

第51回社会資本整備審議会計画部会及び  
第49回交通政策審議会交通体系分科会計画部会

令和6年4月25日

【社会資本整備戦略推進官】 定刻となりましたので、ただいまから第51回社会資本整備審議会計画部会及び第49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。本日は、全31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23名の御参加となります。また、本日、一般社団法人日本経済団体連合会常務理事の岩村委員が御欠席であります。専門的な御意見をいただくために日本経済団体連合会産業政策本部上席主幹の脇坂様に御出席いただく予定でございます。30分ほど遅れての御出席となる見込みです。

よりまして、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。

次に、本日の会議形式は、オンライン併用で開催いたします。オンラインで御出席いただいております委員におかれては、事務局より事前に御案内したMicrosoft Teams（WEB会議）参加手順を併せて御参照ください。オンラインの皆様におかれましては、カメラ及びマイクは通常オフの状態、御発言する際にカメラ及びマイクをオン、発言を終えられましたら、再度オフとしてください。傍聴の皆様は、円滑な会議運営のため、カメラ・マイクをオフの状態での傍聴に御協力をお願いします。

また、会議室にいらっしゃる委員はじめ皆様は、御発言される際は机上のマイク真ん中の銀色のボタンを押してください。赤が点灯していればオンとなっております。発言が終わ

られましたら、もう一度銀色のボタンを押してオフにしてください。映像や音声通話に不都合が生じた場合、チャット機能にてお知らせいただくか、または事前に御案内の緊急連絡先にお問合わせください。

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榊より御挨拶を申し上げます。榊局長、よろしく願いいたします。

【総合政策局長】 皆さん、こんにちは。総合政策局長の榊でございます。どうぞよろしく願い申し上げます。本日は、小林部会長をはじめ、委員の皆様におかれましては、大変お忙しい中、本計画部会に御出席をいただき、誠にありがとうございます。また、日頃より国土交通行政に格別の御高配を賜っておりますこと、この場をおかりして厚く御礼申し上げます。

国土交通省では、国民の安全・安心の確保、持続的な経済成長の実現、個性を生かした地域づくりと分散型の国づくり、これを重点的に取り組むべき3本の柱として掲げ、所管行政を推進してきているところです。その際には、本部会の委員の皆様の御指導の下、令和3年に策定いたしました第5次社会資本整備重点計画と第2次交通政策基本計画を車の両輪として連携を図りつつ、1つ1つの施策に取り組んできております。

これら2つの計画の計画期間でございますが、令和7年度までとされておりますことから、計画の見直しに向けた議論をお願いしたいと考えております。近年、全国各地で自然災害が激甚化、頻発化しております。1月の能登半島地震に続き、先週も豊後水道を震源とする大きな地震が発生いたしました。また、地震に限らず地球温暖化、気候変動の影響による大雨や台風など自然災害の脅威はますます大きくなってきております。

加えて、人口の減少や急速な少子高齢化、建設業や交通運輸関係産業における担い手不足、インフラ老朽化の加速度的な進行、国際競争の激化、世界的な不確実性の拡大、DX、GXの進展など我が国を取り巻く社会経済情勢は大きく変化してきております。計画の見直しに当たりましては、こうした変化を踏まえつつ、これからの時代にふさわしい社会資本整備や交通政策のあり方を示していく必要があると考えております。このため、本日、国土交通大臣から社会資本整備審議会及び交通政策審議会に対し、計画の見直しについて諮問がなされ、両審議会から本計画部会に付託されました。

限られた時間ではございますが、小林部会長をはじめ、委員の皆様には忌憚のない御意見をいただきますとともに、引き続き幅広い見地からより一層の御指導を賜りますようお願い申し上げます。私からの冒頭の御挨拶とさせていただきます。どうぞよろしくお願

い申し上げます。

【社会資本整備戦略推進官】 続きまして、新しく委員に御就任された皆様の御紹介に移らせていただきます。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4名の委員が御就任されておりますので御紹介させていただきます。

まず、フリーキャスター、東京大学総合防災情報研究センター客員研究員の有働由美子委員でございます。

【有働委員】 よろしくお願いいいたします。

【社会資本整備戦略推進官】 続きまして、立教大学経済学部教授の首藤若菜委員でございます。

【首藤委員】 首藤です。よろしくお願いたします。

【社会資本整備戦略推進官】 本日は御都合により御欠席のため、事務局からお名前のみ御紹介させていただきますが、ボストン・コンサルティング・グループ日本共同代表の秋池玲子委員、東京都市大学都市生活学部教授の坂井文委員でございます。よろしくお願いいいたします。

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。議事次第、委員名簿、資料の1から4、参考資料の1から5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ください。

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、議事に入りたいと思います。なお、報道関係者の方のカメラの撮影は、ここまでとさせていただきますので、御協力お願いたします。

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。どうぞよろしくお願いたします。

【小林部会長】 皆さん、よろしくお願いいいたします。小林でございます。本日より両計画の見直しが当部会に付託されまして、改定に向けた議論をスタートいたします。後ほどまた直前にも申しますけれども、今日は第1回目の会議であるということもあり、できるだけ自由な意見を言っていただきたい、御発言いただきたいと思うのですけれども、何分、委員の皆さんの人数が多うございまして、単純に割りましても1人マックス2分という、そういう状況を御理解いただきたいと思います。

計画というのは、もちろん、その時代、時代の社会経済というものを反映するのですが、もう少し将来、長期的なことを見据えながら、この計画期間の間に何をやるべき

かということかを考え将来を先取りしていかないといけない。そういう意味で、本日はラディカルな意見をお願いしたい。御承知のように、ラディカルには二つの意味がありますがあまり過激なのは怒られますけれども、本当の英語の意味でのラディカルな意見、根本的な意見をいただきたいと思っておりますので、よろしく願いいたします。

それでは、議事に入りたいと思いますが、本日の議事は4点ございます。1点目に令和6年能登半島地震からの復旧・復興に向けた主な取組、2点目に社会資本整備、交通政策を取り巻く社会経済情勢、3点目に今後の社会資本整備の施策の方向性について、4点目に今後の交通政策の方向性についてということになっております。それぞれ資料に基づいて事務局から御説明いただいた後に、これらに対して各委員の御意見を伺いたいと思しますので、よろしく願いします。オンラインの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をお知らせください。私から発言者を御指名させていただきます。

それでは、まず資料1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の齋藤でございます。私から資料1から3を一括して説明させていただきます。

まず、資料1、能登半島地震からの復旧・復興に向けた主な取組でございます。1枚おめくりいただきまして、能登半島地震の概要につきましては、御承知のとおりかと思えます。輪島市、志賀町で震度7を観測したほか、津波の発生というようなところでございまして、2ページ目でございますが、甚大な被害が発生しております。建物の倒壊、損壊、市街地の火災、津波の浸水、そして広い範囲での液状化の被害というようなところでございます。

次のページ、めくっていただきましてインフラにおきまして、甚大な被害が発生しております。これにつきましては、後ほどそれぞれ御説明いたします。初動の関係でございますけれども、4ページ目を御覧ください。TEC-FORCEの活動でございます。TEC-FORCEはリエゾンによる情報支援でありますとか、道路啓開等の緊急復旧、あるいは国交省でっております様々な資材の提供、また、ドローンなどを使った被災状況の調査といった活動をしているところでございまして、派遣実績といたしましては次のページになりますけれども、延べで2万5,000人余りということで派遣人数は歴代2位というようなところでございました。

また、インフラの各モードについての災害復旧の状況でございますけれども、まず道路

につきましては次のページでございます。1月2日から幹線道路の緊急復旧に着手いたしまして、特に沿岸部では被災箇所が多数確認されているというところでございますので、内陸側と海側、両方からくしの歯状に緊急復旧ということで、13方向の通路を確保し、孤立集落につきましては1月19日に実質的に解消させたというところでございます。

次のページをおめくりください。土砂災害につきましては、3県で440か所というところございまして、特に河道閉塞が発生した箇所でありますとか、沿岸部の地すべり発生箇所につきましては、国による緊急的な土砂災害対策を推進したというところでございます。

続きまして上下水道の関係、次のページでございます。こちらにつきましては、最大で13.6万戸が断水したというところございまして、国土交通省では全国の自治体の上下水道職員などと連携いたしまして、復旧支援を実施しているというところでございます。断水解消は、能登町では4月中、輪島市、珠洲市では5月中の見込みということになっております。また、今回の地震を教訓といたしまして、上下水道施設の被害を踏まえた今後の地震対策のあり方でありまして、上下水道一体での災害対応のあり方について議論を開始しているところでございます。

次のページは宅内配管の工事、これにつきましても国交省として工事業者の情報収集、情報発信などを行いまして、その工事の加速をしているところでございます。

次のページが港湾の関係でございます。能登地域におきまして、港湾全体で被害が及んでおります。港湾施設の一部管理を国交省にて実施しているほか、代行復旧なども行いまして、災害復旧に努めているところでございます。

次のページ、鉄道の関係でございます。のと鉄道、4月6日に運転再開ということで、これで全線運転再開というような状況になっております。

次のページが住まいの確保の関係でございます。避難所、応急的な住まいの確保、恒久的な住まいの確保、段階的な対応が必要というところございまして、2次避難の推進でありますとか、公営住宅などの空き室の活用、応急仮設住宅の建設などを進めているところでございます。その中で応急仮設住宅につきまして、次のページにございますけれども、ムービングハウスでありますとか、トレーラーハウス、プレハブなど様々な応急仮設住宅を活用いたしまして、その建設を推進しているところでございます。

また、液状化が幅広い地域で発生しているところございまして、国で直轄調査によりまして、復興まちづくり計画の策定、液状化の被害からの復興対策の検討を実施している

ところでございますが、今月決定の予備費でさらに追加的な調査というようなことを実施することにして、復興まちづくりに関しまして、その作成をしっかりと支援してまいりたいというところでございます。

資料1、最後のページになりますけれども、初動対応や応急対策でございます。こちらにつきましては、下の写真にもありますとおり、ドローンによる物資の輸送でありますとか、循環型シャワーといったところ、新技術によりまして初動対応、応急対策というものをやってきたというところであり、これらの技術が大きく貢献してきたというところでございますので、今後の初動対応・応急対策を強化するためにはどういうことが必要なのかを政府として取りまとめ、それをしっかりと対策をとっていきたいと考えているところでございます。

資料1につきましては以上でございます、続きまして資料2に移らせていただきます。資料2は社会経済情勢というところでございまして、1枚めくっていただけますでしょうか。前回の計画部会、12月の際には、こちらにあります6つの社会情勢、すなわち、気候変動などの自然災害の関係、インフラの老朽化の関係、左下にありますけれども、国際競争の激化などの経済の関係、また、右上にありますけれども、地域の危機ということで地域社会の関係、次が人材不足、グリーンの関係、この6つの観点におきまして、資料を提供いたしまして、様々な御議論をいただいたというところでございます。こちらにつきまして、前回いただきました御意見について、2ページ目以降でまとめているところでございます。このそれぞれいただいた御意見を基に論点を構成しておりますので、続きまして資料3のほうに移らせていただきたいと思います。

資料3を1枚おめくりいただければと思います。資料3の構成ですけれども、1.であります。ここは論点を3つの構成に分けております。社会資本整備の全体の方向性と先ほど申し上げた6つの社会情勢それぞれの論点、そしてその計画の実効性を確保するための公共事業評価でありますとか、そういった様々な手法に関する個別の論点ということにしております。2.に、それぞれで挙げた論点を1つにまとめているというものがございまして、一覧できるようにしております。

