

### 第3回 交通政策基本計画小委員会

【桑田企画官】 それでは、定刻となりましたので、ただ今から「第3回交通政策基本計画小委員会」を開催させていただきます。

委員の皆様方には本日も大変お忙しいところをお集まりいただき、誠にありがとうございます。冒頭の進行をしばらく務めます、総合政策局公共交通政策部の桑田でございます。よろしく願いいたします。

本小委員会は4月に2回開催いたしまして、事業者の皆様のヒアリングを行いました。その後、事務局におきまして、交通政策基本計画の策定作業を行ってまいりました。本日の委員会では、計画案の中間とりまとめに向けた素案をご審議いただくこととしております。

続きまして、お手元の資料を確認させていただきます。本日の資料につきましては、議事次第中の配布資料の一覧に列挙しているとおりでございますので、配布漏れ等がございましたら、事務局の方にお知らせいただけますよう、お願いいたします。

それから、本日は委員のうち、大串委員、大橋委員、矢ヶ崎委員におかれましてはご都合により欠席ということで承っております。竹内委員におかれましては、まだお見えでないようですけれどもご出席と伺っております。

それでは、浅野委員長にこの後一言ご挨拶をいただきまして、進行をお願いしたいと思います。委員長、よろしく願いいたします。

【浅野委員長】 浅野でございます。今日はどうもありがとうございます。

5月に2回ほど、基本計画の小委員会を開催いたしまして、1か月くらいの間を置きまして、3回目を開く運びとなりました。来週25日水曜日に計画部会が開催されますので、今日の素案のご審議をいただきまして、ご意見をまずいただいて、計画部会に諮る準備をしたいと思っております。どうぞよろしくお願い申し上げます。

【桑田企画官】 ありがとうございます。それでは、これ以降の進行は浅野委員長にお願いしたいと存じます。

また、これより先はカメラ撮影をご遠慮いただきたいと存じますので、報道の方、ご協力をお願いいたします。

では、浅野委員長、よろしく願いいたします。

【浅野委員長】 本日は、11名中8名の委員の方がご出席とのご連絡をいただいております。まだ竹内先生はやがてお見えになるようでございますので、竹内先生を含めて8名の委員ということですので、委員総数の過半数を満たしておりますので、本委員会運営規則第1項に基づき、本小委員会が成立しておりますことを改めてご報告申し上げます。

今日の議題である中間とりまとめの素案につきまして、事務局からまずご説明いただきまして、その後、意見交換をさせていただきたいと思っております。それでは、お願いします。

【島田参事官】 お手元の資料に基づいてご説明申し上げます。まず、資料1、A4の横長2枚紙でございます。「交通政策基本計画 中間とりまとめ(素案)」について」という紙でございます。まず、基本計画の前提でございますけれども、交通政策基本法においては第15条におきまして、以下のような内容を定めとなっております。まず、交通に関する施策の基本的方針、それから、施策の目標、具体的な施策、その他必要な事項ということでございます。

この基本法において、例えば「日常生活に必要不可欠な交通手段の確保等」というような形で、かなり具体的な内容を、施策の方向性については既に法律上記載がされているところでございます。これに基づいて基本計画を策定するというものでございます。

なお、計画期間につきましては、一番下の○に書いておりますが、現時点では2015年から2021年の7年計画ということで、とりあえず想定をさせていただいております。これは「社会資本整備重点計画」と終期を揃えるという趣旨でございます。したがって、それに変更等がございますれば、それにまた合わせていくということでございます。

なお、2020年の東京オリンピック・パラリンピックも、この計画期間内に入るような形で進めていきたいと考えております。

次のページでございますけれども、中間とりまとめ(素案)の構成でございます。これは現時点の私どもの案でございます。

まず、交通に関する施策の基本的な方針として、大きく3つの柱を立ててはいかがというふうに考えております。1つは、Aの「豊かな国民生活に資する使いやすい交通の実現」。2つ目として、Bの「成長と繁栄のための基盤となる国際・地域間の旅客交通・物流ネットワークの構築」、3つ目がCで「安心・安全で持続可能な交通に向けた基盤づくり」と、こういった柱を立ててはいかがかと考えております。

施策の目標につきましては、計画期間内に目指すべき「目標」を記載いたしますが、数値目標については今後引き続き検討をさせていただきたいと考えております。

それから、具体的な施策でございますが、これも従来から取組内容をほぼ決めて進めているものだけではなくて、今後、取組内容事態を検討していくものについてもしっかりと書くと、そういった2つのグルーピングで整理をしてみたいかがか、ということでございます。

それから、スケジュールですけれども、本日、交通政策審議会交通体系分科会・社会資本整備審議会計画部会交通政策基本計画小委員会においてご審議をいただいて、来週25日に計画部会を開催していただき、更に審議をしていただくということにしております。その後、夏頃までに中間とりまとめを行って、年内を目途に計画の閣議決定と、こういった段取りで進めていきたいと考えてございます。

具体的な計画の中身については、A3の大きなカラーの紙をご覧ください。資料2で

ざいます。全体の構成を最初の1ページ目の大きな紙でご説明させていただきます。

中間とりまとめ（素案）の概要でございますが、一番上の四角に「本計画が対応すべき社会・経済の動き」として、人口減少、グローバル化、巨大災害、エネルギー制約、地球環境問題、あるいは技術革新の劇的な進展、それから東日本大震災からの復興、2020年の東京オリンピック・パラリンピック、こういった社会・経済の動きにしっかりと対応をしていくために、先ほど申しあげましたA、B、Cと大きく3つの柱に分けて、施策の内容を構築しております。

まず、Aの「豊かな国民生活に資する使いやすい交通の実現」でございます。その下に法律上の関係条文を記載しております。この大きな柱の中に4つの施策の目標というものを掲げてございます。1つが、自治体中心にコンパクトシティ化等、まちづくり施策と連携し、地域交通ネットワークを再構築する。2つ目が、そういった地域交通ネットワークを実際に運営するに当たって、様々な交通サービスの展開を後押ししていく必要があると。それから、バリアフリーをより一層身近なものにする必要がございます。さらに、大都会の交通が主でございますが、旅客交通・物流のサービスレベルをさらなる高みへ引き上げるといったようなこと、こういった大きな4つの目標をAの柱の中に立てることを考えてございます。

それから、2つ目のBの柱、「成長と繁栄の基盤となる国際・地域間の旅客交通・物流ネットワークの構築」でございます。これも4つの目標を立てるということで、1つが我が国の国際交通ネットワークの競争力の強化として、国際空港、国際港湾等の施策をこの中でしっかりと規定する。それから、地域間のヒト・モノの流動の拡大ということで、国内の幹線交通に関する記述をしております。3つ目として、訪日外客2000万人の高みに向け、観光施策と連携した取組を強めるということに記載しております。4つ目が、最近特に出てきておりますが、我が国の技術とノウハウを活かした交通インフラ・サービスのグローバルな展開を積極的に進めていきたいというものでございます。

