

**第 31 回社会資本整備審議会計画部会及び
第 29 回交通政策審議会交通体系分科会計画部会合同会議**

【桑田企画官】 それでは、定刻の 4 時となりましたので、ただ今から、第 31 回社会資本整備審議会計画部会及び第 29 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させていただきます。

委員の皆様方には大変お忙しいところをお集まりいただきまして、誠にありがとうございます。

まず、お手元の資料を確認させていただきます。本日の資料は議事次第中の配布資料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きますよう、お願いいたします。

それでは、議事に入る前に計画部会長の福岡先生より一言ご挨拶をいただきまして、その後、議事の進行とさせていただきます。福岡先生、よろしくお願いたします。

【福岡部会長】 福岡でございます。どうぞよろしくお願いたします。

社会資本整備審議会及び交通政策審議会におきまして、4 月に国土交通大臣より交通政策基本計画の案の作成についての諮問を受け、この計画部会において同計画についての審議を行うことになりました。

そのため、前回、4 月 7 日の計画部会において、少人数での作業部会的な検討の場を設けて、起動的に議論を進めることにし、当部会の下に交通政策基本計画小委員会を設置して、同計画の案に関する具体的な検討を行うことといたしました。

以降、小委員会において検討作業が行われておりますので、本日は小委員会での検討状況を報告いただくとともに、今後の中間とりまとめに向けて、委員の皆様活発な意見交換をお願いしたいと思います。どうぞよろしくお願いたします。

【桑田企画官】 福岡部会長、ありがとうございました。それでは、これ以降の進行は部会長にお願いしたいと存じます。

また、これより先はカメラの撮影をご遠慮いただきますので、報道の皆様方にはご協力をお願いいたします。

それでは、福岡先生、お願いいたします。

【福岡部会長】 それでは、議事に入ります。

まず、前回の計画部会で設置した、交通政策基本計画小委員会における検討状況について、小委員会の浅野委員長よりご報告をお願いいたします。

【浅野委員】 浅野でございます。ただ今、福岡先生からお話がございました小委員会でございますけれども、4 月 14 日に第 1 回目を開き、21 日に第 2 回の会議を開催いたしました。ともに、交通事業関係者の皆様からヒアリングを行ってございます。

その上で、6 月 18 日に第 3 回の会議を開催し、交通基本計画の中間とりまとめ（素案）を審

議いたしました。その結果、本日も報告する内容で中間とりまとめ（素案）としては概ね良いのではないかという結論に至りました。素案の内容につきましては、この後、事務局からご報告いただくことになっておりますので、よろしく申し上げます。

【福岡部会長】 それでは、事務局よりお願いいたします。

【島田参事官】 お手元の資料に基づきまして、小委員会での検討の結果をご報告申し上げます。まず資料1、A4の横長の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、この交通政策基本計画の中間とりまとめの全体の概要のご説明でございます。交通政策基本法に基づいて作る計画でございますけれども、同法の第15条におきまして以下の内容を定めるとなっております。（1）から（4）でございますけれども、まず、基本的な方針。それから、交通に関する施策の目標。さらに政府が行うべき施策の内容。その他必要な事項と、こういったことを法律上は定めることとされております。

そもそも、この法律の中におきまして、例えば第16条に「日常生活等に必要不可欠な交通手段の確保等」という形で、かなり具体的な内容が法律の中に記載をされてございます。この基本計画の策定に当たりまして、この法律で既に定めております、ある程度具体的な方向性を踏まえた計画として、本日、ご報告を申し上げる次第でございます。

それから、計画期間でございますけれども、その下、最後の○でございますが、今のところ、2015年度から2021年度の7年間を想定しております。これは、社会資本整備重点計画の終期を揃えたいという趣旨でございますので、この社会資本整備重点計画の方の次期計画の策定が、例えば前倒しで策定されるという場合には、それと連動しまして、交通政策基本計画の方の計画期間についても見直しをするというふうな形にしたいと考えております。

なお、2020年の東京オリンピック・パラリンピックは計画期間内に是非入れたいというふうなことも併せて考えてございます。

次のページでございます。本日も報告申し上げます中間とりまとめ（素案）の大きな骨格でございます。

まず、法律で定められております基本方針については、ここに書いておりますA、B、Cの3つを柱としてはどうかということになってございます。

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」と。主には日常生活に使用交通をより使い勝手の良いものにしていこうというような大きな柱が1つでございます。

2つ目が「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」ということで、交通が持っております産業・経済を支えるという側面に着目をした柱でございます。