では、資料の3つの構成のそれぞれの論点について御説明をさせていただきます。おめくりいただきまして3ページでございます。社会資本整備の全体の方向性につきまして、前回の御意見といたしまして3つの総力でありますとか、インフラ経営、これらについては、しっかりと言及をしていくべきだというような御意見でありますとか、Well-beingで

ありますとか、豊かな暮らし、こういったものを国民全体で理解を共有して、その促進を図っていくというようなことが必要ではないかというような御意見もいただいたところで

す。

それを踏まえまして論点でございますけれども、次のページの下のところにまとめております。国土交通省での中長期的な社会資本整備の目的である安全・安心、地域社会、経済成長、この3つの柱というものが今後とも変わりがないかという点。また、重点計画で、今掲げております6つの重点目標、これについてこのままでよいのかという点、また、先ほど申し上げた3つの総力でありますとか、インフラ経営、こういったところは施策の連携に関わるところでございますが、こういったところを具体的にどういうふうに進めていくべきなのかというような点について、論点として挙げさせていただいております。

続きまして、先ほど申し上げた6つの社会経済情勢それぞれの論点について御説明いたします。7ページでございます。まず自然災害の関係でございます。前回の御議論の中では、流域治水などについてさらに連携を深めていくべきではないかというような点でありますとか、意見の3つ目にありますけれども、同時発生した災害などに対して複合的な対策というようなものを検討していかなければいけないのではないかとというような点、意見の一番下のところにありますようなハード・ソフト施策というようなものの両方を組み合わせるといふようなことの重要性についてもちゃんと社会に発信していかなければいけないのではないかとというような御意見をいただいております。

これを踏まえて論点、下にございますけれども、流域治水など分野間の連携をいかに進めていくかというような点でありますとか、2ポツ目、ハード・ソフト施策の連携、そういったものを効果的にどう組み合わせていくべきか。地震対策としての耐震化、津波対策の推進をどうしていくか。また、4ポツ目に能登半島地震を踏まえまして、日常時・非常時などのフェーズにとらわれないフェーズフリーの考え方なども含めまして、そういった危機管理対策というものをどういうふうに強化していくべきかという点。5つ目に住民の防災意識の向上、実効性のある避難体制をどう確保していくべきかというようなところを論点として挙げさせていただいております。

続きまして社会経済情勢の2つ目の老朽化の関係です。9ページになります。こちらにつきましては、群マネの関係でございます、各モデル地域のよい点を学ぶべきではないかというような御意見でありますとか、広域的なインフラマネジメントが必要ではないか、あるいは2ポツ目にありますけれども、インフラの老朽化のデータ収集などのソフト面で

市民の参画というものを促進すべきではないかというような御意見をいただいたところでございます。

これを踏まえまして、論点として挙げさせていただいておりますが、優先順位をしっかりとつけながら、予防保全型のインフラメンテナンスの本格転換をいかに図るべきか。また、群マネに代表されるような広域的・戦略的なインフラマネジメントをいかに展開していくべきか。また、市民参画をどのように促すか。その下にありますが、新技術の導入でありますとか、あるいは集約・再編等のストック適正化というものをどのように進めていくべきかというようなところを論点として挙げさせていただいております。

続きまして12ページになりますが、経済成長の関係でございまして。こちらにつきましては、前回、オーバーツーリズムなどによります交通渋滞の問題についてしっかりと取り上げていくべきというようなことでありますとか、効率的な物流ネットワークの整備、モーダルシフトの推進が必要というところ、あと4ポツ目にありますけれども、産業の立地促進に資するインフラ整備というのが重要ではないかというような御意見をいただいております。これを踏まえまして論点として広域的な人流・物流ネットワーク、これをどういうふうに整備していくか。2ポツ目として産業の立地と発展をもたらすインフラの重点整備をどう進めていくべきか。4ポツ目に外国人の話を入れましたけれども、訪日外国人の受入・対応能力の確保を図りながら、観光の活性化をいかに図るべきかといったところを論点として挙げさせていただいております。

続きまして地域の関係が14ページになります。こちらにつきましては、多地域居住につきまして、もっと各省を超えた総合的な取組が必要ではないかというような御意見や、3ポツ目にあります都市圏全体で立地適正化・拠点整備というものを考えていく必要があるではないかというようなところ、あと下から4つ目になりますけれども、バリアフリーの関係につきましては、障害の方々のみならず、より一層幅広の意味で捉えることが必要ではないかといった御意見をいただいたところでございます。

これを踏まえまして、論点として挙げさせていただいておりますが、都市圏全体での広域的な立地適正化などを図るために、いかにコンパクトなまちづくりと公共交通の確保を図るべきかといったところ、また、過疎化が加速する中でデジタルとリアルが融合した地域生活圏をどのように形成していくべきか。また、政府として力を入れておりますが、子育て環境の充実、あるいは多地域居住、こういったものをどう推進していくかというところ、また、御意見をいただいたところのバリアフリーの関係では、誰もが安全・安心で暮



らしやすい地域社会の実現に向けてバリアフリーなどをどういうふうに進めていくべきかというところを論点として挙げております。

続きまして人材不足の関係でございます。物流、建設産業の2024年問題というものもしっかり取り上げていくべきというような御意見でありますとか、建築工事の関係での工期の見直しなど発注方法の改善が必要というような御意見をいただいております。担い手の確保につきましては、論点といたしまして処遇改善でありますとか、働き方改革、こういったことを通して担い手の確保、育成をいかに図るべきかというような点でありますとか、ドローン、AI、自動運転、これらの新技術をいかに社会実装していくべきかというようなところを論点として挙げさせていただいております。

6つの社会情勢の最後の6つ目になりますけれども、グリーンの関係でございます。20ページを御覧ください。前回の御意見の中では3つ目にありますけれども、高速道路でありますとか建物など、こういったところへの再生可能エネルギーの導入拡大が重要であろうという点でありますとか、EV車が出てきております中で充電ポイントの高速道路沿いでの整備の検討が必要ではないかという御意見もいただいております。

論点といたしましては、グリーンの関係で3つの柱があると思っておりますので、カーボンニュートラル、ネイチャーポジティブ、サーキュラーエコノミー、それぞれどういふふうの実効性のある取組を進めていくべきかという点と、特にグリーン関係のものにつきましては効果の見える化というものをしっかりとしていかなければいけない。その中で評価をどのようにしていくべきかというところを論点として、挙げさせていただいております。

ここまでの社会情勢の変化に基づきまして、論点を整理したものでございます。次の23ページ以降が計画の実効性の確保に関しまして、今の社重点におきまして第4章で記載しているようなところでございますが、様々な個別の方策につきましての論点でございます。まず1つは地方ブロック社重点と申しまして、地方ブロックごとに社会資本整備の重点計画のKPIとかを下ろしているものがございまして、その中では事業の見通しなどできるだけ明確化しているところでございます。その事業の見通しを明確化することによって民間投資の誘発などを図っているところでございますが、そういったところを通じましてインフラストックの最大化をいかに図るべきかというところを論点として挙げさせていただいております。

また、次の26ページ、公共事業評価の関係でございます。御意見といたしまして、前

回、イギリスの例を挙げていただきまして、B/Cを参考程度に見るという方向性が打ち出されているということも御指摘いただいたところです。これを踏まえまして、より幅広く貨幣換算が困難なところも含めまして、その効果というものを考慮した総合的な評価をいかに実施すべきかというような点と、また、そのB/Cに限らずですけれども、ストック効果の見える化をいかに図るべきかというようなところを論点とさせていただいています。

また、こうした施策の実効性を高めるに当たりましては、連携の強化が必要でございますが、27ページでございます。皆様からの御意見の中でも社会資本整備の分野間連携だとか、それ以外の部分との連携、協力というところをしっかりと言及すべきだというような御意見をいただいております。論点といたしましても、いかに相互連携を図りながら効率的・効果的な社会資本整備を推進すべきかというところを挙げさせていただいております。特に今月から水道行政が国土交通省に移管しているということを踏まえまして、その上下水道一体での取組の推進といったところ、しっかりと論点として挙げさせていただいております。

また、多様な主体の参画という点で28ページでございますけれども、先ほども申し上げた老朽化に伴いまして市民参画の促進が必要ではないかというところでもありますとか、御意見いただいているところでございますので、そういった民間事業者とか住民というものの主体的な参画を促すためにどういった支援が必要だというところを論点として挙げさせていただいております。

また、次がデータの関係でございます。流域治水など関係者の多い施策につきましては、データの整備、統合、また、オープンデータ化というところに期待するという御意見をいただいておりますので、30ページの下でございますけれども、そういった多様なデータの一元化・連携でありますとか、オープンなデータプラットフォームの構築といったところを論点として挙げさせていただいております。

最後になりますけれども、重点計画のフォローアップということで、前回は計画のフォローアップの会でございますので、この点多くの御意見をいただいていたところです。5ポツ目になりますけれども、インフラによって世の中がどういうふうなサービスが届いているのかというところを可視化するために、そのアウトプット・アウトカムの指標をどういうふうにするのかという検討が必要であるというところでもありますとか、その3つ下でございますが、KPIは本来アウトプットを評価するものであるが、長期的な目標につ

いてもしっかりと書き込んでいく必要があるということを御意見いただいておりますので、論点といたしまして、国民目線で分かりやすく可視化するためにアウトプットとアウトカム、これらについていかに設定していくべきかという点でありますとか、あと世界的な潮流であるWell-beingに関しまして、その関連施策、その指標というものをどういうふうにも充実・フォローアップしていくべきかというところを論点として挙げさせていただいております。

今回、諮問の会ということで幅広く論点を挙げさせていただいておりますので、こちらについて過不足がないか、あるいはより注力すべき点がどういったところかというところを御指摘いただければと思います。資料3までは以上でございます。

【官房参事官（交通産業）】 交通産業参事官の奈良と申します。引き続きまして、議事の4、資料4の今後の交通政策の方向性について御説明をさせていただきます。

早速でございますけれども、資料の3ページを御覧いただければと思います。昨年12月の計画部会での議論を踏まえまして、現行の交通政策基本計画を策定した当時から、社会経済環境の変化、大きな動きについて9つに整理をしたものでございます。ざっくり分類しますと、①から③までが地域を取り巻く変化、④、⑤が経済を取り巻く変化、⑥、⑦が災害や環境に係る変化というような分類になってございます。⑧と⑨につきましては、それぞれ分野横断的な視点から技術や多様性や包摂性に関する変化を取り上げております。早速、この9つの変化について数字などで御説明をさせていただければと思います。

まず、4ページ目を御覧ください。まず地域に関する社会経済環境の変化という大きな観点から、1つ目に地域社会の持続性に関連して幾つかデータを御紹介しております。左側が食料品など、いわゆる買物弱者が増加している現状を、また、高齢層を中心に公共交通が減って自動車が運転できないと生活ができないという声が上がっているという現状を御紹介してございます。

5ページを御覧ください。乗合と地域鉄道の利用者は減少傾向にありまして、他方、右側ですけれども、過疎地等で市町村やNPOが行う自家用車を用いた自家用有償旅客運送は増加し続けております。

6ページにお進みいただければと思います。先ほどございましたけれども、Well-being、幸福や健康と交通という文脈ですけれども、高齢社会が進行する中で公共交通の利用促進により医療費が削減されたとのデータが示されてございます。