それから、大きな柱の3つ目、Cでございますが、「安心・安全で持続可能な交通に向けた基盤づくり」。これも4つの目標を掲げさせていただいております。大規模災害や老朽化への備えを万全なものとする。2つ目は、交通関連事業の基盤を強化、安定的な運行と安全確保。3つ目が交通を担う人材の確保、育成。4つ目が低炭素化、省エネ化のさらなる推進というものでございます。

こういったA、B、Cの大きな3つの柱に共通する事項として、下の方に書いておりますが、「施策の推進に当たって特に留意すべき事項」ということで、これも4つ掲げております。

施策の進め方として4つを掲げていますが、1つ目が、国民・利用者の視点に立った交通施策の推進。2つ目が、国、自治体、事業者、利用者、地域住民等、様々な関係者の責務と役割分担、そういったものを通じて連携・協働というものを深めていくべきであるということ。3つ目が、情報技術等の活用をはじめとして、技術革新によるサービスイノベ

ーションを進めてみてはいかがかと。4つ目が2020年の東京オリンピック・パラリンピックの開催を踏まえた取組、といったようなことを記載しております。

大きくこういった構成の下に交通政策基本計画を策定してはいかがかということ、全体を作っております。これの若干詳細な中身につきましては、本文の方を適宜ご覧いただきながら、ご説明をしたいと思います。A4の縦長の文章版、資料3でございます。

ページをめくっていただきまして、2ページ、「はじめに」のところには、先ほど申し上げました時代の背景、あるいは動きというものを書いておりますが、その下に、平成25年11月に交通政策基本法が成立いたしました。その中で、交通政策基本計画の閣議決定を行うということとされてございまして、この交通政策基本計画は、そもそも基本法が提示しております長期的な方向性、これを条文の中はかなり書き込ませていただいておりますので、この交通政策基本法の長期的な方向性を踏まえて、今後、政府が講ずべき交通に関する施策について定めるものである、というふうな位置づけを書いてございます。

その下の方の段落、3つくらい下のポツでございますが、「交通安全基本計画」、こういったものとの連携をしっかりと図るとともに、「新たな国土のグランドデザイン」や「社会資本整備重点計画」ともしっかりと連携・整合を図っていく。特に「社会資本整備重点計画」とは車の両輪との位置づけで、今後の政策を進めていくというふうなことを明記してございます。

計画期間につきましては、先ほどご説明したとおりでございます。

ページをめくっていただきまして、3ページも先ほどの話の敷衍でございます。

4ページから具体的な計画の中身でございますが、ここも先ほどご説明申し上げたA、B、Cそれぞれを記載したものでございます。

5ページの下の方に、特に留意すべき点についても、4つ掲げてございます。

6ページからが内容を更に詳しく記載したものでございます。

まず、大きな柱の1つ目、Aの「豊かな国民生活に資する使いやすい交通の実現」でございます。全国的な少子高齢化等が進む中で、自治体を中心となって土地利用といった都市計画等と連携して、交通ネットワークの再構築を図ることが必要ではないか。その際にLRTやBRT、あるいはコミュニティバス、デマンド交通といった、新たな交通体系というものも積極的に取り入れていく必要があると。さらには自転車の活用といったことも必要ではないかと。そういったことを進めるに当たって、バリアフリーあるいはユニバーサルデザインという考え方が非常に重要であるというふうなこと。

さらに、次のページの7ページでございますけれども、交通サービスのさらなる向上ということで、定時性の確保、混雑緩和、相互直通運転の拡大と、こういったサービスレベルのさらなる向上というものにも取り組むべきではないか。

そういった大きな方向性の下に、4つの目標をAの中で掲げてございます。

まず、最初の目標①でございますが、自治体を中心としたコンパクトシティ化等まちづくり施策と連携した地域交通ネットワークの再構築でございます。先ほども申し上げまし

たが、人口減少、高齢化の中で、コンパクトシティ・プラス・ネットワークといった考え方の下に、地域の交通の再構築をしていく必要があるのではないかと。その際に、公有民営方式、あるいはデマンド交通といった多様な手法を活用していくことが必要である。さらに、離島といった条件不利地域についても必要な配慮をしっかりとこれからもやっていきたいというふうなものでございます。

それから、大きな目標②でございます。多様な交通サービスの展開でございます。先ほど申し上げたLRT、BRT、デマンド型、あるいは自転車といったものの活用がしやすい環境を作っていくべきではないか。さらに、その下の方、今後の新たな検討課題としまして、例えばカーシェアリング、今検討しておりますが海陸連結型のバス交通システム、バスフロート船と俗に名前を付けておりますが、そういった新たな交通手段というものの開発もやっていってはいかがかということでございます。

それから、Aの柱の3つ目、「バリアフリーをより一層身近なものにする」という目標でございます。これも従来の施策として現行の整備目標といったものをまず着実に推進する必要があるということと、10ページの上の方ですが、ホームドア、ベビーカーといった最近出てきております新たな形態についても対策の深化を進めていきたい。さらには、外国人にとって言葉の障壁というものを取り除くという意味でも、「言葉のバリアフリー」対策といったものも、この中で位置づけていってはいかがか、ということでございます。

それから、今後新たに検討するものとして、従来の整備目標のさらなる推進、もうちょっと深掘りをする何らかの方法がないかということを検討してはいかがか、ということでございます。また、バリアフリー化に必要な経費、福祉車両の導入に係る経費、こういったものの低減というようなことを進めていくことも必要ではないか、ということでございます。

それから、Aの4つ目の目標ですけれども、旅客交通・物流のサービスレベルをさらなる高みへの引上げでございます。

その下の方でございますけれども、例えば相互直通化というようなことで都市鉄道のネットワークのさらなる拡大・利便性の向上といったことに取り組むこととしてございます。これも今後引き続き推進をしていく。

そのほかに、今後新たに検討するものとして、例えばサービスレベルの見える化というものをもうちょっと進めることができないのかということ。これによってサービスレベルを更に高めていくというふうなことをしていつてはどうか。

さらに、11ページでございますけれども、交通系のICカードがかなり今普及をしておりますので、こういったものの共通利用エリア、さらなる相互利用の促進というようなことも検討課題ではないか。そのほか、ITS技術の活用、あるいはビッグデータをいかに使っていくのか。さらには、最近特にマスコミ等が出ておりますが、自動走行システムの実現に向けた技術開発、こういったものも必要ではなからうかということ。

そのほか、ラッシュ時の高頻度の列車運行や相互直通運転の拡大など、こういったとこ

ろのサービスの高度化にも対応していく必要があると。さらに、空港の利用環境の改善ということで、深夜早朝の受け入れのさらなる拡充というようなこともありうるのではないか、というふうな形で整理をしております。

