

第48回社会資本整備審議会計画部会及び
第46回交通政策審議会交通体系分科会計画部会

令和3年5月11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48回社会資本整備審議会計画部会及び第46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、19名の委員の皆様にご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いたしましたので、画面共有に不具合がございましたら、そちらも御参照ください。

御発言いただく際は、少しゆっくりと話していただきますと幸いです。進行途中で御不明点等ございましたら、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。

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

【金本部長】 おはようございます。今回もオンライン形式で開催しておりますので、何か不都合や問題がありましたら、遠慮なくお申し出いただければと思います。

議事については、事務局の説明の後に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。もし発言希望多数の場合には、事務局にもフォローしていただくということになるかもしれませんが、オンライン形式での円滑な審議を進めるためでございますので、御協力をお願いいたします。

それでは、議事に入らせていただきます。本日の議事は、社会資本整備重点計画（案）についてと、それから、交通政策基本計画（案）についての2つとなっております。

まず初めに、社会資本整備重点計画（案）、交通政策基本計画（案）のそれぞれについて説明を求めた後、両計画を一括して意見交換を行いたいと思います。

それでは、事務局の御説明をお願いいたします。よろしく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の須藤でございます。委員の皆様方には、お忙しい中、御参加ありがとうございます。

まず私のほうから、社会資本整備重点計画について御説明をさせていただきます。お手元に資料1-1から1-4までであると思います。まず資料1-1が、計画の概要を8枚にまとめたものでございます。それから、資料1-2が、計画の本文の案文となっております。それから、次の資料1-3ですが、これは4月に行いましたパブリックコメント、それから、都道府県からの意見聴取、この中で出てきた意見とその対応をまとめたものでございます。それから、資料1-4は、前回の計画部会におきまして委員の皆様から頂いた意見、パブコメ、都道府県からの意見を踏まえて、前回の計画部会から修正した主な事項をまとめたものとなっております。

本日は、資料1-2の本文（案）に沿って、前回の計画部会からの主な修正点などにつきまして御説明をさせていただきます。

なお、本日の計画部会において御議論いただいた後に、政府部内の手続を経まして、5月下旬に閣議決定を行いたいと考えております。

それでは、説明をさせていただきます。資料1-2の3ページを御覧になっていただきたいと思っております。

前回の会議におきまして、「環境基本計画」等との関係を明記したほうがよいのではないかとといったような御指摘を頂きました。このため、4行目から5行目にかけて、「環境基本計画」等との調査の必要性について記載しております。

次に、9ページを御覧になっていただきたいと思っております。前回の会議で、コロナ禍を経

て我が国の課題ですとか、あるいはインフラの重要性が明らかになったので、その点を記載すべきではないかとの御指摘を頂きました。このため、2行目から9行目にかけて、我が国の課題や人々の価値観などの変容、それから、リアルな場の重要性、こういったものについて記載しております。

それから、テレワークや二地域居住の記載について、「住生活基本計画」の記載ぶりとそろえるべきではないかとの御指摘を頂いております。このため、13行目から15行目にかけて、「住生活基本計画」の表現とそろえたような記載ぶりに修正しております。

次に、11ページを御覧になっていただければと思います。前回の計画部会におきまして、持続可能性という言葉が、社会だけではなくて経済にもかかって読めるようにとの御指摘を頂きました。このため、6行目におきまして、経済成長の基盤の前に「持続可能な」という文言を追記しております。

続いて、13ページを御覧ください。前回の会議で、「時間軸の総力」という部分が、他の総力に比べて若干分かりにくいのではないのかとの御指摘を頂きました。そのため、16行目から21行目の段落のところですが、記載ぶりを充実させております。

また、政府部内の調整過程におきまして、グリーンインフラやEco-DRRなど、過去の知恵や技術を活用することが手段の一つではないのかというような意見がありまして、13行目から15行目にかけて、その旨を追記しております。

次の14ページを御覧になってください。前回の会議で、地域企業の関与や民間提案のインセンティブを持たせる形でのPPP/PFIを進めるべきであるとの御指摘を頂いております。このため、15行目から21行目の部分ですが、地元企業の積極的な参画や、民間事業者の提案に対するインセンティブの付与などについて記載をしております。

次に、ちょっと飛んで21ページを御覧ください。前回の会議で、「流域治水」の推進に当たり、地元企業や住民との連携について記載をすべきではないかとの御指摘を頂きました。このため、24行目から26行目の部分ですけれども、あらゆる関係者の協働の必要性について記載をしております。また、23ページの3行目でございますが、連携主体として、地域の企業や住民を追記しております。

このほか、複合災害についてももう少し記載を充実させてほしいといった御指摘も頂いております。このため、ちょっとページが戻りますが、21ページの33行目から次のページにかけて、複合災害についての記載を充実させております。

次の22ページを御覧ください。前回の会議で、リダンダンシーについての記載が不足

しているのではないかといたした御指摘を頂いております。このため、6行目から8行目にかけて、リダンダンシーの確保の必要性について追記したほか、ちょっとページが飛ぶんですけれども、33ページの政策パッケージ1-3の2行目にも、リダンダンシーの確保という文言を追記しております。

1ページ戻って、32ページを御覧ください。前回、火山の噴火時の緊急避難について指標を設定すべきではないかとの御指摘を頂いております。このため、この表の中の火山噴火対策の上から2番目の指標として、火山噴火リアルタイムハザードマップの精度向上の推進という項目を追加しております。

41ページを御覧になっていただきたいと思います。前回、インフラメンテナンスについては、地域住民の理解や協力が必要であるとの御指摘を頂いております。このため、9行目において、「地域住民と連携」という文言を追記しております。また、44ページの下から2番目の施策で、「道路協力団体」「河川協力団体」「海岸協力団体」「港湾協力団体」による清掃・植栽活動など、地域住民等を連携・協働したインフラ管理を促進するということを追加しております。

少し飛びますが、70ページを御覧ください。前回の会議で、我が国はデータ連携や共有が遅れているといった御指摘を頂きました。このため、9行目以降に、インフラ関連のデータは社会の共有財産であるという旨を記載するとともに、我が国のデータ連携の遅れ及び連携強化の必要性について記載をしております。

71ページを御覧ください。前回の会議で、3行目以降の文章について、施策の羅列になっているのではないかと、目指すべき姿や理念を記載すべきではないかといったような御指摘を頂きました。このため、3行目、4行目のあたりで、目指すべき姿や理念について記載をしております。また、75ページの政策パッケージ5-2につきましても、2行目から3行目にかけて、同様の追記をしております。

続いて、77ページを御覧ください。前回、ESG投資に関する記載が必要でないかとの御指摘を頂いております。このため、18行目で、ESG投資など民間資金の活用について記載をしております。

また、グリーンインフラについて、観光資源としての視点を追記すべきとの御指摘を頂きました。このため、23～24行目のあたりですけれども、観光資源としての視点を追記しております。

このほか、委員の皆様から頂いた御指摘以外の修正点として、パブリックコメントにお

いて、温室効果ガス削減の観点から、環境性能に優れた材料・工法を採用してほしいとの意見を頂きました。このため、12行目から14行目にかけて、ライフサイクル全体の観点から、省CO₂に資する材料等の活用促進など、インフラの計画・設計から解体までの各段階で脱炭素化の取組を行うといった旨を追記しております。