7ページ目からでございますけれども、現在、地域で直面をしている課題と関係者の取

組を御紹介させていただければと思います。まずはJR西日本の芸備線についてです。岡山から広島を結ぶ路線でありまして、その一部の区間につきまして大量輸送機関としての鉄道の特性が生かされておらず、事業者と沿線の自治体との連携と協働が特に必要な状況となっているということで、8ページですけれども、昨年改正されました地域交通法にのっとり、特に御利用の少ない区間について、全国で初めてローカル線の再構築に向けた協議会を国が設置し、協議を行っているところでございます。

9ページ目でございます。地域交通の担い手や移動の不足の解消のため、今月から日本版ライドシェアとも呼ばれる自家用車活用事業が始まっております。タクシーが不足する地域、時期、時間帯におきまして、その不足分を補うため、タクシー事業者の管理の下で地域の自家用車や一般ドライバーを活用するサービスでございます。また、自家用有償旅客運送事業につきましても、実施のしやすさを向上させるため、徹底的に見直しまして、地域公共交通会議の運営手法の見直しなどを行っております。

次の2点目の人材不足の深刻化の現状についてデータの御紹介をさせていただきます。11ページですけれども、左側のグラフで自動車運転の職業の有効求人倍率が高くなっていることを示しておりまして、右側の表でこれらの職種において労働時間が平均より長く、また、年間所得は平均より低いとの調査結果を示しております。

12ページにお進みいただければと思います。左側が人材不足により廃止されたキロ数でございます。過去と比べても近年の廃止キロ数が多くなっているという状況です。右側ですけれども、大きく報道されました大阪の金剛バスの事業廃止事例を御紹介しております。このように人材不足により地方だけではなく、都市部でも大きな影響が出ているという現状でございます。

13ページ目でございます。外国人材の受入状況について示しております。これまで交通分野では、航空、自動車整備、造船等につきまして、特定技能制度の対象になっておりましたが、先月末、バス、タクシー、トラック、鉄道の運転士が新たに認められたところでございます。

14ページ目でございます。交通分野の労働環境の改善が大きな課題となっております。自動車、海上、鉄道運送それぞれの分野での職場環境の改善に加えまして、特に近年では、いわゆるカスタマーハラスメントについても取組が進んできております。

15ページ目でございます。技術を活用した労働環境の改善や生産性向上も重要でございます。コンテナターミナルの例ですけれども、最新技術の活用によりまして大型荷役機

械の遠隔操作化やゲートでの待ち時間を短縮する取組が始まっております。

次に3番目の持続可能な交通産業という視点から、現状の数字を御紹介させていただきます。16ページ目ですけれども、左側に消費者物価指数が今後も上昇傾向で続くというような予測を示してございます。また、こうした状況を背景に、バス、タクシーなどの産業分野で運賃改定が活発化しております。

17ページ目でございますけれども、自動車運転者のみならず、これは船員や鉄道ですとか、中小鉄道も含めた運転者の給与水準などの比較をしてございます。ほかの交通産業分野と比べましても、やはり自動車の分野においては労働時間が長く、給与水準が低いといったような傾向がございます。

次に、次の2番目ですけれども、経済に関する環境変化という大きな観点から、4番目に国際競争の激化や世界的な不確実性の拡大ということで、少し数字を御紹介させていただきます。今後の経済活動の見通しですけれども、アジア主要国のGDPは大きく増加すると見込まれる一方で、ほかの先進国、特に日本のGDPは穏やかな伸びにとどまっているというような予測になってございます。

次のページをお開きください。中東情勢の一層の緊迫化、ロシアのウクライナ侵攻などを受けまして、海上輸送や航空輸送にも大きな影響が生じております。所要時間や運航コストの増大といったような事象が発生してございます。

20ページをお願いします。こうした中ではございますけれども、日本の投資先としての魅力は好転しておりまして、製品、エネルギー等の分野において、米国だけではなく中国との価格差も大幅に縮小しております。

次のページに国内回帰の事例も幾つかお示しもさせていただいております。22ページ目をお願いいたします。日本経済を支える基幹的な交通インフラということで、近年、新幹線が相次いで開業しておりますので、その効果を整理しております。

23ページ目、次のページでございますけれども、先月の北陸新幹線の金沢・敦賀間の開業に伴いまして、当面の効果ですけれども、駅周辺の開発ですとか、地方鉄道の利用者増といったような効果が現れております。

次に5番目ですけれども、持続可能な観点という視点で、観光という視点で最新の数字を御紹介いたします。24ページ目ですけれども、本年の1月から3月までの訪日外国人旅行者数の数字は、既に2019年の水準を超えているということで、また、消費額につきましても昨年5.3兆円と過去最高を記録しているところでございます。

25ページ目でございます。他方、こうした中、いわゆるオーバーツーリズムへの懸念が高まっているということで、地域で現在どういった課題が生じているかについて事例を御紹介しております。例えば京都ですけれども、バスの混雑とか、無断での写真撮影等が問題になっているというところでございます。

26ページ目に、この傾向を数字で確認をさせていただきますと、外国人延べ宿泊者数の推移を見ますと、コロナ前に比べても宿泊者が三大都市圏に集中しているという傾向が見られておりまして、このため、地方部でも受入環境の整備をどんどん進めているというところでございます。

次に災害や環境に関する変化という大きな観点で、6番目ですけれども、巨大災害リスク、重大事故の発生について最近の事例を御報告したいと思います。27ページ目につきましては、冒頭、能登半島地震、御紹介をしましたがけれども、この2年間で見たときにも、ほかにも地震、大雪、大雨といったような事象が続いてございます。

また、28ページ目でございますけれども、知床の遊覧船の悲惨な事故、また、本年1月の羽田空港の航空機衝突事故等、重大な事故が発生しておりまして、制度改正を含む様々な措置を講じているところでございます。

次に7番目でございますけれども、カーボンニュートラル目標に向けた運輸部門の役割ということで、最近の状況を整理しておりますが、これ、御案内の中身が多いかと思えますので、説明を省略させていただいて31ページを御覧いただければと思います。世界各国でGX投資に向けた競争というのが激化しておりますけれども、日本においてもGX経済移行債を発行しまして、こういった脱炭素化に向けた投資を促進ということと、2028年度からは賦課金の徴収によって、その償還を行っていく方針としてございます。

32ページ、次のページですけれども、これに関連した新技術の開発の動向ということで、ゼロエミッション船や、SAFの導入などの取組について御紹介をさせていただいております。

8番目でございます。次のページですけれども、横断的な事案として新技術の進化に関する最近の動きについて取り上げたいと思っております。33ページは交通分野での先端技術の導入例として、顔認証改札ですとか、線路設備モニタリングなどの事例を御紹介しております。

続いて34ページ、35ページですけれども、ドローンと自動運転と自動運航船について取り上げております。ドローンの社会実装の取組については、制度改正として機上カメ

ラの活用により補助者とか看板の設置といったような措置を撤廃するといったような制度改正を行っておりまして、これは実際に能登半島地震でも物資輸送に使われたりしております。

これらの新技術の開発に伴いまして、サイバー攻撃などのセキュリティーリスクも高まっているということで、36ページ目に昨年の夏の名古屋港のシステム障害の事例をまとめさせていただいております。

9番目でございます。最後に多様性や包摂性についてのニーズの高まりの動きについて御紹介いたします。37ページにおいては、子育てしづらい環境についての国の調査結果を示しておりまして、38ページ目においては、身体障害者の方々に加え、知的・精神障害者の方の数も増加傾向でございまして、ハード・ソフト両面からのバリアフリーが必要であるというように考えてございます。

39ページでございますけれども、G7などの場においても、女性活躍に関する国際的な議論が活発化しております。

40ページ目ですけれども、具体的な事例としまして、自動車の安全基準について、男女の違いを含む多様性を考慮した衝突基準などについて世界で議論が行われているという状況でございます。

今までの状況変化についての説明を踏まえまして、45ページに考えられる論点を整理してございます。まず1つ目の論点でございますけれども、競争やビジネスが成立しない地域における公的主体の責任や地域間や事業者間の連携、必要な受益と負担の新たな関係について、どのように考えられるかということ論点として挙げてございます。

次に2つ目の人材不足の深刻化ですけれども、多様な人材の活用やモード間の連携、魅力の向上といったことに加えまして、交通拠点やネットワークのインフラをどのように機能強化していくかということも論点として挙げております。

3つ目の持続可能な交通産業という観点から、適正な運賃収受や労働環境の改善、DX化等の取組を考えていくべきではないかといったことを論点として挙げております。

4つ目の経済の視点でございますけれども、経済安全保障、あるいはその競争領域や協調領域をどのように意識して考えていくか、また、その国際的な経済活動の基盤をどのように強化すべきかという論点を挙げさせていただいております。

5つ目の観光ですけれども、持続可能な観光という視点で、地方を含めた移動需要への対応など、こういったことを論点として挙げてございます。

6つ目ですけれども、巨大災害や重大事故への対応という観点で、強靱で早期に復旧可能な交通インフラやシステムを事前にどのように備えるかといったことを論点として挙げております。

7つ目はカーボンニュートラルの目標達成に当たりまして、新技術の実用化、また、化石燃料賦課金等の新制度に対してどのように対応すべきかといったことを論点として挙げてございます。

8つ目でございますけれども、AIに代表される新たな技術というような観点から、自動運転、ドローンなどの先端技術の実装、それに当たっての規制や基準、事業者、利用者の理解醸成といったことを論点として挙げております。

最後の9つ目ですけれども、多様性や包摂性のある社会という観点で、バリアフリー化に加えまして発達障害や女性、子供といった多様な人々の生活に資する交通を実現するにはどうしたらいいかといったことを論点として挙げております。

説明については以上でございますけれども、最後に小委員会の設置について御提案をさせていただきたいと思っております。47ページを御覧いただければと思っております。次回の部会までの間に、特に持続可能な社会を実現するための交通という観点で、前回の審議のときと同様に小委員会を設けまして、実務的な検討を進めて本部会に報告をすることとしたいと考えております。

説明は以上になります。

【小林部会長】 ありがとうございます。

それでは、意見交換に入ることといたしますが、冒頭に申しましたように時間が限られていますので、時間厳守でよろしく願いいたします。一通り委員の方々の全員の意見をまず賜りたいと思っております。固めてまた事務局のほうで、もし御回答されることがありましたらよろしく願いします。

それでは、会場の方、意見がありましたら、立札を立ててください。それから、オンラインの方は「手を挙げる」のアイコンを押していただきたいと思っております。司会、全部順番を把握できかねますので、順番が前後すると思っておりますけれども、その点、お許しいただきたいと思っております。それから、できたら資料番号と該当ページとか該当箇所、もしそれが御指摘いただけるのだったら、それも併せて言っていただければありがたいと思っております。

もう早速、ほとんど挙がっている。では、根本先生から行こうか。全員が挙がっていますから、よろしく願いします。では、順番にお願いいたします。



【根本委員】 ありがとうございます。それでは、私から2つ指摘させてください。私は物流を専門としていますけれども、まず、社会資本重点計画のほうでは、資料3の18ページ辺りに自動運転の実現に向けた取組というのが紹介されています。これはぜひ次期計画の目玉として大きく取り上げてほしいなと思います。といいますのも、2027年に新東名、新名神が完成しますし、RoAD to the L4、経産省のプロジェクトの中でも2030年までに数百台程度は東名阪で実用化しようと言っているわけなので、ちょうどこの社会資本整備重点計画の期間内に、こういうことが実現するわけです。これは連携してやっていかなければいけないなと思うんです。道路局とNEXCO、それから、物流・自動車局とトラック事業者、それから、経産省とトラックメーカー、こういう省庁間、あるいは官民が連携していくというのが大事ななと思います。