それから、3つの柱の大きな2つ目、基本の方針Bと書いてございます。「成長と繁栄の基盤となる国際・地域間の旅客交通・物流ネットワークの構築」でございます。特に近隣のアジア諸国の最近の成長は目覚ましいものがありますので、そういったところとの厳しい競争に打ち勝つとともに、そういった地域の成長を我が国も是非取り込んでいくべきではないかということ。

その一方で、人口が減少する中、国内の経済活動を刺激して成長を維持するには、域外の人々の活力を取り込んでいくと、交流人口を増やすということで、人口減少の中でも一定の成長を維持していくというふうなことをやっていくべきではないか、ということでございます。

そういった際に、12ページの一番下の方でございますけれども、観光施策とも密接に連携した交通ネットワークの機能強化や利便性向上が不可欠ではないか、ということでございます。

こういった大きな2つ目の柱の中で、同じく4つの目標を掲げております。

1つ目が、13ページの下の方でございますが、国際交通ネットワークの競争力強化でございます。ここでは具体的な施策として航空関連と港湾・海運関連に分けて記載をしております。

航空につきましては、現在の成田、羽田、首都圏空港の75万回化の達成というものを着実に進めていって、外国人観光客等々の受入環境をしっかりと整えていこうというものでございます。そのほか、LCC、現在かなり導入されてきておりますけれども、そのさらなる推進を図っていくということでございます。

今後の新たな検討課題といたしまして、75万回でも足りなくなるのではないかと、今後、75万回達成後の首都圏空港のさらなる機能強化。首都圏空港の発着枠をあと8万回ほど増枠させることができないかというようなことも含めて、関係自治体等としっかりと協議・検討を重ねていくことが必要ではないか、ということでございます。

そういった拠点そのものの機能強化に併せて、そこと都心部とのアクセスの強化と。これも当然ながら併せて実施をしていくこととしたいと考えております。

そのほか、物流の面でも、国際トランジット貨物というものをもっと我が国に取り込んでいくべきではないかと。さらには、そういった国際空港の競争力を強化するために、公租公課の徴収方式の見直し等といったソフト面での対応もやっていくべきではないか、ということでございます。

それから、港湾・海運の関係でございます。これは、現在、国際コンテナ戦略港湾政策というものを進めております。これをより一層深化させていくということが最大の基本的な事項でございます。

それに加えて、例えば水素自動車の普及がこれから始まるということも踏まえ、例えばオーストラリアからの液体水素の輸入というような新たなエネルギーの輸送ルートのために必要な安定的な調達輸送を実現する技術開発というようなものも、こういった中で進めていく必要があるのではないかと。

さらには、海上輸送と陸上輸送を組み合わせたSea & Railといったような、モード横断的な輸送の積極的な導入というものも必要でありますし、いわゆる海陸複合一貫輸送といったものに必要な環境整備ということにも取り組んでいくべきではないか。

それから、新たに検討するものとして、例えば農林水産物あるいは食品の輸出というようなもの、あるいは地域の中小企業の海外展開を物流面から支援するというようなことについても、交通の面から役割を果たせるのではないかと、ということでございます。

それから、Bの中での大きな2つ目の目標、地域間のヒト・モノの流動の拡大でございます。国内の幹線交通の拡充ということでございますが、これも施策の骨子として、これまで、例えばLCCの参入促進によって国内の航空ネットワークがより使いやすいものになっていくことが必要ではないかと。これの促進を更に図っていこうということ。それから、整備新幹線につきましても、北海道新幹線、北陸新幹線、九州新幹線といったものの着実な整備と、併せてリニア中央新幹線というような新たなことにもしっかりと対応して、着実に進めていくということが必要ではないかと、ということでございます。

そのほか、道路の関係で行きますと、例えばスマートインターチェンジというようなものの整備が利便性を更に高めるということでございますので、こういったものへの取組もこの中で記載をさせていただいております。

そのほか、例えば仙台空港などのように民間への運営委託という形で地域の活性化を同時に達成をするというふうな取組もこれまで進めてきておるところでございます。

それから、今後新たに検討すべき事項として、まさにそういった幹線交通が更に延びていく中で、延びた先の地域内の交通との連携というものをしっかりと強化していく必要があるということでございます。

これは切り口がちょっと変わりますが、零細内航海運事業者のグループ化・集約化というようなことで、国内の内航海運の基盤強化を図っていく必要があるのではないかと。さらには、鉄道による貨物輸送というものの拡大も必要ではないかと、といったようなことを今後の検討課題として書かせていただいております。

それから、3つ目の目標、訪日外客2000万人の高みに向けた観光施策と連携した取組でございます。17ページにこれまでの取組と今後の検討事項を記載してございます。

まず、これまでの取組の中では、まさに外国人の方が利用しやすい環境を作るということで、ICカードの利用エリアの拡充、あるいは無料の公衆無線LANの整備等、あるいは多言語化対応の徹底というようなことを進めておりますし、あるいはクルーズ振興ということで、観光と交通がまさに連携した取組というようなものが進められるのではないかと。

それから、北陸新幹線が今年度末に長野・金沢間が開業します。さらには北海道新幹線も新函館北斗までの運行が来年度末には始まる見通しということで、こういった新幹線の新たなルートの開業と連携した広域的な観光振興ということも今後更に進めていく必要があるということ。それから、そのもうちょっと下の方でございますが、「道の駅」を観光情報提供の拠点として、重点的に整備をするというようなことも今後更に進めていきたいということでございます。

それから、今後新たに検討するものとしたしまして、昨日、関係閣僚会議で決定をされましたが、「観光立国実現に向けたアクション・プログラム」の内容にしっかりと対応しながら、交通分野の連携方策というのを今後検討していくべきではないかというところでございます。

目標の4つ目でございます。我が国の技術とノウハウを活かした交通インフラ・サービスのグローバル展開でございます。新幹線の海外への輸出というようなものに代表されまです交通関連技術の海外展開でございますが、先頃、海外交通・都市開発事業支援機構法という法律が成立いたしまして、こういった海外展開を支援する体制を今後整備していくこととしております。そういったことを使いまして、こういったインフラの海外輸出を更に強化してまいりたいと思います。

その際に、今後新たに検討するものとして、現地における有能な人材の確保、あるいは育成ということが必要でございますので、そういったことにもしっかりと目配りをしているということでございます。

大きな3つの柱のうちの最後の3つ目、19ページ、基本の方針のC、「安心・安全で持続可能な交通に向けた基盤づくり」でございます。

まさに東日本大震災もございましたし、今後、首都直下地震や南海トラフ地震の発生が切迫していると予測される中で、まずはインフラ面での耐震化、あるいは老朽化対策というものをしっかりと進めていく。そういったことは社会資本全体を通じた大規模災害対策、あるいは老朽化対策の一環として、しっかりとインフラ整備と連携しながら取り組む必要があるということを、まず大前提として書かせていただいております。

その上で、交通に固有の対策というものもあるのではないかと、ということでございます。例えば帰宅難民の対策というようなものでございますけれども、そういったものもしっかりとこの計画の中で対応してまいりたい。