また、政府部内の調整過程におきまして、太陽光発電の活用の重要性について意見がありまして、16行目に太陽光発電について追記をしているほか、昨年の骨太方針にも記載された「適応復興」について、27～29行目にかけて記載をしております。

79ページを御覧になっていただきたいと思います。前回、カーボンニュートラル関係のKPIをもう少し高く設定すべきではないかとの御指摘を頂きました。この点については、このページの下の方の注釈を御覧になっていただきたいと思います。先日の気候変動サミットでの総理の表明も踏まえまして、今後、政府において地球温暖化対策計画の見直しが予定されております。この中で、現在よりも高い目標が設定されてくるということになると想定されております。このため、地球温暖化対策計画で指標の見直し、それから、新たな指標の設定が行われた場合には、本計画におきましてもこの変更が行われたものとみなすという旨の規定を置いております。

それから、81ページを御覧ください。パブリックコメントなどにおきまして、生態系や生物多様性に関する取組の重要性について意見がありました。グリーンインフラの推進の一番下と下から2番目の施策として、生態系を活用したEco-DRRの推進、生物多様性に配慮した都市づくりの推進を追加しております。

85ページを御覧ください。前回、連携に関するベストプラクティス集を作るべきではないかといった御指摘を頂いております。このため、34行目のところで、連携に関する先進的な取組の優良事例を全国展開する旨を記載しております。

87ページを御覧ください。前回、インフラに対する国民の理解を深めるための取組を進めるべきではないかとの御指摘を頂きました。このため、3行目から5行目にかけて、広報機関や教育機関とも連携し、インフラに対する国民の理解を深めるための取組を進める旨を記載しております。

また、データ連携は組織を超えて取り組む必要があるのではないかとの御指摘を頂きました。このため、17～18行目において、その旨を記載しております。

時間の関係上、説明は割愛させていただいたものもありますが、このほかにも、前回の部会にて御指摘いただいた点につきましては、おおむね反映させていただいております。

また、パブリックコメントや都道府県からの意見聴取、その中での意見、そして、それへの対応状況については、先ほど説明しましたとおり、資料1-3を御覧いただければと思います。

私からの説明は以上でございます。委員の皆様の御意見を賜れればと思います。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。

続いて、交通政策基本計画（案）について、事務局の説明をお願いいたします。

【交通政策課長】 交通政策課長の中村でございます。それでは、続きまして、私のほうから、交通政策基本計画（案）につきまして御説明をさせていただきます。

お手元の資料、同様に資料2-1、2-2、2-3、2-4と4部構成になってございます。まず2-1でございますが、これも同様に計画の概要案でございまして、8枚物の資料でございます。これは前回お示ししたものから少し文言等、本文の修正に合わせて変わっている部分もございまして、構成については前回から大きく変わってはいません。それから、2-2が計画案の本文でございます。それから、資料2-3が、パブリックコメントの主な御意見とそれに対する考え方でございます。4月6日から26日までパブリックコメントを募集いたしまして、64の団体又は個人の方から御意見いただきまして、合計145件御意見を頂いて、それをまとめたものでございます。それから、資料2-4が、これも同様に、前回の計画部会において委員の皆様から頂いた御意見ですとか、パブリックコメントからの意見を踏まえて、前回の計画部会でお示した素案から修正した部分の主なものをまとめた資料となっております。

本日は、社会資本整備重点計画と同様に、資料2-2の本文に沿いまして、前回の計画部会からの主な修正点について御説明をさせていただきます。

それでは、まず資料2-2の2ページを御覧ください。前回の計画部会におきまして、様々な計画との連携というのをここに記載してございますが、環境計画との関係もしっかり書いたほうがいいのではないかという御指摘を頂きました。このため、17行目におきまして、各種連携すべき計画に、「環境基本計画」等ということで追加させていただいてございます。

続きまして、7ページを御覧ください。前回の計画部会におきまして、どこまでを公共交通と捉えるべきか、また、変化する公共交通の在り方について考えるべきと御指摘を頂いたところでございます。このため、35行目から次のページの4行目にかけて、「公

共」という言葉と「公共交通」という言葉、それぞれが持つ意味について記載した上で、両者の意味の違いを意識した上で対応していく必要があるという旨を記載してございます。

また、別の御意見で、最終的に地域に関わる方や住んでいる方が誇りに思うような、そういう視点も重要ではないかというような御指摘を頂きまして、このため、8ページの22行目におきまして、住む人が誇りを持てる社会を創らなければならないということで、ここの文言を追加してございます。

それから、同じく8ページ、25行目の2)の見出しでございまして、前回計画部会におきまして、これは慢性的な混雑など、サービスの低迷という題をつけておりましたが、少し現状のコロナ禍における状況と合っていないのではないかという御指摘を頂きました。このため、本文の中身は、従来の混雑の状況もございまして変えてはございませんが、この2)の見出しを、サービスの「質」の低迷という言葉に修正をいたしております。

続きまして、9ページを御覧ください。パブコメにおきまして、混雑回避については、両者に対してだけではなく、企業に対する働きかけなども必要ではないかという御意見を頂きました。このため、12行目におきまして、混雑回避に向けた行動を促す施策の検討の対象として、「利用者を含むあらゆる関係者」という言葉を追記してございます。

続きまして、20ページを御覧ください。こちらは自然災害の発災時の住民避難ですとか、そういった対応の話でございまして、近年の自然災害による浸水被害等をきっかけに、車両避難に関する取組の重要性が増しているという御意見をパブリックコメントで頂きました。このため、27行目から31行目にかけて、適時適切な対応の中に、計画運休に加えまして車両避難というものも追加して、そういった対応策を進める旨記載をしております。

続きまして、21ページを御覧ください。33行目の見出しのところでございますが、ここは従来、地球温暖化対策の加速という文言としてございましたが、政府部内の調整過程におきまして、昨今の脱炭素化の推進の重要性ということもございまして、文言を「脱炭素化の推進」というものに変えてございます。また、これも政府部内において、次世代自動車、とりわけ乗用車においては電動化といったような、そういう少し強調したような文言も追加しているところでございます。

続きまして、少し飛びますが、37ページを御覧ください。一番下のデジタル化の推進の施策のところでございますが、前回の計画部会に先立ちまして小委員会も開催してございまして、その中で、交通分野における行政手続ですが、データの活用可能性の高いもの

を優先して、かつアジャイル開発といった手法を活用してオンライン化に取り組むべきではないかという御意見を頂いてございます。このため、35行目以降、そのような記載をさせていただきます。また、アジャイル開発につきましては、10ページのところに既に言葉は出てございまして、脚注として、そのシステムやソフト開発の手法の一つであって、変化に対応した柔軟なものということで、そのような脚注も記載しているところでございます。

続きまして、42ページを御覧ください。目標③のサプライチェーン全体の徹底した最適化等による物流機能の確保のところでございますが、このサプライチェーン全体の最適化のところ、これも政府部内の調整におきまして、昨今の物流分野における深刻な労働力不足等の課題への対応の重要性について意見がございまして、この旨を26行目のところに記載しております。