それからもう1点、交通政策基本計画のほうになると思いますけれども、10年程度で鉄道、内航海運の輸送量倍増という目標を掲げています。ぜひともその実現に向けて必要な施策を書き込んでいきたい。輸送キャパシティが確かに増えそうだとすることを、皆さんが理解できるような書きっぷりにしていただきたいと思うのです。

実は御存じのように両モードともあまりキャパシティに余裕はございません。ですから、かなり大胆に施策の転換を講じるということも必要かなと思っているんです。例えば日本では旅客会社が線路を持っていますので、ダイヤ配分で旅客輸送の優先順位が高くなります。アメリカは線路を貨物会社が持っていますので、貨物が優先されます。ドイツは線路を国が持っています。ですから、より客観的に長距離・長編成の列車が優先されるようになっていきます。これが、費用対効果が高いのではないかと私も思います。あるいは、フェリーなども航路の制限とか、航行速度の制限がありますが、緩和できるところがあるのではないかと考えています。

以上です。

【小林部会長】 ありがとうございます。

それでは、田中委員、お願いします。

【田中委員】 田中です。御説明をどうもありがとうございました。私からは2点、意見をお話しさせていただければと思います。まず、資料2の最初に6つの論点を大きく整理いただきましたところ、特にインフラ老朽化のところとか、また、人口減少、高齢化による地域の危機のところを課題ととらえています。担い手になる人、つまり主体が多数必要で、民間と行政と国とが役割分担もしながら連携をしていくことが重要視されています。

私も、特に民間企業の方とさまざまな地域にフィールドリサーチで伺ってお話をしますと、企業の中でもいろいろなことが縦割りで知見が分散化されてしまっているという現状です。

つまり、そういう中で、データの共有が不足しているのではないか。よって、このところに文言として、データ活用も見据えたオープンAPIのようなものをどう作るか、どこからどう民間と行政とを共有化して動かしていくかというしくみをここで一回整理して、次の計画に向けては議論を丁寧にやっていく必要があるだろうと思います。社会情勢も大きく変化する中で、これまで蓄積してきたものがすぐには使えないものもありますので、さらに最先端のところでは情報共有がなされる体制が必要と感じます。

もう一点は、資料4で次期の論点を9つに整理をいただいた、特に5番のところの観光についてです。持続可能な観光に向けて移動需要をいろいろ見ていき、インバウンドを中心でというふうにあるのですけれども、地域在住の方々が国内で移動するときに、一度地域にいる方は東京に出てから目的地に移動しなければいけない状況に遭遇します。そこで地域と地域がもっとつながれないか、国内でも姉妹都市までいかずとも、いろいろなネットワークがもっと連携されるなどを期待します。そうすると多様な世代、いろいろな業種の方、地域同士のつながりが交通によって加速します。国内での移動の促進を活性化して、その情報発信によってインバウンドも活性化する、という流れも出てくるのではないかと想像し、ここも注力ができればと思うところです。

2点と言いながら、追加で、海外の包摂性について言及したいのですがよろしいでしょうか。資料が、どのページでしたか・・・。

【官房参事官（交通産業）】 すみません、多分、39、40ぐらいかなと。

【田中委員】 そうです。資料4でしたか。

【官房参事官（交通産業）】 資料4でございます。

【田中委員】 どうもありがとうございます。ここで、多様性を考慮した安全性を担保するための議論がなされているとのこと、例えば、自動車の安全性を確保するために、イノベーションやスタートアップで音を使うとか、光を使うとか、技術革新で乗り物をより安全に、快適にということの研究されているような会社があります。そのような情報も連携して日本発の新しい仕組みやシステムが出されるタイミングに来ていると思いますので、そこも少し注視をしたいと思っております。どうもありがとうございます。

【小林部会長】 それでは、引き続きまして首藤委員、お願いします。

【首藤委員】 立教大学の首藤です。今年度から委員になりました。労働経済を専門と

しておりますので、私のほうから人手不足のことについて一言申し上げたいと思っております。

人手不足、担い手不足、深刻ですので、どうやって人を集めていくかという点が1つ論点にはなっています。処遇改善というのも当然重要なのですけれども、ただ、同時に先ほど根本先生からもありましたとおり、自動運転がどんどん進んでいく中で、将来、この仕事はあるのだろうかというような懸念が若者の中にはあると思います。やはり働き続けていけるというふうな見通しを示していくことが極めて重要だと思っております、ラディカルな意見をということが冒頭、部会長からもございましたので、従来の枠組みにとらわれないような職業のあり方ということを考えていったらどうかなと私は思っております。

例えば地域ごとに交通運輸の労働者というのは一定限、常に必要になって、これまでは少なくとも必要になってきましたし、今後も自動運転が進んでいくとはいえ、しばらく当面は必要であり続けると思っておりますので、例えばバスやタクシー、トラックというのは、人を運ぶか、物を運ぶかという違いがありますが、車両を運転するというのは、かなり技能やスキルが共通している部分もありますので、こういったところをそれぞれ別ではなくて、1つの交通運輸労働者としてプールしていくようなことを考えていき、さらにその両者間、職業間をキャリアでステップアップをしていって、さらにそれが賃金の上昇につながっていくというような仕組みを考えられないかなと思っております。

例えば昔は若いとき、トラックのドライバーをやって、それでスキルを身につけてからバスに転換して、その後、高齢になってタクシーのドライバーをやるというようなキャリアがありました。何かそういったキャリアと賃金上昇のあり方をセットで論じていって、地域ごとに交通運輸の労働者を育成し、定着をしていくというようなことが重要ではないかと思っております。あと、人が足りないので海外から人を呼び寄せればいいのかという論点もありますけれども、例えばトラックで見ますと、国際的に極めて深刻な人手不足になっておりまして、先進国、どこの国も人手が足りない。2026年からおよそ今の3分の1ぐらい人がいなくなるのではないかと。

つまり、すごい高齢化が国際的にトラックドライバーなんか進んでいますので、どこの国も海外から人を呼び寄せようとしていますので、人手の奪い合いが起こることが必須だと思っております。ですので、簡単に日本に入ってきてくれるかどうか分かりませんが、国内でどうしようかということを見ると、やっぱり1つは女性労働力を十二分に活用していくということは非常に重要な点だと思っております、女性でも働けるような職場

環境や労働環境を作っていくというようなことを同時に考えていく。やはり地方、地域で有能な仕事をしながら働き、生活ができるような環境整備を両セットで作っていくことが重要なのではないかと考えています。

以上です。

【小林部会長】 それでは、小池淳司委員、お願いします。

【小池（淳）委員】 小池です。これまでこういうやり方でいろいろと努力されていることに本当に敬意を表しますし、今日も数細かい資料を作っていただいて、非常に分かりやすいのですが、この人口減少で経済が停滞する中で、これまでどおりこのやり方が本当に機能しているのかというところがポイントだと思うんですね。能登半島地震の例を挙げれば、私、いろいろなところに書いているのですが、能登半島地震のときにやっぱり道路の被災が非常に多い。それも地方道路が多い。これは、実は自治体の人に聞くと、権限の移譲ということで財源を自治体に移譲する。そうすると、使える道路というのは投資しなくても我慢できるけれども、公共交通に投資しようというのが大勢の意見であると聞きます。こうした状況で地震が起こると、そういったところが被災を受けるという話なんだと思います。これは、決して地方で公共交通が過剰だといいたいわけではないんです。

こういった事例をみても、もしかして、今話した状況が事前にもう少し分かっておけば、これが防げたかどうかという視点で、今日の事例も議論したほうが良いと思うんですね。ここでは、僕は暗に、これまでの地方分権に邁進した政策を基軸にして本当によかったのか、もっと中央集権的にマネジメントすべきものがあったのではないか。あるいは、今日も多く事例が、規制緩和ということにとらわれていますが、もっと、規制強化すべきものはないのか。少し発想を転換して、あるいは、地方分権、規制緩和ということ疑って、全体を見直し、問題点を精査する必要がある時期に来ているのではないかと考えています。

もう1点は、同じような発想転換ですが、例えば財務省の財政制度分科会の4月9日の資料で社会資本のところでは、大きく東京一極集中の是正に向けて国土計画を作るべきだという記述があります。つまり、国土交通行政というのは、本来的には、どんな国土構造を実現するのかということにあるとすると、そのような国土の全体像と、ここでの1つ1つの施策がどう連動して、その実施に向けてどのように機能するかということの言及が少し少ないように思うんですね。確かに5か年で解決できる問題ではないかも分かりませんが、今日、補足資料で用意していただいたように、国土形成計画と連動していますよと言うのですが、よりこの国土構造を意識した、あるいは地方の人たちの生活を意識したことをこ

の中にちゃんと盛り込んでいくことがそろそろ必要な時期ではな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。

では、有働委員、お願いします。

【有働委員】 有働です。よろしくお願ひいたします。ざっくりとしたことなのですけれども、今日、この資料、皆様が話し合っていることも含めて、もっと、国民がこういうことが論点になって話しているよというのを知るべきだと思うんです。だったら、マスメディアのおまえがやれよという話なんですけれども、私もテレビのニュースを担当していたのですが、苦手なのが未来を見せるとか計画を見せるということで、過去に起こったこと、今日起こったことはみんな見やすいんですけども、今から起こりうること、特に政府の政策施策こそ、マスメディアで伝えることとの相性が悪いと私見ですけども思っております。

そうすると、インフラマネジメント等の市民の積極的参加の促進ということは、社会整備に市民を巻き込んでいかなければいけない。でも、私も一市民として苦手なのは、こう決まったよとお上からただ降ってくることなんです。とすると、途中経過、この審議会、このまま見せても、多分、難しい。正直読まないと思うんですけども、いい形で、SNSなどで、議論過程を丁寧に見せることで一緒に考えてもらうというのは非常に大事なんじゃないかなと思いました。

先日、香川県の三豊という日本のウユニ塩湖と呼ばれるところを個人的に視察に行き、政府に頼らずに市民の力でこの衰えゆく地域をどうにかしようというので、地方の人たちが既存のビジネスが成り立つということと別のやり方で取り組んでいらっしゃるんですけども、やっぱりそんな全てが善意だけでは成り立たないところがあって、そういう人たちにこそ、今、こういうことが話し合われているよというのを伝えてあげたいと思ったのですが、なかなか地方で日々を、目の前をやっている方々は改革したいと思っても情報が届かないので、この審議会の内容も含めて上手なSNSの発信など、継続的に一般市民を巻き込んでいくというのはとても大事なのではな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。

では、荒木委員、お願いします。

【荒木委員】 ありがとうございます。日本商工会議所、経済界の立場から、大きな方

向性について話をさせていただきます。企業が投資判断をするときに重視するのは周辺環境、インフラです。インフラがないと企業は投資活動をしません。次期計画ではぜひ「社会資本整備は未来への投資」ということを前提に、産業政策の視点を踏まえて、民間の予見可能性を高めることで、投資喚起、需要創出を図れるような計画にしていきたいと思っています。

また、現在の事業評価のあり方は、人口規模や目先の費用対効果に偏り、B/Cだけでは適切な評価ができません。ですから、公共投資によって、どのような民間投資が生まれ、波及するか等、将来に及ぶ多面的な効果という視点を持っていただきたいと思っています。

