような施策をお願いします。

(3) 資料7 4ページ論点5に関して

ライドシェアのような、一時の利用不可能性に起因する短絡的な人材不足を安易な施策で解決しようとするものに、自治体の首長や政府の要人が政治力で安易に乗って世論を惹起する傾向に危機感を抱いております。そのような施策に進まないよう、国としてもしっかりと方向性を示していくべきかと思えます。

以上よろしく願いいたします。自己紹介もできず申し訳ございませんでした。