続きまして、また少し飛びまして、48ページを御覧ください。15行目のところで、災害の際の避難誘導ですとか情報提供の施策でございまして、これはパブリックコメントにおきまして、避難は災害が発生した後だけではなく、発生のおそれが生じた段階から行われるべきものであるということを明確化すべきではないかという御意見を頂いたところでございます。このため、15行目、16行目のところに、災害が発生し、又は発生するおそれがある場合の避難誘導に係る適切な情報発信等について記載をさせていただきます。

続きまして、49ページを御覧ください。13行目以降のところでございますが、これも計画部会に先立つ小委員会におきまして、自然災害だけではなくて、事故による復旧の遅れなどへの対応ですとか、特に復旧過程における利用者向けの適切な情報提供が重要であるという御意見を頂戴いたしました。このため、13行目から17行目にかけて、御指摘の主張を盛り込んだ表現を加えてございます。

続きまして、54ページを御覧ください。担い手の確保のところの施策の書きぶりでございますが、前回の計画部会におきまして、人材の確保・育成においては、デジタル化など、時代の変化に対応できるような人材の確保や育成が重要であるという御意見を頂いたところでございます。また、そういったことも含めて、働きがいを高めることによって、人材の確保や育成を図るということも重要であるという御意見も頂戴いたしました。このため、4行目以降のところ、そのような表現を盛り込んで、人材の確保とその育成をしっかりと図っていくといったような書きぶりとしてございます。

続きまして、55ページを御覧ください。先ほど少し前のところでも御紹介しましたが、

政府部内の調整過程にありましたが、脱炭素化の推進の重要性について御意見を頂いておりまして、ここは運輸部門における脱炭素化等の加速という目標の表現にしてございます。また、社会資本整備重点計画のところで先ほどもございましたが、先日の気候変動サミットでの総理の御発言などもありまして、今後、地球温暖化対策については、さらなる目標設定、深掘りといったようなものも検討されて、高い目標が設定されることが予想されます。このため、交通政策基本計画におきましても、現状において様々な施策を書き、数値指標を設定してございますが、55ページの下の注のところで、こういった地球温暖化対策の目標に変更があった場合には、この施策に係る数値目標も変更されたものとみなすと。また、新たに追加された場合には、本計画においても追加されたこととみなすといったような注釈を書かせていただいております。

それから、最後、58ページでございます。⑥の地域の交通をデザインする人材の確保・育成のところでございます。こちらにつきましては、前回計画部会でお示した書きぶりにおいては、少し大学の先生方などの有識者に重点を置いたような書きぶりとしておりましたが、計画部会ですとか、さらにそれに先立つ小委員会におきまして、NPOの役割をもう少ししっかり位置づけるべきではないかという御意見ですとか、交通事業者ですとかコンサルタントなど、民間の人材の役割が重要であるという御指摘を頂いたところでございます。このため、24行目以下のところで、全てそういった方々を並列する形にしまして、交通事業者、コンサルタント等の民間会社における人材、それから、地域公共交通に係る知見や意欲に富むNPO等の活動に関わる一般市民の方、さらには、大学等における学識経験者など、そういった方々による人材ネットワークの拡大を促しながら、こういったような対応をしていくといったような書きぶりにしてございます。

少し雑駁でございましたが、主な修正点の説明は以上とさせていただきます。そのほかにも、前回の計画部会で御指摘いただいた点については、おおむね反映させていただいているところでございます。

また、パブコメにつきましては、多数頂いております。資料2-3で、その主なものについてまとめてございます。

私からの説明は以上でございます。委員の皆様の忌憚のない御意見を賜ればと思います。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、意見交換に入らせていただきます。

繰り返しになりますけれども、御意見、御質問がある方は、「手を挙げる」のアイコンで発言の希望をお知らせください。発言者を指名させていただきます。

また、お願いですけれども、指名された委員は、発言趣旨が分かるように、まず「社会資本整備重点計画（案）」か「交通政策基本計画（案）」か、もしくは両方か、いずれの計画案に対する御質問、御意見かということと、そして、その該当ページや該当箇所等を述べていただいた上で、御発言をお願いしたいと思います。

なお、今回が両計画案の審議としては最終回となる予定でございます。

それでは、委員の皆様方、どうぞ、御質問、御意見をよろしくお願いいたします。

では、谷口守委員、お願いいたします。

【谷口（守）委員】 谷口守でございます。3点ございます。

1つ目は、社会資本整備重点計画のほうなんですけど、こちらのページ数で言いますと、85ページが主に関係するんですけども、政府間連携、国と地方公共団体の連携の強化ということを書いていただいている、これはこれでオーケーだと思うんですけども、もしできるのであれば、地方公共団体間の横の連携もきちんとしてほしいというふうなことも非常に大事な事かと思っております。

というのは、50ページのところで、立地適正化計画の目標が書かれているわけなんですけれども、立地適正化計画はコンパクト化と関係するわけですが、立地適正化計画をやっている自治体を一所懸命増やそうとって、これから増やしていくと、これから増えるところというのは、要するに、周辺部のローカルなところが一所懸命作るようになるわけなんですけど、結果的に都市圏全体で見ると、これ、地方分権化が進んでいますので、みんなが拠点を一所懸命各自治体の中で細かく作ってしまって、都市圏全体で見ると、実はコンパクト化計画を作っているのではなくて、分散化計画を作っていることになってしまうという、数を増やせばそうなるんですよね。

だから、そういう意味もあって、地方公共団体間の横の連携、広域の視点というのを入れるというのをぜひお願いしたいというのが1点です。

すみません、あと2点あるんですけども、2点目は、言葉じりの問題で申し訳ないんですが、これは両方の計画、交通も両方共通する部分があるんですけども、社会資本整備審議会のほうでいくと、物流のターミナルですね。例えば、71ページなんですけれども、サイバーポート（港湾物流）へ接続可能な港湾関係者数というふうな記述が71ページにあります。これだけを見れば何のことか分からないですね。サイバーポートというも

のが、そもそも港湾物流というのが翻訳のように読めるんですけど、そうではないはずですし、接続可能ということも意味がよく分からない。データを見ればいいのかどうかというふうなことも意味がよく分からないというふうなもの。これ、交通のほうと両方共通の用語が使われています。

あと、例えば、75ページのところで、これも重点施策の項目で、「ヒトを支援するAIターミナル」と書いてあるんですけども、これも言葉じりで申し訳ないんですが、ヒトを支援しないAIターミナルというのがそもそもあるのかということですね。このあたりが違和感があるというのが言葉じりの問題です。

あと、もう1点あるんですけど、ちょっと長くなるので、また時間が余ればそれはコメントさせていただきます。以上2点です。

【金本部長】 それでは、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。よろしくお願いいたします。

社会資本整備重点計画についてのコメントであります。計画案の本文及び概要には、しっかりいろんな方の御意見を受け止めていただいて、かなり完成度が高いと思います。ですから、それだけに、皆さんの思いがこもった、あるいは、事務局の本当に努力の結晶であるこれをどう実践していくかということが今後問われると思うんですね。そこで、難しいんですけど、お願いとして述べさせていただきます。