トラックドライバー不足については、先ほど根本先生も言われましたが、鉄道貨物と船舶輸送の増大に向けては、AIを活用したターミナルのデジタル化の推進のほか、岸壁・貨物駅の拡充・機能強化といったインフラ整備も不可欠です。インフラ整備なしには、国が掲げた「10年でモーダルシフト倍増」の目標は達成できません。

交通について、地域の商工会議所では、まちづくりにも取り組んでいますが、交通政策とまちづくり政策、産業政策を連動させながら交通計画を作成する観点も必要ではないかと思っています。産業政策については、2027年度に向けて、官民を挙げて115兆円の投資をするという話がありますが、企業の国内回帰や企業立地等の動きに対し、どう交通面から支えるか、この点も考えていただければと思っています。

最後に、前回の計画では、物流政策大綱の議論が平行していたことから、交通政策基本計画における物流の視点が大変少なかったと感じています。物流効率化を進める観点からも、見直しにあたっては、交通政策基本計画でもしっかり踏み込んだ議論を期待します。1回目ですので、基本的なコメントだけにさせていただきます。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す。

今井委員、お願いします。

**【今井委員】** 今井でございます。私からはデジタル化に関すること、4点申し上げたいと思います。

1点目は、様々なユースケース、利用する場面というところ、デジタル化の話が出ておりますけれども、その中でやはり通信の確保というのが異常時、平常時ともに重要になってくるかと思っています。私たちの業界の通信の使い方というのが意外と総務省や、あるいは通信事業者の皆さんが知らなかったり、もっと言うと知りたがっているというところもございますので、そういったどういうふうに使っていきたいんだよということをもっともっ

と要望を出していく、そういうような発信が重要かと思います。

2点目です。2点目は、こういったデジタル化に関して様々なデータが分野、組織横断的にますます流通していくことが予想されておりますけれども、その場合の生成AIとか、そういったところに対する脅威、いわゆる原本性と追跡可能性の確保、そういったことを検討していく必要があるのではないかと思います。

3点目は、災害に関わる話で、資料3、4ともに書かれておりますけれども、災害が起こった瞬間に何が起こっているのかというのを把握するためには、平常時からずっと把握することで、より災害が起こった瞬間にどこがどうなっているということが、把握することができるということが分かってきております。例えば私もSIPで言いますと、防災のところでお手伝いしているところ、IoT家電とか使いますと日常的には常時モニタリングができますので、災害が起こった瞬間にどこの家に救助に行かなければいけないのかというまで分かろうと思えば分かるんですよね。なので、そういうような平常時からモニタリングしておくもの、それが民間企業のほうで、もしそれを担われているのであれば、そこをしっかりと支援するような策というものも検討していく必要があろうかと思います。

4点目です。データの、例えば資料3の30ページ目のところにも関係するかと思いますが、データを様々収集していくというところ、これ、非常に重要なのですが、その収集するということは、その後の更新のところ、データは鮮度と精度と網羅性というこの3つを満足しなければ必ず使われなくなりますので、その更新サイクルをいかに確立させるのかということにやっぱり重点を置いて取り組んだほうがよろしいかと思いました。

以上4点です。

【小林部会長】 大井委員、お願いします。

【大井委員】 大分大学の私でございます。今日初めて現場のほうに参加して、前回、オンラインで聞いていたのですが、先生方の発言が余りにもいっぱい出ていて、圧倒されて何も言えなくて終わってしまったので、今日は3つだけ発言させていただきます。主に資料3の中身です。

まず1点目は物流の話ですけれども、7ページのところで地方の影響を書いていたのですが、本当に物流、災害とかで途絶すると、私のように九州のような地方にいるいろいろな影響がやっぱり出てきます。例を1つ挙げるとしたら、広島で大雨があった年ですけれども、鉄道が被災して実際、貨物列車が運行できなかったものですから、例えば書籍とか、そういったものが1日、2日遅れるというのが実は常態化してしまっていまし

て、従来より1日、2日遅れるというのが常態化してしまっているということもありますし、新幹線の並行在来線を運営している第3セクターさんなんか、貨物の通過でかなり収入を得ている、経営安定につながっているのですが、そういったところが物凄い経営危機になっている。

その収入が全くゼロになってしまったので、そういう状態があり得るということを物流のところだけ見ていると、多分、こういった話が全く見えないのではないかなと思いますので、ぜひそういったところの強靱化もやっていただきたいということと、あと併せて、ここで話をするのではないのかもしれませんが、物流に余り過度な負荷をかけるような消費のあり方というのを少し見直すようなことも、そろそろこういう計画の中で言っていないといけないのではないかな。例えば何でも通販を使うものではないよ、小口を使うものではない。リアルのお店でちゃんと購入していったりすることによって物流もまとめることができるし、物流に負荷をかけることも小さくすることができるというような話もしていけないのではないかなと考えています。これが1点目です。

2点目が資料3の12ページで観光の話が出てきていたんですけれども、インバウンドに関する話、幾つか出てきていたんですけれども、数を追うというところ、受入れを確実にちゃんとやらないといけないというのはよく分かるのですが、数を追うというところも少し見直しをしていけないのではないかなと。やはり適正な能力というか、受入れの大きさというがあるので、そこを超える部分については、あえて人数を追わない、質を追っていくというところも、こういう大きい計画の中でうたっていったほうが、日本の国力を上げるという意味では非常にいいのではないかなと思います。特にクルーズ船なんか、地域によっては大きいものを追うのではなくて、ラグジュアリー船の中小型で収入が多く取れるようなものを追うというところもありますので、そういったところをきちんと踏まえていったほうがいいのではないかなと考えます。

3つ目が、これは3も4も17ページにある担い手の話なのですけれども、非常に重要な問題だと思います。いろいろな方が御意見をなさっていると思います。例えば交通政策をやっていく上で、実は今、地方の公務員もなり手が少なく、交通政策に従事する人が減ってきているという現状も実は結構ありまして、そういったことがやはり地方で働き場がないので、なかなか地方に定住できないということにもつながっているもので、少し大胆な発言かもしれませんが、ある種、地方の交通サービスというの、公共サービスの公務員化してしまっていて、公務員的な雇い方をして、ちゃんと安定した収入が得られるから、こ



れで働けますよという形にしたほうが、実は公務サービスもそうだし、交通サービスもそうだし、もっと言うと地域経済もそうだし、持続可能になるのではないかなという気がしております。もしかすると今後、そういう形で、先ほど規制緩和の話とかもありましたけれども、少し戻る形になるかもしれませんが、もう少し公共が入っていくとか、公共にしっかり担ってもらおうというところを、担い手、雇い、雇用のほうからも支えていくという仕組みなんかも入れていくと、今後、より地方が強くなるのではないかなと思っております。

私からは以上3点になります。

【小林部会長】 小池（俊）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。今の社重点で進めていただいているインフラ経営という考え方を出していただいたときに、大変重要だなと思いました。インフラストックの潜在価値を引き出すとともに、新しい価値を生み出すことに取り組むわけですね。交通施策のほうでは、交通の民営化によって、例えば東京駅の賑わいとか、道の駅とか見ていると、ああ、本当にインフラを経営しておられるなというのをよく私は感じておりました。ただいま、奈良さんから競争やビジネスが成立していない地域とか対象については、公共でやらなきゃいけないのだという御指摘もあり、なるほど、交通のほうもまだまだこういう課題が重要だということを確認させていただきました。

経営のインフラではなくて、インフラを経営するとはどういうことか改めて考えてみたいと思います。社会を下支えするインフラは、安全とか、公共とか、都市と農村という課題を対象とし、もう少し広げると健康だとか教育とかにも波及していくのだと思います。国際的には平和とか正義というものに波及していくのだと思うのですけれども、そのインフラをどういうふうによく経営することによって新たな価値を生み出せるのか、あるいは潜在的な価値を生み出せるかを考えるということです。

経営ということになると、まずビジョンの設定が必要です。ビジョンというのは、恐らくこの中でも語られているようにWell-beingだとか、持続可能性であるとか強靱性、レジリエンスであるとかです。誰一人取り残さないという課題があり、これは途上国の問題でずっと考えられていましたけれども、国内の少子高齢化の問題もありますので、包摂的という観点から、この課題もビジョンに含まれると思います。次に、スコープをどこまで広げるかということを考えなければなりません。先ほど言いましたように安全とか環境とか、食糧もあるかもしれません。こういう公共政策全般を対象としますと、御紹介のあつ

た群マネというのは大変すばらしいインフラ経営戦略の1つになっているのではないかと思います。

もう戦略に入りましたが、公共政策を一般企業のアナロジーで考えると、コングロマリットではないかと思います。多業種、多角的な経営が重要な戦略となるのではないかと思います。私どもは公共的なインフラとしていろいろなものを持っております。さっきも少しお話がありました。上下水道が一体化しますと、上下水道を一体化した経営というのが、これから考えるというのが非常に重要な課題ですし、これと治水や環境をどう組み合わせていくかというのは流域治水の非常に重要な観点ではありますが、これと環境政策、農業政策、あるいはエネルギー政策や都市政策とどう絡めていくのかということも、戦略的に考える必要があります。

そうやって見ますと、今日の会議なのですが、この計画部会は社会資本整備審議会と交政審との共同の計画部会ではあるのですが、いつも2つ、独立して出てくるんですね。2つ御説明になって、でも、その連携が見当たりません。先ほど奈良さんからの御説明、最後の論点のところ、社会資本整備の計画と関連するところ、いっぱいあるのに、その2つの連携の論点というのが出てこないというのはどういうことかなと思います。今日はラディカルな発言をしろという小林先生からの御下命がありましたので、そういうことも考えるべきではないでしょうかということでございます。

以上です。

【小林部会長】 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、どうもありがとうございました。時間にも限りがありますので、私からは1点だけということにしておきたいと思います。そんなことを言われてもとか、あるいはどこから手をつけていいか分からないなみたいな、そんなお話になってしまうと思うのですけれども、大体、国土交通行政の場合には気候変動とか、地球温暖化というと、すぐにイコール災害の激甚化となっていることが多いと思うんですよ。でも、気候変動、温暖化による災害の激甚化以外の点はあんまり顧みられていないところが私はあると思っていて、例えば最近ですと熊が冬眠せず畑とか住宅も荒らすとか、あるいは鹿とかが増え過ぎて列車との衝突事故が増えるという話があったりもします。

あるいはそれから、猛暑日が増えて大変な中、例えばバス停などでずっと炎天下、立たされると、それが増えてくると、当然、バスに乗りたくないというような意見も

出てくるかもしれません。それから、いわゆる特定外来種の昆虫とか植物、これは大体コンテナ、港湾から、あるいは空港から入ってくることが多いと思います。それに加えて人間の体にくっついて入ってくることもあると思います。そういう事案がこれからますます増えてくると思うんですね。こうした点は厚生労働行政と農林水産行政と重なって、なかなか手を入れにくいところではあるのですけれども、災害激甚化というところばかりに注目するのではなくて、温暖化の影響が、今後、どのような他のところで生じるかということを見つめていく必要があると思います。

以上でございます。

【小林部会長】 谷口（守）委員、お願いします。

【谷口（守）委員】 谷口でございます。御説明、どうもありがとうございます。私からは資料3の14ページの持続可能な地域社会の実現に関するところで、コメントを1点、お願いを1点でお願いしたいと思います。