さらには、持続可能な交通ということで、エネルギー、地球環境問題も、このCの柱の中に位置づけていきたいと考えております。

このCの中に大きく4つの目標を掲げてございます。20ページの下から4行目です。「大規模災害や老朽化への備えを万全なものとする」ということで、交通インフラの耐震対策というようなもの、これ、現在もかなり進めてございますが、引き続きしっかりと社会資本整備と併せて進めてまいりたいということでございます。

さらに、交通インフラの戦略的な維持管理・更新といった老朽化対策、こういったもの

も手ぬかりなく進めていく必要があると。

こういった社会資本整備との密接な連携の下に進める対策に加えて、交通に固有の対策として、例えば列車を安全に止めるというようなこと。あるいは、災害発生時の代替ルートを確認するという、さらには乗客の避難誘導、あるいは帰宅困難者の安全確保。さらには災害時においてもある程度の機能を維持するためのバックアップ体制。そういった交通に固有のものについても、しっかりと対策を講じていきたいと考えております。

大きな2つ目の目標でございます。「交通関連事業の基盤を強化し、安定的な運行と安全確保に万全を期する」という項目でございます。これもまさにJR北海道問題等ございましたけれども、やはり事業の基盤がしっかりとしていることが安定的な運行には欠かせないということでございます。

そのために、これまでの取組として、例えば悪質な事業者の排除といった形で、監査・処分の実効性をしっかりと向上させていこうということ。それから、現在も取り組んでおりますが、運輸安全マネジメント制度を更に充実強化していくということ。さらには、事故発生時の対処方針というものの交通事業者における徹底を図るというふうなことが必要ではないか。そういったことをしっかりと守っていただくためには、やはり地域公共交通事業者等を含めまして、交通関連事業の基盤強化方策というものが必須ではないかというふうなことを、今後の検討課題として書かせていただいております。

それから、Cの3つ目の目標、交通を担う人材の確保でございます。航空機の操縦士、パイロット、あるいは整備士、船員、バス・トラックの運転手等、いわゆる交通事業、輸送を支える技能者、技術者の確保に向けた施策が必要でございます。

そのための今後の検討課題として、例えば女性にこういった分野で活躍をいただくということ。あるいは若い人たちにも活躍をいただくというふうなことに取り組んでいただきたいと考えております。

それから、最後の4つ目の目標でございます。23ページの上の方ですけれども、「さらなる低炭素化、省エネ化を進める」と記載させていただいております。

これまでの取組を更に進めていくものとして、ハイブリッド車等、次世代自動車の一層の普及のための支援策を今後も引き続き推進してまいりたい。

それから、新たに検討するものとして、2015年には、市場導入されると見込まれております水素燃料電池自動車の本格導入に向けて、車両の保安基準の見直し等もしっかりと進めていくと。さらには、水素を燃料として走る船というものの実証実験、こういったものにも取り組んでまいりたいと考えております。

このような大きな3つの柱の中のそれぞれの目標として掲げました施策を推進するに当たっての特に留意すべき、横断的な留意事項というものを24ページ以降に記載をさせていただいております。これについても、26ページから4つほど、進め方について記載をさせていただいております。

まず最初に、国民・利用者の視点に立った交通に関する施策の推進でございます。これ

も当然の話ではございますけれども、これを実際にいかに進めていくのかということとして、例えば我が国の交通サービスの水準について、可能な限り客観的に評価できる「見える化」といったようなことができないか。個々の数値目標などを用いて客観的にその達成状況を評価することが必要ではないかと。いわゆるPDCAサイクルというようなものを具体的にしっかりと構築していくとことをこれから検討し、しっかりと施策の推進に当たって留意する必要があるということでございます。

それから2つ目、「国、自治体、事業者、利用者、地域住民等の関係者が責務・役割等を前提とした連携・協働する」についてでございます。

この進め方は、27ページの上から2つ目のポツ辺りでございますけれども、例えば国などが保有している公共データについては積極的な公開をするというふうなことを今進めておりますが、それと同時に、交通事業者が保有する交通に関する様々なデータについても、可能な限り国民の利用に供することが必要ではないか。そのための取組を早急に進めるべきではないか。併せて、個人情報保護といった利用環境・活用環境の整備等もしっかりと進めていく必要があるのではないかと、ということでございます。

下の方に参りまして、複数モード、あるいは複数の異なる事業者をまたぐ部分でのサービス水準、この辺りも今まで見落とされていた部分が結構あるのではないかと、ということとして、そういったところもしっかりと目配りをしながら施策を進めていく必要があるのではないかと、ということでございます。

3つ目の項目でございますが、「ICT等による情報の活用をはじめとして、技術革新によるサービス部分のイノベーションを進める」ということでございます。

これもまさにビッグデータという新しいツールが最近出てきておりますので、そういったものの活用、あるいは情報通信以外の世界でございますけれども、例えばリニアモーターカー、ハイブリッドバス、フリーゲージトレインといった、その他の技術についてもこれから更に交通分野にどんどん取り入れていく必要があるのではないかと。

そういった最先端の技術を取り入れる一方で、最先端とは言えないものではありますけれども、例えばコストダウンのための技術革新、こういったものも、特に地域交通の持続的な維持については極めて重要な部分でございますので、そういったコストダウンの技術というものについても、しっかりと取り組んでいくというふうなことをここに書かせていただいております。

最後に、2020年の東京オリンピック・パラリンピックの開催を踏まえた取組でございます。これも、政府全体として東京オリンピック・パラリンピックに対してどのような施策を講じていくのかということとは、これからどんどんと施策が出てくることになろうかと思っておりますが、それをしっかりと取り込んで、交通施策を進めていくということでございます。

少なくとも、大会当日、開催前後の輸送体制は当然ながらしっかりと確保することとなりますが、それに加えて、オリンピック・パラリンピックを契機として、様々な交通分野

でのサービス向上を行いたいと思っておりますので、それを東京だけではなくて、全国各地へも波及させていくことをこのオリンピック・パラリンピックを契機として進めていくということに記載しております。

非常に駆け足でのご説明ですが、全体構成は以上のようなもので、とりあえず、中間とりまとめの素案というものをまとめさせていただいております。よろしくお願ひいたします。

【浅野委員長】 ありがとうございます。

全体はこの概要に示されているような建て付けになっていて、ポンチ絵だけは不足しますので、素案に盛り込むべき文章も併せてご審議願ひたいと思います。

全体を通してまずご意見をいただき、それから各論に移ってまいりたいと思います。特にA、B、Cの順番に願ひするというわけではなくて、順不同でもよろしゅうございますから、大きなポイントに関するご意見と、それから各論に対するご意見ということで、願ひできたらと思います。それでは、大きな建て付けに関する意見をいただきたいと思います。よろしくお願ひいたします。

【飯尾委員】 大きなということでございますので安心して申し上げますが、2つ申し上げます。

1つは、この計画の特徴について申し上げたいと思います。もう十分に検討しておられるように見えますので、この表現を変えろということではなくて、この理解を進めるために今後どうするかということをお願いしたいと思います。