今回は、中長期目的を定めて、それを政策パッケージという形で展開していくという方法を取られたわけでありまして。これをどう実践していくかということで、いつの間にやらG7の中で日本国だけがプロジェクトの明記もない、あるいは、事業規模の明記もない計画案だけになってしましまして、特に社会資本に関しては、なかなか実効性が担保されないという状況になっております。

その中で、唯一、3つの中長期目的の中に入っております安全・安心の確保に関しては、強靱化の計画が3か年及び5か年で予算化をされておりますので、これをほかのところにもぜひ展開するということを真剣に考えるべきだと思っております。例えば、持続可能な地域社会の形成というのは、公平で良いモビリティサービスの提供というふうな形のプロジェクト化、あるいは政策化というのできるでしょうし、経済成長の実現ということでありましたら、グリーン成長戦略の国土交通省版である国土交通グリーンプロジェクトみたいなものを前面に押し出して、予算を獲得できるように国民の支持を求めていくというのは非常に重要だと思っております。

そのためにも、この計画案の中でも強調されておりますけれども、課、局、あるいは省庁を超えた、あるいは、役所だけではなくて、民間とか、いろんなところを取り込んだ連携というのをどう実践していくかということがまさに問われていると思います。これもなかなか慣性が強いところでもあります。難しいんですけれども、ぜひそういうところにも今後力点を置いていただければと思いますので、お願いだけでございます。よろしくお願ひします。

【金本部長】 どうもありがとうございました。

次は、藤田委員、お願いいたします。

【藤田委員】 藤田です。よろしくお願ひいたします。

自然災害関係で、ざっと見て、大変良くまとめられているなど思っております。皆さんの意見もよく反映されているのかなと思い、ただ、計画した後、中身が問題ですので、実効性、または、有効な事業を進めていただきたいなど思っています。

その中で、1点だけなんですけど、この委員会の中で複合災害についてもう少し記述してほしいというような意見で、その点を21ページから22ページのあたりに反映していただいております。それで、それに対応するものが、例えば、これは多分、1-4の災害リスクを前提とした危機管理対策の強化というところに関係してくるのではないかなと思うんですが、これは36ページのあたりに書かれていますが、ここの中の重点施策の中に、あまりそういうことが見えてきていないので。ただ、具体的な重点施策とか指標ということになると、それを書くのは非常に難しいと思うんですけども、表の下のほうに項目だけ挙げているようなところに、少し複合災害についての記述があるといいのかなと思ひました。

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。

次は、家田委員、お願いいたします。

【家田委員】 どうもありがとうございます。

1点は、社会資本整備重点計画のほうで、2点目は、共通の感想というようなことなのでありますが。どちらも共通してまず申し上げますと、ここまでやっぱり議論してきた成果があつて、大分踏み込んだものになったなと思います。だから、大局的に見て、僕は、これはどちらも良くできているなと認識しております。細かい点は、いろいろな先生方、御指摘もあろうかと思ひますけどね。

それで、1点、まず社会資本整備重点計画のほうについて、非常に重要なポイントと思うところについて、感想と追加情報みたいなことを申し上げようと思いますが。それは、人手不足、生産性が低いというようなところから、働き方改革が進められ、あるいは、AIなりi-Constructionが進められてきたんですが、これは主として生産性を向上する、能率を向上する、人手を使わないでも済む方向にいくと、これはもちろん間違っているわけではないんですが、一方で、一人ひとりの働く人間が、より生きがいを持って働けて、やりがいを感じると、そこら辺のところは日本社会の非常に重要な課題だと思っていたんですが、今回、働きがいというキーワードを入れてくださって、ここは非常に重要なポイントというふうに僕は、たくさんいいところはあるんですが、これは非常に大きなポイントではないかと思っております。

ついでのことを申し上げますと、この間ある会で赤羽大臣と御一緒する機会があったんですが、私が挨拶で、この働きがい改革こそが、働き方改革と併せて重要だというお話をしたら、赤羽大臣に大変共感していただきまして、実はこれは社重点にも入っているというようなことは御存じかどうか分かりませんが、そんなことも事務局は知っておいていただけたらなと思います。

もう1点は、両方に共通する感想ということになるんですが、この2つの計画がこうやって発表される時期というのは、言うまでもなく、コロナの緊急事態宣言下にある東京において発表されるわけでありまして。これはもう建設分野であれ、交通分野であれ、社会のエッセンシャルワークとして活躍している建設関係者、交通関係者にとってのある種のエールでもあるし、また、警戒を今後もさらに強調していかなければいけないという緊張感、こここのところはもう少し冒頭に言ってもいいのではないかな、そんな状況を感じています。少なくとも、ここまで作成してきて時間をかけていますので、必ずしもたった今、この4月、5月あたりの状況とは違うので、頭のところを少し強調してもいいのではないかと思います。

もう一つは、バイデン政権がアメリカン・ジョブズ・プラン、これは雇用確保というのが非常に前面に出ていますから、必ずしもインフラのことだけを言っているわけではないんですが、その中で、インフラというものが将来の競争力を確保する上で極めて重要なものである、それは簡単に出来上がったなんていうものではなくて、常に進化させていかなければいけないんだと、こういう趣旨を非常に強く述べていますよね。その部分については、我々のレポートも、交通にしる、社会基盤整備についても、どっちもそれなりに書い

であるんですけども、やっぱり冒頭で少しそんなことも触れてもいいのではないかなという感じを持っています。これが2点、感想でございます。

以上、全般的に申し上げますと、2つとも良くできているところまで達したなと思います。

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した。

次は、田中里沙委員、お願いいたします。

【田中委員】 田中です。どうぞよろしく申し上げます。

まず計画案の本文は、網羅的に丁寧に集約いただきながら整理された計画案になっていて、たくさんの気づきを得られる形で、私自身も刺激を受けました。

まず社会資本整備について、具体的には、10ページ目のところに、今回のメッセージの肝でもある「真の豊かさ」がかなり力強く、分量も多く書かれているところです。これは概要案の図にもあるように、3つの総力によって、社会資本整備の深化によって実現されるということですので、多様性によって形成される点を文章でもダイレクトに何か強調されると、理解が深まるのではないかと思います。

もう一つは、40ページあたりにインフラメンテナンスについて詳細に書いていただいていますけれども、ここもDXを入れるとともに、今朝の新聞なんかにも書かれていたけれども、インフラに対するサイバー攻撃が世界中でも課題であることが指摘をされている中ですので、立体的かつ連携の上で、適切な形にしていくということを示唆してもよいかと思いました。

例えば、水道ですと、厚労省との連携はもちろん必要ですし、社会資本は国と自治体との連携が必須のものがたくさんありますので、インフラメンテナンスにおいては、データ連携の大切さと危機感の共有ということが強く意識されると良いのではないかと思います。十分書かれているという評価もあると思いますが、もう少し精査ができたらと感じました。

また、54ページのコンパクトシティに関して、これは前半にもあるような防災・減災と環境の観点で、これから形成されるまちには絶対に必須ですから、流域治水等でも話題にしてきました居住誘導や、それに連動する民間との情報共有というところもしっかり据えていく必要があるのかと思います。