ここの地域社会の実現の論点の最初に書いてあるのが、いかにコンパクトなまちづくりと云々と書いてあって、基本的には町は集約していきましょうという話の中で、今日の榊局長さんの最初の話では、分散型社会をと言われて、世の中では結構、担当者の方が集約なんですか、分散なんですかとわけ分からなくなっているというのが今の現状なんですよ。そこはぜひ解像度を高めて社会資本整備も含めて考えていただきたいというお願いで、分散を考えるとときに3つに分けてくださいというお願いです。

1つは皆さんが期待されている政治家とかも、そういうニュアンスで使っている地方への分散です。もう一つは、郊外への分散。最後はオンラインへの分散です。コロナのときには、地方への分散がこれで進むだろうと思って言われたのだと思うんですけれども、全く進まなかった。むしろ、郊外への分散がデータとしては進んだだけだったということなんですね。

そのときに世界全体では、むしろ、住まいからの利便性ということで、パリの15分都市とか、メルボルンの20分都市とか、テレワークで自宅にいるところから生活の質を高めるために近辺で、徒歩でいろいろなサービスにアクセスできるようにするのがこれからのまちづくりという大きな流れができてきたんですけれども、X-minute cityという言われ方をしていますけれども、じゃあ、日本で一体どうなっているのかというのをパーソンとかのデータで見ると、実は歩いているのは5分以内のところしか歩いていません。15分都市、成立しているんですけども、みんな車で行っているんですよ。

そうなったときに、これから高齢者はもっと免許を返納しない状況でなったらどうなるのかとか、郊外の住んでいるところの周りのコンパクト化をどう考えるか。それは分散化ではなくて、散逸化ではなくて、住んでいるところの周りをどう豊かにして、なおかつ環境負荷を下げて交通サービスを入れるかのような、そういう問題を考えないといけないということが郊外の話です。

あとオンラインの話に関しては、研究室では今、DXとかというのをやめろと言って、RXというふうな言い方をしています。それはReal Space Transformationとあって、もうデジタルから実体空間に戻ったほうがいいんじゃないかというお話をされていて、それはちょうど田中委員さんがおっしゃった移動促進の話にもつながりますけれども、それは外出促進です。

非常に顕著な若い人の転換があって、僕の授業で去年までデジタルを見るな、携帯を閉めろと言うと必ず文句が出て、授業中に検索させてくださいみたいなのが来るんだけど、今年はデトックスさせてくれてありがとうなんていうことで、それがいっぱい来るんですよね。だから、若い人は、もうそういう感じで、やっぱり転換してきているということなので、行動変容も含めてなるべく外に出てきてもらうということをやったほうがいいでしょうということですね。そこも含めて非常に分散という、ガサっという言い方ではなくて、きめの細かい場所に応じたプラン、デジタル空間も含めた空間設計をしないとけないということですね。それがコメント。

あとお願いは、こういう議論ができるのは、ちゃんと国土交通省さんがパーソントリップ調査とか、あとテレワーク人口調査、テレワーク人口調査はちゃんとテレビでも、昨日、Nスタでも出ていましたけれども、ちゃんと継続してやられているからできるんですよね。それは国の調査だからできるので、こういうのが全部民間のデジタルで、そっちに行ってしまうともうからなくて止めますとなったときに、一切何も追跡できなくなるので、こういうちゃんとクオリティーのあるデータというのを継続していただきたいというのがお願いでございます。

以上です。

**【小林部会長】** 二村委員、お願いします。

**【二村委員】** 東京女子大学、二村でございます。2点、気候変動、カーボンニュートラルの話と、それから、物流の話、2点行きたいと思います。

カーボンニュートラルに関しましては、資料3、4両方にまたがる内容ということでお

話をさせていただきます。先ほど奈良様からグリーンチャレンジと目標にはギャップがあるという話がありましたが、これはある意味、当然のことをごさいます、グリーンチャレンジができることを全て積算していったもので、目標は、やはり私たちが受け入れられる目標を設定したものであるということをごさいますので、今後はこの目標を少しずつ上げていかなければいけないといった中で、国土交通行政としては、事業者、一般の自動車ユーザー等で受け入れられやすいようにインフラですとか、政策でもってバックアップをしていかななくてはならない、そういうことであると思います。

先ほどカーボンプライシング、それから、脱炭素投資援助ということで、ある意味、飴とムチの使い分けということをごさいますけれども、このようなことを通じまして効率的削減に努める。これが第1歩をごさいますけれども、もう一つ、排出可能量を示す必要があるのではないかと思います。例えば大型トラックは、たとえ自動化しても必ずCO<sub>2</sub>排出、ごさいます。ということになりますと、実際、運輸部門でもってどのぐらいまでなら排出が可能であるのか。どうしたらそこまで減らせるのかというような議論にもなりますね。この数字をオープンにしますと、ちょっと大変なことになりますが、内々でこのような数字をお持ちになるべきではないかなと、思っているところをごさいます。それに合わせる形で排出枠を取得していく必要があるのではないかと思います。

また、次世代交通の選択というのは、私はエネルギーの選択でもあるかなと考えております。次世代の技術、要はどういう燃料を使うかということをごさいますけれども、自動車、航空機、船舶については、諸外国の動向の把握が必要だと思っております。日本だけがガラパゴスにならないような物づくり、産業政策の視点を反映していただければと考えております。その上で次世代の技術のための燃料の総量確保、それを必要な場所で適切に供給するためのサプライチェーンの構築、それから、インフラの構築が必要ではないかと考えております。

あと1点だけ。根本先生が先ほどモーダルシフトの話がされていましたが、物流分野、2024問題でモーダルシフト倍増というふうに船舶、鉄道、言われておまして、これはカーボンニュートラルのほうにも関わってくることはごさいますけれども、非常に高い目標が掲げられております。ただ、この数字を出したときに事業者さんからは、もうほとんど鼻先で笑われまして、これを中長期的に実現していくためには、やはり国の関与というものが不可欠であると考えられるわけです。例えばというところで申しますと、鉄道インフラの場合、線路容量に余力がないとも言われますし、もしくは海上コンテナを鉄道

の輸送しようという場合には、背高コンテナがトンネルを通れない等々、ボトルネックがございます。というようなところに関して、かなり長期的な視点になるとは思いますが、改善が必要なのではないかと思うところです。

また、民間事業として競争ビジネスが成立しないエリアがあるという議論が、地域交通の議論としてありましたけれども、貨物鉄道が利用してきたインフラにつきまして、旅客を前提としたこれまでの鉄道維持の視点が成立しない地域が生じつつあるということを描きさせていただきます。要は貨物鉄道だけが通るであろうインフラというものが、今後増えてくる可能性がある中、国の関与のあり方というものを、要は国土計画の中に幹線鉄道として位置づけていただくことで維持の方針を示す必要がらと思います。その上で、どのように国が関与していくのか、資金を出していくのかというような議論をもうそろそろしていただけるとありがたいなと思います。

以上です。

**【小林部会長】** ありがとうございます。

オンラインの委員の先生方、本当にお待たせいたしました。挙手をされた順番で御発言をお願いします。10人もまだ委員の方がおられます。順番は大久保、中北、石田、大月、それから、谷口、齊藤、佐藤、金本、大日方、最後に家田委員、この順番で行かせていただきたいと思います。時間が押ししておりますけれども、くれぐれも御協力のほどよろしくをお願いします。

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。ここでは便宜上資料3を参照しますが、以下、交通政策、社会資本、相互に関連する事項でございます。社会資本整備重点計画法ができてから昨年20周年を迎えまして、国土交通省はインフラ整備の権限、予算、技術を持つ官庁として未来志向で意欲的に取り組んできたと評価しております。その上で更なるステップのために5点、短く申し上げます。

第1点目は、3ページ、4ページの中期目標の部分ですけれども、環境、社会、経済の3つの持続可能性が通常議論される場所、ここの中では環境だけが明示的に出てきていませんので、環境を明示していくということが重要かと考えております。その際に環境と地域社会の関係がバイオカルチャーと言われるように、相互に密接に関係していることを踏まえ、そこに役立つ社会資本の役割ということを考えるということを明確に位置づけてはどうか。それと併せまして、6つの重点につきましても、現在、カーボンニュートラル

だけが挙がっていますが、ネイチャーポジティブ、循環経済というキーワードをきちんと入れていくということが重要かと思えます。

第2点目は、7ページの災害のところですが、今後考えるに当たって、改めて東日本大震災の復興のプロセスを総括する時期にあるのではないかと。例を挙げますと、インフラ相互の統合的整備ということで言えば、鉄道、道路と防潮堤の一体整備、あるいは国交省、農水省、都道府県も含めて所管が異なる場合の所管換え、連携、統合的な整備のような様々な例がございましたので、そういうものの中で恒久化していくものを多様なメニューとして使いやすくしていくということも必要ですし、あるいは地盤・地形等に応じた道路構造令の更なる柔軟化、自治体が希望する場合の原形復旧原則の見直し等を含めまして柔軟なインフラ整備の考え方というものを改めて考えるべきかと思えます。

3点目ですが、26ページの事業評価について、B/C以外の点で言いますと、ネイチャーポジティブの観点からネイチャーのロスを最大限回避、最小化しているかどうかという観点や、そのための費用をポジティブに評価していくといった視点も重要かと思えます。また、事業評価だけではなく、SA、SEA、すなわち持続可能性評価、戦略的環境アセスメントといったものを導入して、きちんと事業評価と組み合わせていくということがないと、なかなか統合的な取組は進まないのではないかと。思えます。

それから、4点目は、28ページですが、参加のところが理解の促進というふうになっているのですが、これはやはり国民自らが決定に主体的に参加していくという、決定への参加と理解の促進という2本立てだろうと思えます。その上で、活動の支援については、資金助成もありますけれども、例えばシミュレーションを市民自身が使いやすくする、あるいはその費用が安くなるといったことも含みましてオープンデータ化といったこととも絡んでまいります。また、単なる意見提出ではなく、対話型の参加というもの国交省はガイドラインを進めてまいりましたけれども、そういうものをきちんと制度化していくということが重要かと思えます。

最後、5点目ですが、こうした取組を国交省の事業だけではなく、他の事業にどう取り込んでいくかという観点で、自治体や、あるいは大変大きな役割を果たしている民間事業者のインフラ整備に関する施策ということがあります。ドイツなどは、補助金を出さず場合に、持続可能性、環境持続可能性という観点から審査しています。よい取組を進めるという意味では、例えば環境省が議論しているネイチャーポジティブの分野に関するOECM法のようなものがあります。それとともに、一昨日、EUでは環境・人権デューデリ

ジェンス指令がついに採択されましたけれども、よいところを伸ばす施策とともに環境、人権への配慮というものを義務化して、全体的に底上げしていくといった視点も重要ではないかと思えます。

早口になりましたけれども、一応、2分以内かと思えます。以上でございます。

【小林部会長】 それでは、中北委員、お願いします。

【中北委員】 京大防災研の中北と申します。よろしく申し上げます。防災、あるいは気候変動関連のところではやっていますが、関連で質問です。1つは流域治水というのをやると何か所かで取り上げていただきましたが、今回、交通との関連ということで、疑問が、質問したいと思ったところがありまして、1つは治水へのボトムアップ効果として、交通網、あるいは交通構造物等の有効利用というのはどれぐらい議論されているか、されていなかったらしていただいたらいいなというのと、それから、鉄橋とか交通が阻害になって流域治水、進めにくいというのがあるかもしれませんけれども、そういうようなところも整理していただいて、ぜひこの部会だからこそ、突破口をいろいろ出していただければと思いました。