例えば8ページにAの①の施策というのが並んでおります。この計画の大きな特徴というのは、施策の骨子のところが2つに、「これまでの取組を更に推進していくもの」と「取組内容を今後新たに検討するもの」分かれているということで、これは、以前、この前提となった計画部会で、皆さん、現在の状況は非常に流動的であるというご発言がたくさんございました。

私もそれに合わせて、計画を作るときに新しい工夫はどうかと申し上げました。そういうことを反映しているものではないかと想像しておりますけれども、普通、計画というのは大きな目標のところではいろいろなことが書いてあっても、具体的な施策になると、かっちり書けることだけを書く、ということが多いわけですが、ここで2つ書いてあるということには大きな意味があると思っております。

「これまでの取組を更に推進していくもの」というのは、これからどんどん数値目標なんかを入れて、確実に達成するということを意味するものだというふうには考えてますが、「取組内容を今後新たに検討するもの」については、そういうことは書ききれなくても、ここで問題提起をしておいて、6年、7年のうちにもっと具体化していこうと、そういうものだとして理解しておりますので、そういう理解で今度の部会で具体化を進めていただきたいと思います。

とりわけ考えますのは、「取組内容を今後新たに検討するもの」とここに出ていますと、

2つの誤解があるわけですね。ここで「今後新たに」というと、昔からやっていることではないかと。そうではなくて、具体化させるために、更に努力が必要なものとご理解いただくことが必要。

もう1つは、そういうことで今後検討するものとするんだけど、具体化はいいのかといえば、いや、1年、2年経ってみれば具体化できるものも出てくるわけです。ですから、計画を決めたからこのまま、ということではなくて、その中で計画ではこういう書き方をしているんだけど、具体化の目標が出てきたから、年度の中でどんどん頑張っていくということも今後取り入れて、フィードバックしていただきたい、ということでございます。

そういうことから考えると、いろいろなことを考えるにとってもとりわけ大切なのは、新たな計画課題というのはこれからも出てくる可能性があるわけです。ですから、次の計画を作るといっても考えて、これがどんどんロールしていく、次の計画につながっていくような、こういう運営の仕方をしていただきたい、ということが第1でございます。

第2は、ここで議論があったことかというふうに思いますけれども、この計画はどのようなものだろうかという、基本的には国、あるいは国土交通省の政策を書く、ということです。ただ、この計画の前提となる法律の特徴ですけれども、様々な違う主体とも協力するということを言っている法律である、ということでございます。

そこで、私の理解では、前段の問題認識においては様々なことが書いてある。ただし、具体的施策の最終的な終わり方は、じゃあ、国はどうするのか、あるいは国土交通省はどうするのか、という終わり方になっていると考えておりますので、そういう構造になっているということから考えると、この様々な施策の中には民間の事業者にさせていただくことが中心になっていること、あるいは地方公共団体がやることが中心になっていることもあります。それを更に後押しするのが国の仕事だ、ということをやはり念頭に置いて、書き方の切り分けというのを更に進めていただければと思っております。以上でございます。

**【浅野委員長】** ありがとうございます。ただ今の2点でございますけれども、ご意見はほかにございますでしょうか。

原田先生、お願いします。

**【原田委員】** 今、施策の2通りの書き方ということでご説明いただいたのでいいのかと思います。ただ、こちらの資料1のところでも最初に説明いただいた分け方は、「取組内容が概ね定まっているもの」と「取組内容を今後検討していくもの」となっていて、文章の方は、「これまでの取組を更に推進していくもの」となっている。

「これまでの取組を更に推進していくもの」というのはどういうものかということをご説明いただきましたが、それは、どちらかという、取組内容が概ね定まっているもので、数値目標をこれから定めてやっていくものというふうに理解すればいいんだよというお話だったように思います。これは、このままでいいんですかね、表現は。そういうふうを読むんだということであればいいんですけど、「取組内容が概ね定まっているもの」とい

うのが、一番素直なように、今のご説明だと取れてしまいましたが。

【浅野委員長】 ありがとうございます。ほかにご意見はございますか。

大変貴重なご意見でございますので、計画部会にご説明する際には、飯尾先生のご発言のように理解いただきたいということを資料1のところに多少は書き込んでいただいて、仕分けたという意味が分かるようにしておくことが必要かもしれませんので、ちょっと事務局の方で考えておいていただきたいと思います。

事務局からご意見はございますか。

【島田参事官】 すみません、資料1と資料3の本文の方と、表現ぶりに多少齟齬がございました。基本的に、資料3の本文の方の表現ぶりで統一をさせていただきたいと思っておりますので、資料1の方は修正させていただきます。

【浅野委員長】 ありがとうございます。

それでは、飯尾先生のご意見はこの小委員会の了解であるという認識でよろしゅうございますか。

【委員一同】 はい。

【浅野委員長】 ありがとうございます。ほかにご意見はございますでしょうか。

【竹内委員】 今、私、1ページの「はじめに」というところから、目次を見ているんですけども、先ほど飯尾先生がおっしゃったみたいに、今後につながるような、という意味を考えてみると、1、2、3章で終わっちゃうと、最後のまとめっぽいものがないんですね。3章で終わるのではなくて、やはり何か最後に締めが欲しい気がします。たとえば、今後に向かって何を考えていこうとか、次の計画に向かって何を留意しようとか、そういうことがあってまとまると思うので、何か最後にまとめっぽいものがあつた方がいいのではないかと思います。以上です。

【浅野委員長】 ありがとうございます。

【家田委員長代理】 これ、サブタイトル、ないんですかね。

【浅野委員長】 欲しいですね。

今のまとめの文章というのはいつ頃作るんですかね。主要意見をいただいて、計画部会を経て、ご意見がまとまったような段階で、今後のローリングの仕方も含めて、書くべきところが残っていたらそれを中心に書くというのは想定できる場所ですが、いかがお考えですか。

【島田参事官】 そのこのところのスケジュールといたしましては、本日、これをまず第1回目でご覧いただいて、できますれば、7月ないし8月上旬くらいまでに中間とりまとめとして確定をさせていただきたいと思っております。その頃に、第4章といいますか、今後、このように進めていくというふうなことも、この後の計画部会等も踏まえまして、最終段階で追加をさせていただきたいと思っております。

【家田委員長代理】 いつも同じようなことばかり言って申し訳ないけど。せつかく第1号の計画だから、初めて作る計画だから、何かタイトルが欲しいなど。名前をね。

というのは、この「交通政策基本計画」という言葉、その名前だけからすると、すごく重い、憲法みたいに感じる向きもあるだろうし。だけど、実は7年くらいのタームの中で、今やっていることのうち重点的にやることと、新たに挑戦するようなことを述べている。それ以上でもそれ以下でもないですよ。

だけど、初めて作るものだということもあって、国民に注目してもらいたい。ここに何か欲しい感じがしますけどね。近未来の何とかに向けてのかんとかだとか、何でもいいんですけど、それを希望します。