あとは、77ページのあたりに、重要な切り口および今回のポイントがありますが、「主体の総力」ということが本当に強いメッセージだと思いますので、この主体の総力が生き

ていくように、情報共有やコミュニケーションを活発に意識して行うべきということも少し強調できたらと思います。

続いて、交通政策については、地域の交通をデザインする人材の確保・育成という問題意識において、NPOも入れられて、全ての関わりが提示されたのは素晴らしいと感じます。同時に、冒頭の2ページあたりには、交通の概念が広がって、多様な業界からの参入があるでしょうし、新しいビークルなどがこれからもたくさん出てくると、それに対するメンテナンス、あるいは、付随サービス、保険など、新事業も生まれてくるとイメージされます。交通の価値の新しさとか広がりとかが実感されるようになると思いますので、このあたりの夢のある話も結構入るなかで、新たな価値と魅力がしっかり伝わるようにできると良いかと思いました。

ここの部分で、少し細かいのですが、どこかに「利用者の負担」ということが結構強調されて、そこだけ単語として気になるところがありました。その前のところには、享受できる多様なサービスが書かれていますが、その単語だけだと、負担だけが目立つような感じがしましたので、利用者の受益と負担のように、少し補足しても良いかと考えます。

昨今では、様々な民間企業がプラットフォーマーを目指し、新たなビジネスモデルもプラットフォームビジネスを志向するところが目立ちます。社会資本、交通が提供するインフラは、その権化というか、キング・オブ・プラットフォーマーみたいなところがありますから、そこからの知見も民間の方々が受け止めて、ともに持続可能な成長を志向すべくそこに共感される部分が随分この計画案の中から受け止められると思いますので、その点にも大いに期待したいです。

以上、よろしく申し上げます。

【金本部長】 どうもありがとうございました。

次は、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。私のほうからは、3点少しコメントといたしますか、意見を申し上げたいと思います。

交通政策基本計画につきましては、論点整理をされて、メニューはそろったのかなと思っております、非常に評価をしているところであります。

ただ、やはり実効性をどう上げていくかというのが、これまた大きな課題でございまして、1つは、環境対策、脱炭素に向けた取組をどう強化していくかという視点では、私、以前も言いましたけれども、12ページとか21ページに触れていらっしゃるし、

55ページについては、運輸部門における脱炭素の加速ということで、電動化の促進についてはしっかりと記載をされておりますけれども、行動変容を含む意識改革をしっかりと進めていく、そのことによって公共交通利用促進を図っていくという意味では、やはりそういう文章も加筆して、どう行動変容を促していくのかということも計画の中では必要なのではないかなと思っております、そういった文言がどこにもないというのは、ちょっとどうなのかなという点が1点です。

2つ目は、特に地方の公共交通の維持、それから、存続、活性化も含めてでありますけれども、早急に財源問題の検討を行うということが必要であり計画案にも記載されております。ただ、一方で、これは社会資本整備とも兼ねるのかもしれませんが、バリアフリーについて、運賃に転嫁するということについては、否定は致しませんが、パブリックコメントの中では、一方で、バリアフリーというのを運賃に転嫁すべきでない、というような御意見もありました。やはり交通のインフラ整備についても、社会的な整備なんだという点をもう少し今後は検討していかないと、財源問題とか運賃問題等にかみ合っていくのかなということが若干危惧しますので、ここは5年計画でありますから、今すぐということにはならないと思っておりますけれども、やはりそういう視点を受け止められるような記載も必要なのではないかと考えています。

最後に、ダイナミックプライシングの関係ですが、これは混雑対策としての平準化や需要と供給による生産性の向上等の視点もあろうかと思えます。ただ、タクシーのダイナミックプライシングの実証実験が行われるということが新聞等に出ていましたが一番の問題は、タクシードライバーは歩合制であり働き方改革の中であまり議論を経てきていないということがありますので、政策を否定しているわけではなくて、実態として、このことによって労働環境が改善するとは思えませんし、疑問符が付く所です。今後、タクシーについては慎重な対応が必要と思えます。

以上でございます。長くなりました。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した。

次は、小林委員、お願いいたします。

【小林委員】 新型コロナの中で、いろいろ検討を詰めてきまして、迅速にこういういい計画ができたというのを高く評価したいと思います。

それから、委員会の中で私が申し上げたことは、ほとんど取り入れていただいたのですが、1つ特筆すべき点というのは、従来のシステム、組織を超えた連携とか、あるいは、

マネジメントという視点が大きく打ち出されてきたというところにあるのではないかと思います。

とりわけ交通政策に関してですが、11ページの22行のところに、強力なマネジメントというキーワードが出てきたというのを感慨深く受け止めております。ただ、マネジメントということは、それを実施する組織並びに人材が必要ですね。それは随所に計画の中には書き込まれているとは思いますが、それを改めてこの場で強調しておきたいと思えます。

先ほど田中里沙委員がプラットフォーマーという言葉の重要性を指摘されましたけれども、例えば、NPOとか、そういう言葉が付け加えられましたが、もう少し進んで、プラットフォーマーとか、そういう新しいDX時代にふさわしい組織というものも積極的に取り入れていかないといけないという感想を持ちました。

以上です。

【金本部長】 どうもありがとうございました。

次は、小池俊雄委員、お願いいたします。

【小池（俊）委員】 小池でございます。

各委員お話しになったように、大変いい計画ができたと思えます。特に、終わりのところで書かれている一文は、まさに1987年にブルントラント・コミッションが出した持続可能な開発の定義につながる一文になっており、まさに未来への投資になると思えます。

1点、社会資本重点計画のほうでお考えいただきたいことが1点ございまして、第5期の科学技術基本計画については、「Society 5.0」ということで触れられておりますが、3月末に閣議決定されました第6期の科学技術・イノベーション基本計画の中で主張していることと、この第5次の社会資本整備重点計画で主張していることは非常にシンクロナイズしているように思えます。文章としても、「持続可能性と強靱性を備え、国民の安全・安心を確保するとともに、一人ひとりが多様な幸せ（well-being）を実現できる社会」と定義しておりますので、先ほど家田先生がおっしゃった働きがいというものもこれにつながるところで、何を申し上げたいかという、第6期の科学技術・イノベーション基本計画についても、この第5期の記述のところ少し加えてはいかがかというのが私の意見です。

以上です。

【金本部長】 どうもありがとうございました。

今挙がっている方はいらっしゃいませんが、先ほど谷口委員がもう一つあるけどと遠慮されたのがありますけれども、時間がまだちょっとありますので、もしできれば。

【谷口（守）委員】 谷口です。すみません。私自身、まだ2回目の参加でございます、不勉強なところもあって、十分なコメントではないかと思うんですけど。今回の修正ではなくて、次回以降にお願いになるかも分からないんですが、若干気になっていることということで聞いていただければと思います。