それから、先ほど気候変動で言うと、災害のほうばかりというようにので、もっといろいろなことをということのお話がありました。環境省のほうで気候変動の様々なアスペクトの適用というのをやってられて、当然、防災もこの中の1つであって、国交省とかなり密にタイアップされているんですけども、それ以外のアスペクト、いろいろな国の気候変動適用、やっていますので、先ほど御意見があったような点も国交省と環境省のタイアップというのが今後はあり得るかなというふうに今伺っていて思いました。

それから、最後、ここで言うのがあれなのか分かりませんが、最初は能登半島の災害の件、御説明があって、国交省、かなりインフラの応援とかされておられるというのを教えていただいて、まずは敬意を表したいと思えます。その中で、もう少し一般論的になるのですが、やはり一次避難の場所の粗末さ、環境の悪さ、衛生面のよくなさみたいなのは、阪神・淡路の頃からどれだけできているかというようなところは、私たち、もう一度考え直さないといけない。

関連死、そういうのはよく出てきますけれども、直接避難者に比べて関連死が何倍とかいう数値というのも今までからある中で、それがかなり下がってきているのかどうかということを見るとやっぱり、防災と医療との関係、かなり進んではきていますけれども、それも含めて応援復旧というだけではない形で、先ほど平時と有事の違いなさという話が



ありましたが、そこもふだんから国交省関連の中で考えるべきことがあれば進めていただければと思いました。

以上です。どうもありがとうございました。

【小林部会長】 石田委員、お願いします。

【石田委員】 石田でございます。発言させていただきます。有働委員が三豊市の例を挙げられましたけれども、喜んでやっているという感じではなくて、多分、国がやってくれないからやらざるを得ないという、そういう状況かなとも思うんですね。そういう話をあちこちでよく伺います。それに関して言うと、国の人は自助、共助ということをよくおっしゃるんですけれども、公助として何をどうするのという視点もとても大事なことだと思います。これはインフラ経営という観点から言うと、今持っている資源をどううまく活用していくかということについての取組方というのが少しというか、かなり不足しているのではないかなという印象を私は持ちました。

具体的に申し上げますと、国もお金がないものだから、お金のない中でどうしていくかということで、何かできることは、制度をどうするかとか、ほかの政策との連携、協働をどうするかということと、本当にキーになるようなところにどう重点的にお金を注ぎ込んでいくかという、そういうことですが、少しだけ例を申し上げますと、皆さんよくおっしゃっておりますが、交通の問題ですけれども、物と人を分けて運ぶような、そういう余裕がある地域って、どんどんなくなっていっているのではないかな。

それを一緒に運べるような事業制度とか、これは警察の方との連携が必要ですが、免許制度をどうするのだ。ライドシェアリング、始まりましたけれども、そういうことをどうするのだろうかとか、あるいはこれ、日本国がこれから食っていくときに、製鉄所の跡地とか、非常に広い製紙所の跡地をどう使うかということが非常に大きな問題になると思いますけれども、これ、都市計画的にどうするかとか、あるいはいろいろなインフラとの連携、どうするかということで、まだどこもちゃんとした議論がないように思います。現実に私の知っている範囲では、川崎の扇島でそういう話が動きつつありまして、時間的な余裕があるとは思えないということです。

あと、連携と協働ということですが、カーボンニュートラルに言うと、二村先生がグリーンチャレンジの数字と環境行動計画の数字が相当違ってということなのですが、こういうところこそやっぱり、経産省とか環境省とか農水省との連携を具体的にどう詰めていくかということへの踏み込みがとっても弱いように思います。

あと、能登半島地震に関して言うと、能登半島の北側の249号線って、国が権限代行で復旧事業をするということになっているのですけれども、その周りに小さい漁港が50ぐらいあって、本当に小規模な漁港なのですけれども、今、本当に効率性の議論だけと言うと、全部なくしてしまえみたいな、そういうことになりかねないのですけれども、そういうことと港湾と道路の関係で、どうぞ上滑りにならないような議論をしていただければと思います。

あと、お金の話で言うと、i-Constructionとか、自動運転とか、私もL4の委員をやっていたりとか、いろいろなことでやっていますけれども、なかなかスケールしていかない。要するに高いからですね。そこをどうスケールしていくかということと言うと、我が国は、かつて大型計算機を普及させるときとか、MRI、医療装置ですけれども、急速に普及するときには国が国策としてリース会社を作られて、それをリースする、導入する。ちょっと時間がたつと、さらに安価に転用するというようなこともやってられましたので、トラック会社、いろいろなところがあって大手ばかりではありませんから、ぜひそういう間口を、あるいは敷居を低下させるみたいなのところにお金を使っただけだとありがたいですし、これはDXでも言えてまして、プラットフォームとかデータ、スペースとかって言葉はあるのですけれども、なかなか安価に使えるものが、これは国のやるべきことかという議論もあるでしょうけれども、そういうところも考えながら、デファクトを待つのではなくて、デジュールでどんどん推し進めていくみたいな、そんなことも考えてもいいのかなと思います。

すみません、長くなりました。以上でございます。

【小林部会長】 大月委員、お願いします。

【大月委員】 大月でございます。私、住宅問題、まちづくり、災害復興などをやっております。大きく2点、指摘させていただきたいと思っております。今日の資料で、資料3の14ページ辺りで人口減少、少子高齢化の話がございました。この中で重要なのが、高規格通信インフラへのアクセス環境というのが非常に重要なのかなと思っております。

例えば徳島県の神山町なんかが有名なのですが、なるべく多くの方が比較的フリーに通信インフラへアクセスできるということが重要なわけは、高齢社会の中で例えば認知症で失踪の方が年間2万人弱いて、そのうち500の方が死亡する。そうしたことでICTによる見守りなどが非常に地域で重要になってくる。これが進みますと、空き家を利用したサテライトオフィスの立地とか、場合によったら高齢者医療の遠隔診療とか、そうい

うものにも役立つ可能性が十分にありますので、インフラとして、これも重要なのかなと思っています。

もう1点ですが、先ほど中北先生から能登半島地震で、やっぱり避難所が非常にプリミティブであるという御指摘がございました。これは諸外国と比べると恥ずかしい限りなのですが、さらに進めますと、陸路でのレスキューばかりでなく、海路からのレスキューも考えたほうがいいのではないかなと考えております。例えば大型レスキュー船から海兵隊と工兵隊のような上陸部隊をまず作って、そこからレスキュー路を作っていくというような、今回のような海底面が隆起した場合にも陸にアクセスできるような装備を備えたもの、そういうものを常時作っておくことによって、今回のような半島型、あるいは島型のところに対するレスキューの万全性というものをレスキューインフラとして整備していくのも長期的には重要なのではないかなと思います。

レスキュー、人命救助に関しましては、これは政策全般に関わる話なのですが、個人情報保護の柔軟な運用、これがいろいろな活動を阻害している面もありますので、そこも言及していただければありがたいなと思っています。

以上でございます。

【小林部会長】 谷口委員、お願いします。

【谷口（綾）委員】 谷口です。まず、資料3の26ページのB/Cだけに頼らない相互評価の方向性についてというのはすばらしいと思いますので、ぜひ進めていただければと思います。

それと資料31ページのWell-being、KPIにするというのは、国の究極の目標は国民の幸せですので、ぜひ進めていただければと思います。ただ、生活満足度となると、Subjective well-being、つまり、主観的幸福感を指すことが多いので、普通、幸福度は経済的安定・健康状態・ソーシャルキャピタル・それらの持続性、そして主観的幸福感の五項目で構成されることが多いので、28ページの黄色い四角の2つ目のポツに括弧付で、Well-being（生活満足度）とあるのは、ちょっと直したほうがいいのかもしい、注意したほうがいいかなと思いました。

それともう一つ、ラディカルでもオーケーということなので、少しだけラディカルな発言をさせていただきたいのですけれども、資料4の18ページにGDPと経済成長が比較されています。しかし、経済成長を前提とした資本主義社会には限界があると思います。アメリカ国民が2000年の2.3倍、豊かで幸せになったかというとなんてそんなことは

なくて、全く別の問題ですよ。例えば全ての国で経済成長率が5%で30年続くとすると、地球の資源なんか全然もたないぐらい恐ろしいことになると思います。ということで、いいかげん経済成長率を目標にしたりとか、ほかの国と比較するのは止めますとはなかなか言いづらいと思うのですけれども、そういう方向もあると考えるほうがいいのではないかと思います。

ちょっと前、去年か一昨年ぐらいに『Less is more』という書籍が話題になって、邦題は「資本主義の次に来る世界」ですけれども、この本で理想としている社会は、江戸時代の日本みたいな感じもします。これを読むと、日本の社会が経済成長率という観点では、低迷しているように見えるし、もちろんいろいろな課題はあるのですけれども、日本が経済成長を前提としないで幸福度を高める方向に舵を切れる可能性は十分あると思います。そういう意味で、大井先生がおっしゃっていた物流に大きな負荷をかける消費生活を考え直すべきだみたいなご発言にも私は賛同いたします。

あと、ちょっと別件なんですけれども、首藤委員がおっしゃっていたトラックドライバーとかバスドライバーに女性人材を活用するときに、根本委員が最初におっしゃっていた自動運転や運転支援システムが運転の難易度、大型車の運転のや二種免許取得の難易度を下げて女性人材の活用につながって、かつサービス向上にもつながる可能性を有しているのではないかと考えます。

以上です。

【小林部会長】      ありがとうございました。

次は齊藤委員、お願いします。

【齊藤委員】      発言の機会、どうもありがとうございます。そして、御丁寧な説明もありがとうございます。私、住まい、まちづくりの研究者でございますので、その視点から話をさせていただきます。資料3、14ページになります。こちらのほうで御指摘がございました共の視点からの地域経営、あるいは民の力を最大限活用というようなキーワードがございますが、まさに今弱っている地域力を高めていくために必要なことかと思えます。地域レベルで民間と市民がどんなふうに関連をしていくのか。実は答えは1つではない。その地域ごとに違っていく。

ですから、公の役割というのは、先に制度をつかって、それに乗ってくる人にどうですかと手を挙げていただくのではなくて、今後の1つの公の役割として、その地域の力をどういうふうをサポートしていくのか、そのサポートの仕方が地域によって異なってくると

ということですので、その仕組みを今後どうつくっていくのかというのが重要ではないかと思えます。新しい地域力、そこへの期待が高まっていく中で、それをどうして育成していくのかという大きなテーマがあるのではないかということ、この資料の示されている方向のとおり、まさにこれをいかに実践していくのかということが重要かと思えます。

それに関連しまして、資料4、45ページ、一番下、⑨のところでございます。私たちに求められている新しい暮らし方、そして新しい働き方、その中で交通をどういうふうにしていくのかという中で、最後、⑨、一番下の最後のところにシェアリングエコノミーやシェアリングサービスというような言葉がございます。これもまさにこの地域の中でどういふような新しい地域力を発揮して、こういったサービスを提供していくのかということで、まさに新しい担い手づくりだと思います。この地域を支える新しい担い手づくりをどう作っていくのかということが、また大事な私たちにとってのインフラになっていくのではないかということですので、お示しいただきました方向の中でしっかりと実践をしていく仕組みを作っていく必要があるのではないかと考えております。