**【浅野委員長】** どうでしょうか。

**【島田参事官】** 今後に向けて検討させていただきます。

**【浅野委員長】** 大臣が発表される時にも何かキーワードが欲しいですよ。そういう点も含めて、よろしくをお願いします。

ほかにございませんか。

それでは、各論について、ご意見が多様にあると思いますけれども、各論についてご意見はいかがでしょうか。順不同で結構ですから、お願いします。

**【福岡委員】** 以前、民間とのヒアリングのときに申し上げて、交通政策と社会資本整備とは車の両輪であるということとを反映した方がよろしいんじゃないかということをお願いしました。今回、この素案を見まして、そのところが適切に書けていると思っています。2ページに「社会資本整備重点計画とは車の両輪」という考え方が打ち出されています。

特に私が注目しているのは、19ページ、基本方針のC、「安心・安全で持続可能な交通に向けた基盤づくり」。ここに書いてあるところで、まず、「交通政策基本計画」と「社会資本整備重点計画」との両方がお互いに作用し合って、この「安心・安全で持続可能な交通に向けた基盤づくり」をするんだということが上手に書かれていると思います。

また、同時に、維持管理、更新など、これから非常に大事になること、これは交通政策の上でも極めて大事なところで、このところも社会資本整備との関係でリンクされていることは、読む者にとってはこれの位置づけが非常に分かりやすいんじゃないかなと思うし、私としてはそれが当然のことだと思っていますので、よく書けているなと思って、見えています。

先ほど飯尾委員に全体的な考え方の話をさせていただきましたが、今後に向けて具体的な施策を考えたり、それから、将来に向けてどうするかというところで、是非、社会資本整備重点計画と両輪として、安心・安全な、そしてAとかBにも関係してくると思うんですが、それらにもつながっていくようにしていただければ、大変いいものができるのではないかなと思っています。

**【浅野委員長】** ありがとうございます。今のご発言に対してご意見はございますか。

**【島田参事官】** まさに、インフラ整備と交通政策は、法律の制定の段階から車の両輪としてやっていくということを大前提としてやってきております。文章にも書いてございますが、更に実際に施策を推進するに当たっても、ずっとそれをしっかりと肝に命じて進め

ていくということは、おっしゃるとおりでございます。

【家田委員長代理】 別の件でいいですか。大体結構だと思うんですが。こうやって今、冷静にもう1回さらっと見てみると、ちょっとこの点だけどこかに書き加える余地はないかなというような感じがするので申し上げてみるんですが。

それは、空間なんですよ。交通というのはもちろんムーブメントだからファンクションみたいな、無形のサービスなんだけれども、その無形のサービスを享受する途中では空間というものをユーザーなんか使っていくわけですよ。駅の空間であったり、空港の空間であったり、港であったり、バス停もそうだし、いろいろあるわけですよ。

その空間に関連していることという、例えばバリアフリーもそうだし、旅客交通・物流のサービスレベルをさらなる高みへ引き上げるというのもそうだし。観光のところもありましたよね。あちこちに関係するんだけど、こうやって冷静に見てみると、空間の質を充実したものに努力をすとか、そういう種類の、空間というキーワードがどうも見つからないような気がするんだけど。

これから取組を進めるべきものという中に、もし何かちょっとでもそういう要素を入れられたら、福岡先生がおっしゃっている別の施策との関連性ということとも相性がいいんですよ。特に、社重点の方はどちらかというと空間を強く意識する仕事で、こっちはどっちかという、ファンクションを意識する仕事なんだけど、その接点が空間だと思ひまして、そういう余地があるのかどうか、ちょっと事務局に伺ってみたいと思ひました。以上です。

【浅野委員長】 ありがとうございます。ご意見をお願いいたします。

【島田参事官】 先ほど説明を若干端折ってしまったんですが、例えば11ページの、今、家田先生がおっしゃられた「旅客交通・物流のサービスレベルをさらなる高みへ引き上げる」という目標④の、下から2つ目のポツに若干書いてございまして。

「空港の利便性・競争力の向上を図るため、空港処理能力の拡大、空港アクセスの改善等とあわせて、空港自体の魅力向上」というようなことを記載させていただいておりますが、これだけだと、かなり抽象的で何を言っているのかなというふうなことかと思ひますので、もう一度この辺りは表現ぶりを工夫してみたいと思ひます。

【家田委員長代理】 ご検討いただけたらと思ひます。

【飯尾委員】 これについてよろしいですか。

【浅野委員長】 はい。飯尾先生、お願いします。

【飯尾委員】 今伺ってのことですから、これはご参考までにとということですけど。

今、家田委員から出てきたことは全体にかかわることで、留意すべきところというのは最後に4つ設けてますが、例えば留意する点の①の中に、「国民・利用者の視点」とありますが、国民・利用者というのは、その空間の中で様々なものを区別せずに享受しているというわけですので、そういうところにその観点が入れられれば全体を通して、空間ということをお大切にしようということは反映できるんじゃないかと考えました。これはご参考で

ございます。

【浅野委員長】 趣旨は、留意すべき事項のところに書き込んだらどうかというようなご指摘ですけれども、これも1つの考え方ですが、それも併せてご検討願えますか。

【島田参事官】 はい。

【浅野委員長】 ほかにございますか。

【竹内委員】 本当にご尽力くださっているのですが、そんなに大きなところはなくて、重箱の隅を突くようなお話になってしまうところが恐縮なんですけれども。

今、空間というお話が出たので、そっちを先にお話ししたいと思います。私が以前お話をしたことであるのかもしれませんが、個別の話ですと、23ページの目標④で、低炭素化、省エネ化という環境絡みの話があります。このときに、いわゆるCO<sub>2</sub>を下げるとか、エネルギー消費をなるべく抑えるとか、そういうことだけが環境の話ではないだろうと思うのです。

例えば生態系の破壊とか、バラスト水の話があったりとかします。あとは、国際間の流動が大きくなると、観光客に植物の種がくっついてやってきてみたりとか、そういうことがあったりする。これも厚生労働省関係かもしれませんが、伝染病がやってきたりするか。そういう生態系の話などがあります。

それから、空間という意味から言うと、ここで1つ書けるかなと私が思っているのは、景観だと思うんですね。日本の里山の風景を維持して、それで外国の人が交通機関を利用して来てもらったときに、それに感動してもらおうということがあります。そのために景観をどう維持するか、そういうところも少しここで書けるのではないかという気がしたのが1点でございます。

ついでに、あと2つ。あとは28ページの④のオリンピックの話です。「開催を踏まえた取組を進める」と、これはもったもな話で、これについてどうこうということはないんですが。ただ、「踏まえる」と書いている中身は、基本的にはやはりオリンピック開催に向けた取組にどうも見えてしまうわけです。