というのは、例えば、社会資本整備重点計画の案で、例えば79ページとかで御説明があった低炭素化のところとかだと、地球温暖化対策計画というのが上位計画にあって、その数値が変わればこちらも変わりますという御説明なんですけど。そうだろうと思うんですけど、果たしてそういうメカニズムみたいなものを、このKPIの中でちゃんと我々が理解して対応をどこまでできるのだろうかということが若干疑問というか、専門家としてどうしたらいいのだろうかというふうにちょっと自問自答しているところです。

というのは、メカニズムが分からないでKPIが出されたときに、基本的にはやっぱりちょっと気持ちが悪いというか、そういうものがあって、これは実効性を上げるということと裏表の関係にあるというふうに恐らく思っています。あと、計画というのは、対流性が本来あるものなので、上位の計画に対して下位の計画から、何かこういうふうに変えたほうが良いというふうに上げるところも要素としてあったほうが良いとも思っています。しばらく前は、バックキャストとか、ロードマップとか、低炭素化の議論をもうちょっと緻密にやっていたときもあったと思うんですけども、かなり政治主導になってしまっていて、そのところが大丈夫だろうかというのは心配しているというところです。

メカニズムという観点から言うと、ほかのところも本当はもうちょっとちゃんと個人的には勉強したいと思っているところがあって、例えば、コンパクト化の先ほど申し上げました50ページの立地適正化計画の目標の自治体、これも増やしていくということに関して、この数字に関しても全く異論はないんですけども、なぜ増えないのかという、そのメカニズムですね。これは自治体の方が、担当者がいないんですよ。計画をやられている方がいらっしゃらないような自治体が残っていて、だから、人材をどういうふうにしてちゃんとあてがっていくかというふうなことが、メカニズム上では本当はKPIに入ってきたほうが将来的にはいいのではないとか、そういう意味で、KPIのメカニズムという観点からも、そういう意味で、お金の面という実効性は石田先生が御指摘されましたけれども、メカニズム的に実効性をきちんと上げるために、KPIの中身をもうちょっと見

て、それを上位計画にも対流の形で回していくというふうなことが、専門家として言えるのかなというふうに感想として思いました。

すみません。勝手なことを言わせていただきまして。以上です。

【金本部長】 どうもありがとうございます。

次は、荒木委員、お願いいたします。

【荒木委員】 ありがとうございます。荒木です。

私も前回から参加という形なので、これまでの議論の経緯を含めて全てを把握していない部分もありますが、個別事項の指摘というよりも、まずは、本重点計画案の取りまとめに対して御礼を申し上げます。また、前回の発言を反映していただき、ありがとうございます。

私はこの部会には参画しておりませんが、第4次の重点計画作成時から日本商工会議所社会資本整備専門委員会の委員長を務めている関係で、前回の重点計画も深く読み込んでおります。今回の第5次計画が第4次と比べて大きく異なる部分は、インフラ整備の社会的意義について、国民が幸せを感じる生活をする上での基盤であるということ、理念として明確に打ち出されたことだと思っておりますが、これは大変素晴らしいことだと感じております。やはり経済人として、インフラが整備されていないと、経済活動、社会活動ができないということを実感しています。

なお、そうした点については、先ほど家田先生の発言を聞き、やはり先生が言われるように、計画の冒頭でもう少し強調していただけたらありがたいと思っています。これは、国土交通省といろいろとお付き合いをしている中で、短期的視点からの予算執行にばかり目がいって、今後の社会活動の基礎づくりであるインフラ整備がおろそかになってきているのではないかというのを肌感覚で感じているからです。

また、今回の第5次社会資本整備重点計画を執行するに当たっては、今申し上げたように、インフラの整備は国民生活の向上のための基本であるということ、どのようにマスコミ等を通じて周知していただくかということが課題だと思っております。

今後、地方計画を地方整備局単位で作成されますが、各種団体等の聞き取りの際にも、先ほどの理念の周知をお願いしたいと思います。第4次計画の時からそうですが、地方計画もマスコミであまり取り上げられていない印象があります。各地方整備局単位でのマスコミに対する周知もお願いしたく存じます。

なお、日本商工会議所では、全国515商工会議所が参加する、毎月行っている会議が

ございますので、こちらでも周知を行ってまいります。

また、地方計画策定に当たりましては、第4次計画の際にも各地の商工会議所が策定委員会等に参画させていただきましたが、ぜひ、各地の商工会議所の意見を汲み取っていただくようお願いします。

交通計画について、私は人口二万数千人しかいない富良野市に住んでおりますが、やはり地方は交通インフラに対する大変な危機感を持っています。本計画には、危機感を実感していただく書き方をさせていただいており、厚く御礼を申し上げます。

また、今後、アフターコロナになったときの変化を考えると、地方経済の活性化の中で、観光、特にインバウンド観光というのは影響力が大変大きなものでありますので、これについては、やはり公共交通が大きな役割を果たしているということを強調いただきたいと思います。

また、私は実際に会社を経営しておりますが、地方部の人手不足は大変深刻なものがございまして。特に我々の仲間である運輸業界は大変苦勞しておりますので、物流関係の深刻な労働力不足への対応等もぜひ積極的に進めるようお願いをしたいと思います。

以上です。

【金本部長】 どうもありがとうございました。

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。

大変な広範な内容をよく取りまとめていただきまして、ありがとうございました。感謝申し上げます。ぜひこれを実現するように実行していただきたいと思っています。

そのときに、非常にささいな問題なんですけれども、交通基本計画のほうで、例外的なKPIについて、現状の数値の書き込みがないところが幾つかあります。20番とか、109番とかという。現状がないと、担当者、これからどうしたらいいかというのが分からなくて、実は分かっている書いていないんだと思いますけど、そこが実際に担当する方に分かるように御指示をお願いしたいと思います。

以上です。

【金本部長】 どうもありがとうございました。

あと手の挙がっている方は特にいらっしゃいませんが、ございませんでしょうか。

それでは、幾つか文言に関わる議論もございましたので、事務局のほうから御回答のほうをお願いできればと思いますが。

【社会資本整備政策課長】 それでは、社会資本整備重点計画のほうについて、少しお答えとコメントさせていただきます。

本日も非常にたくさんの御指摘を頂きまして、本当にありがとうございます。頂いた御意見を私どものほうでまた内部でも検討しますが、大きく分けて、用語の分かりにくさといえますか、注釈がないとか、分かりにくさといったような御指摘もありましたし、また、御指摘を踏まえて書いて修正した部分も多々あるんですけど、もうちょっと強調してほしいですとか、そういったような御趣旨の御意見、御指摘もあったと思います。また、計画を作って、これをどう実践していくのか、あるいは、周知に力を入れていくべきといったような御意見もあったかと思っております。

その中で、幾つかコメントさせていただきますと、1つは、サイバーポートについて、これは用語として分かりにくいといった御指摘がありました。実は、63ページの下の方の注釈のところにサイバーポートというものを書いてはおるんです。その後のところに出てきたものは、次回以降の用語については書いていないという整理にしております。ただ、一緒に併せて御指摘いただいたAIターミナルのところは、それが無いので、そのところはまた検討を内部でもさせていただければと思います。

それから、もう一つは、8ページでございますけれども、第6期の科学技術・イノベーション基本計画との親和性、連携についてということで、実はこれ、かつて意見を頂いて、ここに書いておったんですけども、これ以上にもう少しということであれば、またそれについては検討させていただきますが、一応ここにも書かせていただいております。