私からの発言は以上になります。発言の機会、どうもありがとうございました。

**【小林部会長】** それでは、佐藤委員、お願いします。

**【佐藤委員】** 様々な論点をコンパクトにまとめていただいて、どうもありがとうございました。私からは社会資本整備の話をお示しいただいた資料3につきまして、1つだけコメントを申し上げたいと思っております。

この社会資本整備に関連する様々な論点の中で、恐らく目的として幾つかが挙げられている。1つは社会の生活を支えるために絶対必要なインフラの整備、もう一つはビジネスなど経済成長を支えるための整備。総論としてこの2つ、複数の目的を挙げるというのはもちろん大事なことだと思えるのですけれども、こういった議論の資料を拝見していると、個別のインフラ整備に関しましても、この複数の目標が挙げられているケースが散見されるんですね。例えばコンパクトシティなどの議論は多いのですけれども、例えばコンパクトシティであれば、地方で例えば高齢者の方々に免許を返納された。車が使えないから不便になる。そういう方の生活を支えるためにコンパクトシティを進めていく。もしくは財政支出の観点からコンパクトな町でないと、もうもたない。その観点からコンパクトシティを進めるというのは、これは恐らく福祉の目的になるかと思えます。

それはそれでももちろんいいのですけれども、そういったコンパクトシティの議論をしている中に割と地域活性化も狙うみたいなのが紛れ込むことが多いように感じております。

基本的に1つの政策で複数の目的を達成しようとする、どっちつかずになって、どちらの観点から見ても失敗するというおそれが出てまいりますので、こういった議論をされる際に具体的な計画、特に具体的な計画を立てる段階では、この政策は福祉のためなのだ、この政策は地域の活性化のためなのだ、その無理のない形で政策と目的とをきちんとロジカルに結びつけて整理していただくといいのではないかなと感じました。

私からは以上でございます。

【小林部会長】 金本委員、お願いします。

【金本委員】 金本でございます。時間もということなので1点だけお話しさせていただきます。両方に関わる話で、失われた20年とか言われていますけれども、その間の20年間にあまり国民は豊かになってこなかった。GDPなんかどうでもいいという方もいらっしゃるけれども、国民の生活が、その間、豊かになっていればGDP、どうでもいいのですが、実は経済学の世界で指数理論、index number theoryというのがあって、国民所得と国民のウェルフェアとの間の理論的な関係というのは、それなりに証明されていて、それに入らないものはいろいろあるんですけれども、それに入るものについては、国民の幸福度を、かなりの程度、説明するものだということがあります。あまり乱暴なことを言わずに、そういうことも学んでいただいて相対化していただくようお願いいたします。

それで、論点は、最近、電力のことしかやっていなくて、電力を見ていて、何で20年もこんなに停滞したんだろうかなと。みんな頑張っているのにと思ったのですが、やっぱり細かく見ていくと、ポツポツと世界の動きに取り残されている分野があるんですね。電力の基幹システムの、今、市場化してマーケットを入れているのですが、それと電力システムの運用について、諸外国では混合整数計画という数理計画の手法が使われて、普及しているのですが、それが日本では20年ほど遅れているといったことがある。こういうふうにちょっと見ると分からないところで、日本が海外に劣後しているところがそこそこあるように思います。

特にインフラ系で海外との競争にさらされていないところ、これは電力システムの中核部ってそうなんですけれども、そういうところは海外に学ぶところが、かなり遅れていて、そのベンチマーキングができていないということがあろうかと思えます。ほかのインフラについても似たようなことがありそうな感じがあって、そういうものをきちんと丹念に見ていただくということが非常に重要なのかなと。霞が関で座っていたら、そういう

のが見えないと思うんですけれども、そういうのを末端まで拾い上げていって、日本の仕組みを改善をしていくということに再度取り組まないと、もう20年これが続くとまずいのではないかという気がしております。

以上でございます。

【小林部会長】 大日方委員、お願いします。

【大日方委員】 ありがとうございます。私からは1点、申し上げたいと思います。バリアフリー、ユニバーサルデザインの推進についてです。社会資本整備、交通政策、いずれについても言及をしていただきました。特にバリアフリーをもっと幅広に捉える必要があるのではないかという意見が前回委員会的时候にも出ていたということなのですけれども、障害に関するもの、ジェンダーに関するものだけではなく、子育て世代、高齢者、それから、訪日外国人観光客、こういった視点においてもユニバーサルデザインの推進というのは、もはや前提であるというふうに考えております。

より多様な人を対象にするということを考えたときに、特に移動の側面でパンクしている実態がたくさんあるのではないかなと思います。とりわけ、空港のエレベーターの問題は、訪日外国人の方が非常に多く、スーツケースを持っていて、非常に多くの時間をかけて縦移動している。エレベーターを利用したい人が多く、長時間待たなければいけないという状況を考えると、これはバリアフリーという表現ではもはやなく、前提としてのという意味で、ユニバーサルデザインを推進するのだという、そういった方向性により力強くシフトしていく必要があるのではないか。そのように考えております。よろしく願いいたします。

以上です。

【小林部会長】 お待たせしました。最後、家田委員。

【家田委員】 時間がないので、これは皆さん、読めるのか、事務局しか読めないのか分かりませんが、これ、もう1回説明するとチャットに書いた意味がありませんから、読んでくださいということですね。(最後にチャットからの意見として記述)

以上です。

【小林部会長】 きちんと記録に残しておきますので、どうも失礼いたしました。

以上で全員の委員の方々の御意見をいただいたのですが、日本はやっぱり、この少子高齢化という言葉で済ましたくない、世界史が経験したことのないような、今、局面に突入してきているんですよね。それが働き方改革の問題であり、いろいろなところで顕

在化してくる。日本のこういう状況になる、日本の後、韓国が来ているみたいなことを聞いたことがあります、それでも2040年ぐらいになるだろうと。

そういう意味で、もう新しい、日本からそういう姿を示していく、この計画というのは、そのドライビングフォースというのか、フロンティアをつくっていつているんだという気概を持って計画を作っていく必要があるのだろうと思いました。それから、日本は慣性力の非常に強い国ですが、今までの方法ではこれまでの公的なサービス水準とか、都市サービス水準を維持するのが非常に難しい。変わっていかないといけない。今、その局面に立っているのではないかという思いを非常に強く持ちました。

それから、情報の問題も考え直していく必要がある。先ほどもDXの時代でないという意見を聞きましたが、私もそういう感覚を持っていて、1次情報をネットワークでつなげる、それに対応できるようなことを考える時代は、もう終わったのではないかなという、もう生成AIとかいう話になると、画像とか、非常に高度化された情報や文献が直接つながる時代になっているので、そういうふうに対応した政策が必要である。一方、日本は個人情報の保護という概念が非常に強い国ですけれども、世界に比べても極めて強い国だと思うんですけれどもね。逆に、そのことを大きな柱にできる国でもある。いま、そのチャンスが来ているのではないかと考えております。

今日は、貴重な御意見をいただき、ありがとうございました。それから、家田先生には失礼なことをいたしまして、時間が切れてしまいましたけれども、最後ですけれども、先ほど交通体系分科会計画部会における小委員会の設置について御報告していただきましたけれども、本日、御了解をいただいたものとして、その名称や委員の構成については部会長一任とさせていただいてよろしゅうございますか。

(「異議なし」の声あり)

**【小林部会長】** では、それで進めていきたいと思いますが、ここまでの議論を受けて、事務局の発言の機会も奪ってしまいましたけれども、最後に何か御発言等がございましたらよろしくをお願いします。

**【社会資本整備政策課長】** 大変幅広い御議論をいただきまして、ありがとうございました。皆様からの御意見、計画に直接取り込むもの、その前提として考え方を整理しなければいけないもの、あとは個別施策の立案のヒントになるもの、様々なものをいただきましたので、事務局のほうでしっかりと整理をさせていただきまして、次回、御議論いただけるようにさせていただきたいと思います。ありがとうございました。



【小林部会長】 それでは、本日の議事は以上です。事務局に進行をお返しいたしますので、よろしくお願いいたします。

【社会資本整備戦略推進官】 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。

石原交政審、よろしくお願いいたします。

【公共交通政策審議官】 ただいま御紹介いただきました公共交通政策審議官の石原でございます。閉会に当たり一言御挨拶申し上げます。

まず、本日は小林部会長をはじめ、各委員の皆様、長時間にわたりまして社会資本整備の施策、交通政策の方向性につきまして、多様な御意見、また、活発な御議論をいただきまして、本当にありがとうございます。今、事務局からもありましたように、頂いた御意見を整理しまして、計画の見直しということについての議論、今日、キックオフということでございますので、しっかり取り組んでいきたいと思っております。

それから、1点だけですけれども、この計画の中身をどうしていくか、これは、これからしっかり取り組んでいきますけれども、計画の内容だけでなく、どのようなプロセスで見直していくのか、どのように国民の方々に我々がこれから行おうとしている、この計画の見直しを知っていただいて、またこの議論に参加していただくか、有働委員からそのような御指摘があって、非常に大事な御指摘だったと思っております。この点も含めまして、また事務局のほうでよく検討して、我々行政だけの独りよがりにならないように、せっかくの数年に一度のこの見直しの機会でありますので、しっかり対応していきたいと、このように考えております。

引き続き国土交通行政につきまして、各委員の皆様、また、いろいろと御指導いただくこと、あろうかと思っておりますけれども、どうぞよろしくお願いいたします。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】 本日の議事は以上となります。小林部会長、委員の皆様方、ありがとうございました。

最後に事務局より1点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。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。明らかに時間切れになると思いますので、チャットでコメントを送ります。

①わが国のインフラや交通に関わる時代認識は世界の状況や時代認識を含めてもう少し危機感を強調したいところですね。例えば、かつてはトップランナーの一員であったというポジションの「今」とそれに伴う諸課題を冷静に認識しなくてはなりませんね。

②各論はそれぞれ大事ですが、この答申が国民へのメッセージでもあることを考えますと、各論を一つに束ねるような「もっと太い柱＝メインテーゼ」の強力な押し出しが必要ではないでしょうか？でないとも一般国民は関心を持ち得ないし、それでは恐らく現状のインフラと交通が直面する困難は乗り越えることが極めて難しいだろうと思います。

③私の考えでは、メインテーゼは、「人（使い手・担い手・地域民・国民）と社会インフラの関係性の新たな構築」といったようなものなのではないかと思っています。なおここで「社会インフラ」の用語は広義にとらえ、「交通サービス」も含めています。

④これまでも「国民の理解と協力」さらに「国民の参加と貢献」というようなことを謳ってきましたが、それは供給サイドとあくまでも「対比関係にある国民」だったように思います。しかし、インターネットやAIの悪用などを考えるとインフラと使い手の関係は、従来の受け身的な「善意で弱い使い手」という姿から大幅に転換が必要です。また米国のUBERの事例を見ても良し悪しは別にして、インフラと人の関係性が旧来型の概念と大きく変わってきています。「新たな公」というものの言いもその流れではあります。また、コロナ禍や災害復興など見ると、建設業や運輸業などエッセンシャルジョブの担い手は（非常時などを考えるとそのすべてが自動化できるわけではありませんから）は私たちの検討の主役と位置付けるべきだろうと思います。

⑤そういった意味で、もし広義のインフラを、ハードのみならず諸制度や担い手・使い手そして納税者や地域の居住者を一体としてとらえるならば、それはまさしく私たちの「commons」であると宣言することが柱であるように思います。そのような発想の大きな転換を伴うような基本認識は、従来必ずしも大きく位置付けられてきたようには思いません。これを機に強く打ち出すというのはいかがでしょうか？

文章が拙くてうまく伝わらないかもしれません。以上、家田