3つ目がCの「持続可能で安心・安全な交通に向けた基盤づくり」ということで、災害に強く、しかも持続可能な交通といったものを構築していくというふうな柱でございます。

大きくこの3つの柱を基に、本日、中間とりまとめの案をご提示申し上げます。

法律の中で書かれておりました目標についてでございますけれども、この3つの柱のそれぞれ

につきまして、目標をそれぞれ4つずつ設定した上で、その内容をこの計画の中に書いておりますが、具体的な数値目標をある程度策定したいと考えてございますが、今後も更に検討を続けてまいりたいということで、本日は今のところは数値目標についてはまだお示しをしないという状況でございます。

その次の○でございますけれども、具体的な施策の表記の方法でございますけれども、「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」の2つのグループに分けて記載をするということは、計画の内容を非常に分かりやすくするのではないかとということで、そのような書きぶりにしてございます。

3のスケジュールでございますけれども、本日、計画部会においてご審議をいただくことになってございます。この後、夏頃までに中間とりまとめを行いまして、年内を目途に交通政策基本計画の閣議決定させていただきたいというふうなスケジュール感でございます。

その中間とりまとめの具体的な内容でございますが、A3の大きなカラーの紙がその概要でございます。それに加えて、A4の縦長の冊子形式のものが、中間とりまとめ（素案）の本文でございます。

なお、先週の木曜日、6月19日でございますけれども、自民党の総合交通政策に関する特命委員会におきまして、その前日、18日の小委員会にお諮りをした本計画の素案のご報告も併せてしております。この特命委員会では、この素案につきましていろいろと意見をいただいたところでございます。例えば自転車の活用を位置づけるべき、ベビーカーマークというのは進めてほしい、あるいは訪日外国人2,000万人に向けた空港の発着枠の拡充というものは、更にその先を見越したビジョンも必要である等、様々なご意見をいただいたところでございます。

本日これからご説明を申し上げます中間とりまとめ（素案）にはこれらのご意見もできる限り反映したものとしまして、お諮りをすることにしてございます。

それでは、中間とりまとめ（素案）の内容につきましてご説明を申し上げます。A3の大きなカラーの紙でまず全体の構造をご説明申し上げます。

一番上のところに、「本計画が対応すべき社会・経済の動き」ということで、大きく7つ書いてございます。急激な人口減少・少子化、高齢化、あるいはグローバリゼーション、巨大災害の切迫、食料・水・エネルギーの制約、地球環境問題、技術革新の劇的な進展、東日本大震災からの復興、さらには2020年の東京オリンピック・パラリンピックの開催。こういった社会・経済の動きを踏まえて、今後の7年程度の期間において交通政策をどのような方向性で進めていくのかということにつきまして、大きく3つの柱を掲げてございます。先ほど申し上げましたA、B、Cの3つでございます。

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。法律の条文で行きますと、そこに書いてございます16条、17条、18条、25条が関係する条文でございますが、この大きな柱の中に4つの目標を立てております。1つ目が「自治体を中心に、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」という目標。2つ目が「地域の実情を踏まえた多様な交通サービスの展開を後押しする」。3つ目がバリアフリーの関

係でございます。4つ目が「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」というサービスレベルの目標でございます。

それから、大きな2つ目の基本的方針。主に産業・経済を支えるという側面での交通の役割について記載をしたものでございまして、Bでございます。これも同じく、①、②、③、④の4つの目標を掲げてございます。

まず、1つ目が「我が国の国際交通ネットワークの競争力を強化する」。2つ目が、これは国内の幹線をイメージしてございますが、「地域間のヒト・モノの流動を拡大する」。3つ目が「訪日外客2,000万人の高みに向け、観光施策と連携した取組を強める」。4つ目が「我が国の技術とノウハウを活かした交通インフラ・サービスをグローバルに展開する」。というような、4つの目標を立ててございます。

それから、最後に3つ目のCの柱でございます。「持続可能で安心・安全な交通に向けた基盤づくり」ということで、これも4つございます。

1つが「大規模災害や老朽化への備えを万全なものとする」。2つ目が「交通関連事業の基盤を強化し、安定的な運航と安全確保に万全を期する」。3つ目が人材の確保、育成。4つ目が低炭素化、省エネ化と環境対策でございます。

こういった大きな3つの柱を進めていくに当たりまして、特に施策の推進に当たって留意すべき事項ということで、下の方に横長で、これも4つの進め方を記載させていただいております。

まず1つ目が「国民・利用者の視点に立って交通に関する施策を講ずる」ということ。2つ目が「国、自治体、事業者、利用者、地域住民等の関係者が責務・役割を担いつつ連携・協働する」。3つ目が「ICT等による情報の活用をはじめとして、技術革新によるイノベーションを進める」。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とその後を見据えた取組を進める」。大きくこういった4つの留意点を念頭に置きながら、このA、B、Cの3つの柱を中心に交通施策を進めていくのはいかがでしょうかと、そういった構造になってございます。