また、その他、幾つかもう少し踏み込んで強調したらどうかといったような御指摘もありましたし、それについては、どこまで修正できるか、検討させていただきます。

また、KPIにつきましては、この会合で何度か御意見も頂いておりますし、また、今日のメカニズムを実行するためのKPIとしていくべきではないかといったようなこと、次期計画に向けても検討してほしいといったような御意見も頂いておりますので、KPIについても、また今後に向けて不断の見直しをしていきたいと思っております。

そして、この計画を作っても、どう実践するかが非常に重要だといったような御指摘も頂いております。特に、これができた暁には、私どもとしても、ぜひ広報、周知に力を入れていきたいと思っております。特に理念の周知もしてほしいといったような御意見もございました。あるいは、地方計画、地方の重点計画のほうでは具体のプロジェクトなども入ってくることとなりますけれども、これについてあまり取り上げられていないのではな

いかといったような御指摘もありましたので、この本体の重点計画、それから、これから出来上がってくる地方の計画も併せて、周知、広報に力を入れていきたいと思っております。

さらには、またフォローアップを適切に行って、また次の計画に向けての見直しに向けて、フォローアップも適切に進めていければと考えております。

以上でございます。ありがとうございました。

【交通政策課長】 それでは、続きまして、交通政策基本計画についての御指摘いただいた点につきまして、私、中村のほうからコメントさせていただきます。

まず、サイバーポートが分かりにくい、同様でありまして、交通政策基本計画のほうは38ページなんですが、まずサイバーポートの定義自体は、26行目以降のところ、28行目に、港湾関連データ連携基盤を「サイバーポート」ということで、こういったものを指しているということをお示ししたつもりというか、そういう意図で書いてございます。

そのサイバーポートの指標にしていますサイバーポート(港湾物流)というのは、27行目にありますとおり、データ連携基盤の港湾物流や港湾管理、それから、港湾インフラの各種情報のうちの港湾物流に関わるものと、これは社会資本整備重点計画の注と同じような意図で書いておりまして、さらに分かりにくいという御指摘でございましたら、注をどうするかとか、また少し工夫をしたいと思っております。

それから、負担のお話がありまして、30ページのところの、ちょっと報道に出たことでもございまして、委員からも御指摘のとおり、パブコメでも割と多くの御意見を頂戴したところでございます。特に、30ページの13行目以降のバリアフリー化を進めるために、都市部において利用者の薄く広い負担によりということ、負担という言葉がありますので、やはり利用者の方への負担ということ、非常に大きな課題でありますし、御関心の高い分野だと思っております。

ただ、これにつきましては、もともとバリアフリーの推進に当たりましては、国と地方自治体が3分の1ずつ補助をしてエレベーター等の整備を促すという、もともとの予算の措置もやっております。これは当然ながら、引き続き予算の確保に努めて、しっかり取り組んでいくことはまず大前提でございますので、その上で、今回の指標にも盛り込んでございますが、バリアフリーの新しい目標ということで、非常に意欲的な目標も立ててございまして、そういったものを、ここにもございますが、鉄道施設などのバリア

フリー化を加速するために、そういった予算も活用しながら、一方では、広く薄い負担も少し頂きながら、より早く多くの鉄道施設等でバリアフリー化を進めるということを目指して、こういった文言を入れているところでございますが、今後、詳細につきましては、その負担の在り方も含めて検討してまいりますので、そういったような負担と受益のことも慎重に考えながら進めてまいりたいと思っております。

ただ、この施策が書かれておりますところは、基本の方針Aのところ、その目指すべきところというのは、誰もが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・確保でございますし、この具体的に書かれている目標③については、代表的に高齢者ですとか障害者ということは例示してございますが、そういう方のみならず、誰もが、いつでもどこへでも移動できるというのが、28ページのこの目標の趣旨にも書いてございますし、そういった意味では、単に特定の方ではなくて、やはりどんな方でも移動しやすいということが今回のこの計画に盛り込んでいる考え方でございますので、そういったことも十分踏まえながら、今後しっかり検討してまいりたいと考えてございます。

それから、脱炭素化とその対応につきまして、公共交通の利用促進や、それを促す行動変容の取組が重要であるという御指摘がございました。それはおっしゃるとおりでありまして、その点につきましては、55ページのところの施策の中で、いろいろ盛り込んであるので分かりにくいところではありますが、個々の車両の取組ですとか、海運、航空、港湾などの個々の取組以外にも、具体的には55ページの25行目のところではありますが、公共交通の利用促進のための、代表的にはMa a Sですとか、モビリティ・マネジメントといったものがございます。まさにモビリティ・マネジメントというのは人々の行動変容を促すような取組でございまして、こういったことも、ちょっと目立たない形になっているかもしれませんが、そういったことはしっかり脱炭素化の加速の一つの施策として取り組んでまいりたいと考えてございます。

それから、ダイナミックプライシングにつきましては、鉄道域に加えて、タクシーの議論も昨今出てございますが、計画の中で盛り込んでいるところは、これも委員から御指摘があったとおり、25ページでございますが、サブスクリプションですとか、事前確定運賃や、変動という意味では、迎車料金の取組というところに計画としてはとどめておりまして、今後のこうした点については、これも皆様の御意見を聞きながら慎重に検討してまいりたいと考えているところでございます。

そのほか、様々御意見いただきまして、これまでの各委員の皆様の御意見を踏まえた形

でそれを評価いただけるようなコメントいただきまして、ありがとうございました。

私からのコメントは以上でございます。

【金本部長】 小池俊雄委員から手が挙がっていますが。

【小池（俊）委員】 先ほど事務局から御指摘あったように、一番重要なポイントはちゃんと入っているのを、私、勘違いして見過ごしていたようで申し訳ありません。第6期の科学技術・イノベーション計画の記述につきましては、現在のままで結構でございます。どうも失礼いたしました。

【金本部長】 あと、谷口守委員から手が挙がっているようですが。

【谷口（守）委員】 すみません。サイバーポートの件で、私の説明の仕方が悪くて申し訳ございませんでした。申し上げたかったのは、サイバーポートの説明は書いていただいているんですけども、サイバーポート（港湾物流）というふうに、港湾物流のみを特定されてしまっているの、そういう意味では、上のところで港湾物流以外のものもいろいろ含んでサイバーポートと定義されていることが分からなくなっちゃっていますよという、そういう意味の指摘だったんですね。

あと、今、御説明いただいて気づいたのが、この2つのサイバーポートの説明が、社会資本整備側と交通側とで説明の内容が異なっているの、説明の内容は統一されたほうがいいのではないのでしょうかというのが追加のコメントになります。

以上です。

【金本部長】 あと、大久保規子委員、お願いいたします。

【大久保委員】 ありがとうございます。

ただいまの交通政策基本計画のバリアフリーの部分、30ページの14行目ですが、説明の趣旨は分かりましたが、恐らく公共の責任から利用者負担に転嫁されるというミスリーディングがあるのではないかと思いますので、対案ですけれども、14行目を、利用者の薄く広い負担も得て、「負担により」ではなくて、「負担も得て」というような文言を検討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した。