たぶん、それだけじゃなくて。オリンピック後をどうするかということも、当然、このオリンピックの開催に影響を受けて何かあるはずだと思うわけです。かつて、1964年のオリンピックのときに間に合わせようと思って、一生懸命首都高なんかを川の上に造って、ぐねぐねと曲がったものになって、今頃になっていろいろ批判的に言われていることがあります。そういうことの反省があるわけで、そういうことにならないように、どうやって整備をし、交通のシステムを作り上げていくかというところが分かるような書きぶりだといえるかなという気がいたしております。

最後の1点は言葉だけです。13ページの一番下のところに、政策の骨子とあって、ここには「航空」とだけ書いてますよね。14ページのところは、「港湾・海運」となってますよね。ですから、対応させるなら、やっぱり「空港・航空」とか、両方書いた方がバランスが取れるかなという気がしました。これは小さなことですが、私からは以上です。

【浅野委員長】 ありがとうございます。後半のご意見、どうでしょうか。「空港・航空」という書き方について。

【島田参事官】 また検討させていただきければと思います。

【浅野委員長】 オリンピック後のことを念頭に置きながら書くという点はどうか。

【島田参事官】 そこも表現ぶりを工夫させていただきたいと思います。

【浅野委員長】 ありがとうございます。ワールドカップサッカーでも、各国の大使館、領事館も動いているし、思わぬところで観光地が使われて、みんなが魅力を感じたとか、いろんな余波があるみたいですね。そういうことが派生するということを意識して、やはり東京だけではなくて、全国を挙げた取組になっていないといけないと思いますので、そういうふうな意識を持ちながら書いてみたいという気がします。他には、いかがでしょうか。

【田中委員】 オリンピックのことが出たので、細かい文言のことをお話しさせていただこうと思います。枠組みをこれまでの中で非常に整理していただいて、国民視点でとか、その辺りも非常に明快になったかなと思っております。

第3章の位置づけが、やはり表現上、分かりにくくて、留意すべき事項で、留意事項①、留意事項②とあるんですけど、この「留意事項」という4文字をここに付けるのがあまり洗練されていないなというようなイメージを持っていて、何かほかにいい言葉がないかなと思って考えているんですけど。これは推進していくための心得みたいなことなので、ちょっと違う表現にした方がいいかなということを思っておりました。思いついたらまた後ほど連絡させていただきたいと思います。

それから、この中で、留意事項の③と④のところが、文章が分かりづらいというか、こなれていないところがちょっとあるのかなと前から気になっておまして。「ICT等による情報の活用をはじめとして、技術革新によるイノベーションを進める」というと、これはPDCAを回すときにも、どういうふうに見ればいいのかというのが少し分かりにくいので。例えばですけど、「ICT等の技術や情報の活用により、社会全体に有益なイノベーションを志向する」という表現にするとか。

あと、先ほど先生がご指摘されたオリンピックについては、④のところで、「オリンピック・パラリンピックの開催と、その先の社会を見据えた取組を進める」とか、こういう表現にさせていただくと、より趣旨が伝わりやすいかなというふうに思っておりますので、ご検討いただければと思います。

【浅野委員長】 ありがとうございます。前半のご意見はいかがでしょうか。

【島田参事官】 第3章の部分についても、そこら辺も検討させていただきます。もう少し分かりやすい表現ぶりができないかなと考えてみたいと思います。

【浅野委員長】 計画部会の委員の方々にとっても、3章というのは理解しがたいという方も多いかもしれませんね。率直に何うというのも1つの手だし、もう少し理解が進むよ

うな書きぶりに変えてというのも1つのやり方だと思いますけれども。時間的に1週間しか残ってませんので、まずご意見をいただくのがいいと思います。そんなに拙速に表現法を変えてみるよりも、もう少し意見をいただいて、それから書きぶりを変えてみるのも1つの考え方ではないかと思いますが、いかがでしょうか。

【福岡委員】 いいと思いますね。

【藤井公共交通政策部長】 用語の点は更に検討を進めたいと思います。その上で、これまでの検討のバックグラウンドを申し上げますと、もともと政府全体の成長戦略の中でもICTが技術の中の特に注目すべきものとして位置づけられているというところがありまして、政府全体の方針との兼ね合いでこう書いているところがございます。趣旨が伝わるのかということところがちょっと悩ましいところではあったんですけども、今いただいたようなご意見を踏まえて、いろいろと表現等の検討はしてみたいと思います。

その上で、オリンピックのお話は、先ほどの竹内先生のお話と似た話だと思いますので、より将来のことが分かるような形での表現にしたいと思います。

あとは、交通政策基本計画がどこまでカバーをするのかということがあるので、それがある意味であまりに広がって、一般的な内容が入って、交通との関係が分からなくなるということになると難しいと思います。

そういう意味で言うと、竹内の先生のご指摘された景観というものを交通との関係で位置づけるということ、その切り口が難しいかなというのは事務的な感じとしては前から思っているところがございます。バラストの件など、環境そのものの件の対策はまさに具体的に、法律も改正してやっておりますので、そういったものについてどういった形で入れられるかどうか、しっかり検討していきたいと思っております。

【浅野委員長】 計画部会に向けたお願いなんですけれども、委員の方々全員にこの資料を届けて、そして読んでくださいという、少し時間が足りない可能性がありますので、あえて修正を考えるよりも、できるだけ早くこういうものについてご意見をいただきたいという趣旨で、お送りした方がいいと思うんですね。全体を通して、まずご理解をいただく、あるいは意見をまとめていただく。そういう時間を作って、できるだけ早めに次回の計画部会で多くの意見をいただいて、それから小委員会で作業を行う。そういうふうな材料を出していただくということが重要かもしれないので、是非とも早めに送っていただければと思います。

修正は、事後の修正をお送りしても、きっとそれはご理解いただけると思うので、それはそれで修正時期はいつでも可能だと思いますので、まずはお示しすることが優先されるんだと思いますが、いかがでしょうか。

環境についてご意見はございませんか。

【原田委員】 別のところでもよろしいでしょうか。

【浅野委員長】 はい、お願いします。

【原田委員】 いろいろと書き加えていただいているところがあって、皆さんでいろいろ

議論されたものがちゃんと反映されている部分が多かったです。私が土地利用と交通というようなことを申し上げていた部分、「土地利用などの都市計画等と連携し」ということで書いていただいておりますし、それから、調査・研究のところの書き方も、最後の留意点の中で文章できちんと書いていただいておりますし、その辺が具体的に、特に地域交通ネットワークのPDCAで回っていくということが期待できる、そういうことが読める内容になっているかなということで、それは大変にありがたいなと思っております。

それから、1点は非常に細かいところなんですけど、「コンパクトシティ・プラス・ネットワーク」という言葉が前からあったのかちょっと覚えてないんですけど、この「コンパクトシティ・プラス・ネットワーク」ということは、皆さんとしては通常にこういう意味だということで使っておられるのか。その確認だけ。

もう1つは、今さらそんなことを言うのかということなんですけど。Bの②の「地域間のヒト・モノの流動を拡大する」というところで、今日はこの「拡大する」がちょっと引っかかっちゃったんですけど。

12ページでは、「モノの移動を活発化が極めて重要」、これも言葉のつながりがちょっと変なような気もしますけど。「活発化」と言っていたり、「ヒト・モノの流動を拡大」と言っていたりして。単に拡大というと不必要なものまで動かすような印象もないではないので、ここでは「流通の促進」とか、そういう言葉を使っているわけですけども。気にしなければ済んでしまうレベルのことかもしれないんですけど、ちょっと今日は気になりました。

活力を上げるというところではいいし、拠点の整備とか何かをするのもいいし、国際競争力を高めるという点でもいいんですけども、じゃあ、それがほかの、CO<sub>2</sub>の面とか、地域自体の自立性を高めるとか言っているいろんなことと、どうなんだみたいなことを言われるかなというふうに、ちょっと今日は感じてしまったんですけど。少しご検討いただければと思います。

**【浅野委員長】** 地域間のヒト・モノの流動性が高まると、日本にとって何がいいんですか。きっと日本の活力が上がってくることなんでしょうね。それは経済効果もあるし、あるいは個人個人の活動・活力が向上することもあるだろうし。きっと、「拡大」という言葉でそれが表現できているのかどうかという話ですよ。拡大することによって活力を向上するとか、何か最後の言葉が欠けてるという気がするんでしょうね。原田先生のご意見はそこにあるんだと思いますけど、どうでしょうか。

**【藤井公共交通政策部長】** 今、原田先生がおっしゃった「コンパクトシティ・プラス・ネットワーク」というのは、この国会で成立をしました都市再生特別措置法と地域公共交通活性化法で、それぞれ目指しているものをそういった言い方で表現しています。

**【原田委員】** 国交省の皆さんには当然の言葉なんだろうと思うんですけど、ぱっと見るとちょっと分からなかったの。説明を加えるのも何ですよ。

**【浅野委員長】** 国会の先生方の感触はどうでしょうか。交通政策基本法と、関連法であ

る都市再生特別措置法や地域公共交通の活性化及び再生に関する法律、その2つの流れを見ると、やはり地域交通の問題が視野の大半に入っている先生方もおられるんじゃないでしょうか。そういう先生方にとっては、この書きぶりが若干コンパクトすぎて、もう少し内容に踏み込んで書いて方がいいような感じもしないでもないですね。

そういう点が、この「コンパクトシティ・プラス・ネットワーク」の表現で全部が覆い尽くされているのか、というところがありますので、もう少し書きぶりを増やしてもいいのかなという気がしますが、いかがでしょうか。

地元の問題を抱えている議員さん、この辺は特に興味を持って読まれるかもしれませんが、ちょっと素っ気ない感じがするかもしれませんね。

**【家田委員長代理】** さっき、空間の質のことを言ったんだけど、途中で、竹内先生がおっしゃったのかな、首都高の景観の問題。首都高ということじゃなくていいと思うんだけど。景観というのは極めて重要なもので、決して交通と相性が悪いわけではなくて。

例えばJR九州が、大変に人気があり、観光の面でも人気を持っているのは、駅の中や外、車両の中や外と、広い意味での景観ですよ、デザイン、美観、景観に非常に力点を置いてきたせいですよ。

それから、東京駅の新しくリノベートしたのも、もちろん多様なリノベーションなんだけれども、景観や文化や歴史を重視するというのを交通事業者そのものがやることの意義は非常に大きいし。空港なんかの設計は極めてその意識が高いですよ。

景観というキーワードはそういう意味で見てみたら、出てないような気が。出ているのかな。分からないけど。見つけられなかったんですけど。景観という言葉そのものじゃなくてもいいんだけど、さっき申し上げた空間の質を重視していこうよ。それは人々が気分よく過ごせる、あるいは通過していくでもいいし、とどまることのある、そういう場所にしていこうよ。それが美しいことも大事だよというところ、やっぱりどこかで触れた方がいいような感じがしましたね。

と思いましたが、一方で言うと、私はいつも言うように、中身を読む人はあまりいませんから、はっきり言って。国民にとっては、ほとんどの人にとってはキャッチフレーズですよ。それから、議員にとっては、個々の文言というよりは何が入っているか。自分の関心のある事業が入っているかというところが関心だから。もし「コンパクトシティ・プラス・ネットワーク」という言葉でそれを感じ取ってくれるようなら、別にそれでいいし。やや冷めた目でのチェックでいいと思いました。以上です。

**【浅野委員長】** ご意見をお願いします。

**【藤井公共交通政策部長】** 今の景観とデザインの件は、非常に目を開かされた思いがいたしました、改めて、どういう書き方ができるかはよく検討いたします。

「コンパクトシティ・プラス・ネットワーク」は、ある意味でできたてほやほやで、これから売り出していこうという施策でもありますので、家田先生がおっしゃったような形にうまくできればいいと思いますし。その部分で、浅野先生のご懸念のある部分について補

足のようなこともどうできるか、よく検討したいと思います。

【浅野委員長】 最近、クールジャパンという言葉、“Japan is cool.”という話がありますね。それは見栄えがよくて、外国人も、なるほど、日本は、そういうふうな美的センスに長けている国だと思っている。そういうようなのが総合的にできればいいですね。

【家田委員長代理】 クールトランスファーとかいいですね。

【浅野委員長】 はい。ほかにございませんでしょうか。

それでは、ご意見をいただきましたので、次の計画部会に向けた対応に議論を移らせていただきたいと思います。

早急に文言を訂正できそうなところは事務局と調整いただきまして、計画部会にその修正文を報告させていただくということで、よろしゅうございますでしょうか。

【委員一同】 はい。

【浅野委員長】 その場合の修正は私にご一任いただけますでしょうか。

【委員一同】 はい。

【浅野委員長】 時間的に修正できることが困難な場合には、まずこれをと、委員の方々へのご意見をいただくということも重視するというところでよろしいでしょうか。

【委員一同】 はい。

【浅野委員長】 では、できるだけ早く委員の方々に送付して、お読みいただく時間を長くするというので、今日の議論を終えたいと思います。それでは、マイクを事務局に返します。

【桑田企画官】 浅野委員長、ありがとうございました。お話がありましたように、本日いただきましたご意見の扱いにつきましては、浅野委員長にご一任をいただきましたので、委員長とご相談の上、素案に反映させていただき、計画部会への報告とさせていただきたいと思います。

なお、本日の議事録につきましては、後日、各委員の皆様へ送付させていただき、ご了解をいただいた上で、ホームページに掲載させていただきたいと思います。よろしく願いいたします。

また、計画部会の日程でございますが、会議の中で25日という日付が出ておりましたが、日程日時につきまして改めてオープンにさせていただきたいと思っております。よろしく願いいたします。

それでは、以上をもちまして、第3回 交通政策基本計画小委員会を終了させていただきます。どうもありがとうございました。

(了)