今の谷口委員と大久保委員の話、事務局のほうはどんな感じでしょうか。

【社会資本整備政策課長】 今のサイバーポートのところにつきましては、両計画に出てくる用語でございますので、よく両計画間で表現ぶりも含めて調整をさせていただけれ

ばと思います。

【交通政策課長】 交通政策課長、中村でございます。そのようにしたいと思います。

それから、バリアフリーの料金の件につきましては、御意見ありがとうございました。ちょっと検討させていただきます。おっしゃるとおりで、若干ミスリーディングのところはあろうかと思しますので、少し検討いたします。

あと、サイバーポートにつきましては、港湾局の方、もし出席していれば、誰かコメントあれば、何かありますでしょうか。特になければ、両課でまた改めて御相談させていただきたいと思っております。

【谷口（守）委員】 括弧と港湾物流という文字だけを取られれば大丈夫だと思いますので。サイバーポートへ接続可能な港湾関係者数という……。

【交通政策課長】 聞いているところでは、サイバーポートの定義は、3つの分野があるんですが、まず取り組もうとしているのは、港湾物流に関するデータの話に限ってKPIを設定しているものですから、このような書きぶりになっているというように聞いておまして、港湾局からもし補足があれば、お願いいたします。

【港湾局計画課長】 港湾局の計画課長でございます。

サイバーポートにつきましては、御指摘のとおり、3つの分野から成り立つということなんですが、残りの2つ、港湾管理と港湾インフラの部分のデータベースについては、まだこれから作っていくという段階なので、現段階では港湾物流に係るもののみをアウトプットとして出しているということでございます。

【谷口（守）委員】 了解しました。

【金本部長】 どうもありがとうございました。

そのほか、御意見ございますでしょうか。よろしゅうございますか。

それでは、本日も貴重な御意見を頂きまして、ありがとうございました。本日頂きました各委員の御意見等の扱いにつきましては、私のほうに御一任いただいて、その上で、社会資本整備重点計画（案）、交通政策基本計画（案）について、妥当である旨を計画部会の意見として報告させていただきたいと思っておりますが、いかがでしょうか。よろしゅうございますでしょうか。

（「異議なし」の声あり）

【金本部長】 どうもありがとうございました。

それでは、熱心な御議論、また円滑な議事進行に御協力いただきまして、ありがとうございます。

ございました。

以上をもちまして、社会資本整備重点計画、交通政策基本計画の策定についての審議は終わらせていただくということとなりますが、新計画がどのように実行されていくかが肝心なことでありまして、そのために、継続的にこの計画部会でもフォローアップをしながら、時々の課題に応じて、また必要な議論を重ねてまいりたいと思っております。

最後に、事務局のほうから御発言ございますでしょうか。

【官房審議官（総合政策）】 よろしいでしょうか。総合政策局の審議官をしております市川でございます。

先生方、これまで約1年半の間に6回の御審議を頂きまして、大変御熱心に御議論、あるいは御意見を頂きまして、ありがとうございました。

誤解を恐れずに申し上げますと、社会資本整備につきましては、ここ数年、潮目が感じたとような気がいたしております。自然災害の起き方、大変レベルも違ってきておりますし、大変な危機感を持って我々是对応してきております。もちろん、災害は起こらないほうがいいのですけれども、こうした自然の猛威に対して、我々、国土をいかに強くしなやかなものにしていくか、あるいは、安全と安心を確保するために必要なインフラの在り方はどうあるべきかといったようなことについて各方面で議論がなされ、先ほど委員の先生方からも御指摘ありましたが、国土強靱化のための3か年対策なり5か年の加速化対策、こういったものがまとめられてきております。

こうした状況の中で、またコロナ禍で今回、社会資本整備重点計画の改定の御議論を頂いたわけでありまして。

もとより我々に与えられているミッションは変わりません。各種のインフラ、これをしっかり整備・管理して、生活の安全・安心の確保、これはもちろんでございますが、生活の質をいかに向上していくか、あるいは、持続可能な形での経済成長を下支えし、どう寄与していくべきかといったような、インフラが発揮すべき本来の効果、これを最大化していくことこそだと思っております。

このミッションを実行していく上で、今回の計画案におきましては、あえて「インフラ経営」ですとか、「総力」というキーワードを入れさせていただきまして、御賛同も頂いたところであります。インフラは国民共有の資産、その価値を最大化する、あるいは、それをフルに活用して新しい価値を生み出していく。さらに、全体最適をどう追求すべきかといったようなことも踏まえて、インフラ経営をしていく、そんな営みこそがインフラ経営

ではないかと思っております。

それも行政だけではなくて、事業者の方々、あるいは、地域にお住まいの方々、あらゆる関係者が総力を挙げて考え、課題解決に立ち向かっていく、そんな当たり前のことではありますけれども、当たり前のことを当たり前として、インフラに関わる方々の言わば指針なり理念として、広く定着させていければと思っております。

本日、大変活発に御意見も頂きました。これまで頂いた貴重な御意見をしっかりと計画の案に反映させて、閣議決定の暁には、いろんな工夫をしながら計画の内容を実行に移してまいりたいと思っておりますので、引き続きアドバイス、御指導賜れればと思っております。

大変長い間、ありがとうございました。以上でございます。

【官房審議官(公共交通・物流政策)】 引き続きまして、公共交通・物流政策を担当しております審議官の金井でございます。

部会長をはじめ、委員の皆様方におかれましては、これまでたび重なる熱心な御審議、大変ありがとうございました。

今回の第2次の交通政策基本計画の策定に当たりましては、まさに人口減少をはじめとする様々な課題が深刻化する中で、この新型コロナウイルスという、まさに未曾有の事態が起こり、交通を取り巻く環境はこれまでにない、まさに危機に直面していくという、こういう状況におきまして、この危機をどのように認識して、どのように乗り越えていくべきなのかといった、大変難しい問題につきまして、様々な観点から御議論いただいたと思っております。

我々、今回のこの熱心な御審議いただいた交通政策基本計画に基づきまして、K P Iの達成も含めまして、また周知も含めまして、しっかりと着実にその実現に向けて交通政策を進めてまいりたいと考えております。

そのためには、この基本計画でも述べられていますけれども、これまで以上に多様な主体が連携・協働して、公助・共助・自助に関わるあらゆる施策を総動員して、全力で取り組んでいく必要があると思っておりますので、今後も委員の先生方におかれましては、引き続き御指導のほど、よろしく願いいたします。

大変どうもありがとうございました。

【金本部会長】 ありがとうございました。

それでは、本日の議事は以上になります。

進行を事務局のほうにお戻ししますので、よろしくお願いいたします。

【社会資本整備戦略推進官】 金本部長、また、委員の皆様、ありがとうございました。

委員の皆様方には、これからも引き続き御指導いただくこととなりますが、どうぞよろしくお願いいたします。

最後に1点、事務的な御連絡ですが、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頂いた上で、国土交通省のホームページにて公開いたしますので、よろしくお願いいたします。

それでは、以上をもちまして、本計画部会を閉会いたします。本日は熱心な御議論いただき、誠にありがとうございました。

— 了 —