これの具体的な中身につきましては、A4の縦長の冊子の方をご覧くださいながら、ざっとご説明をしたいと思います。

冊子の1ページ目を開いていただきますと、「はじめに」というのが2ページに書いてございます。この計画を策定するに当たってのこれまでの経緯等を簡単に書いてございます。平成25年11月に交通政策基本法が成立いたしましたして、その中で交通政策基本計画を閣議決定することが明記されました。その際に、この計画は「基本的方針」、「目標」、「施策」というようなことをしっかりと明記するんだということが記載をされております。

この計画の推進に当たっては、「交通安全基本計画」といった交通の安全の確保に関する従来からある体系との十分な連携を確保することが必要であるということ。それから、現在、国土交通省で進めております「新たな国土のランドデザイン」という、国全体の2050年程度を目指した新たな枠組み、こういったもの、あるいは現在既に第3次が進んでおります「社会資本整備重点計画」といったものとも密接に連携し、整合をとることとしたいと。特に社会資本整備重点計画とは車の両輪として、この交通政策基本計画が機能していくことを目指したいというふうな

ことが書いてございます。

次の3ページでは、先ほどもご説明申し上げました社会・経済の7つの大きな動きについて、ざっと書いてございます。

4ページ以降、具体的な施策の中身の説明が始まります。先ほど申し上げましたA、B、Cのそれぞれの考え方が記載してございます。

Aにつきましては、人口の急激な減少に伴って、特に地方部においては民間事業者による再三ベースでの輸送サービスの提供が不可能となってきている地域が出てきている、と。そうした中で、自治体をはじめとして、地域が一体となった交通ネットワークの形成が不可欠という状況になってきていると。そういった場合にまちづくり施策、あるいは観光施策といった様々な施策との連携をしっかりととった上で、交通ネットワークの構築というのを行っていく必要がある、ということを記載してございます。

Bの「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」でございますけれども、例えば大都市圏におきましては、我が国の成長を牽引する経済活動を支えるという観点で、よりいっそうの交通の利便性向上が求められている。

その一方、国際競争力を保って、今後も我が国が成長を遂げていくためには、国際交通ネットワークづくりが不可欠であると。

さらに、国内に目を転じますと、国内交通ネットワークについても、例えば交流人口を増加させることによって定住人口を補うと。そういったことで地域間の格差をできる限り是正していくというようなことが必要ではないか、というふうなことを記載しております。

次のページ、Cでございますけれども、「持続可能で安心・安全な交通に向けた基盤づくり」におきましては、近年のJR北海道問題、あるいは高速ツアーバス事故などのような事態の発生を受けまして、やはり持続可能で利用者にとって安心・安全なサービスを提供できるためには、事業の健全性の確保といったことが非常に求められている、ということでございます。

それに加えて、地球環境問題ということも、今後、引き続き取り組んでいく必要があるというふうなことを記載させていただいております。

その際の留意事項として、その下の①、②、③、④、先ほど申し上げたことを改めて記載させていただいております。

その下に交通の安全の確保に関する施策については、既にある交通安全対策基本法に基づく第9次の交通安全対策基本計画があります。昭和45年からの制度でございますが、これとの関係をここに書かせていただいております。法律の時点で既に整理をされておるものでございますけれども、改めてここで記載をしてございます。

下から2つ目のポツですけれども、交通政策基本法においては、交通安全対策基本法と相まって、施策を推進していく。さらに、交通の安全の確保に関する施策については、交通安全対策基本法等によることとする上で、交通に関する施策と安全の確保に関する施策との十分な連携が確保されなければならないということが、法律に記載されてございます。これをしっかりと踏まえた上で、安全確保施策と十分な連携が確保されていることをこの計画においても明記をしていき

たいというふうに考えておるところでございます。

次の7ページでございます。ここから具体的なそれぞれのA、B、C、3つの柱の具体的な内容の説明になってございます。

まず、この施策の記載の仕方でございますけれども、先ほども簡単に申し上げましたが、「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」の2つに分けて整理をしてございます。

ただ、この今後新たに検討するものにつきましては、新規で取り組むものだけではなくて、その取組を更に深化させていく、具体化のために新たな施策が必要なものについても記載をしてございますので、その辺のご留意を是非お願いしたいと思っております。

なお、具体的な数値目標につきましては、今後更に検討を進めていきたいというふうに考えてございます。

まず、Aの施策でございます。このAの施策の大きな趣旨がその下に書いてございます。全国的な少子高齢化、人口減少等で地域の生活の足の確保が大きな課題となっていると。そうした中で、自治体を中心となって、土地利用などの都市計画等と連携した交通ネットワークの再構築を図ることが不可欠であると考えられます。

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様々な手段を総動員して、ベストミックスを作っていこうと。その際に、例えば自転車というものも今後しっかりと活用を考えていく必要があると。そういった様々な手法が導入しやすい環境の整備というものが求められている。その際にユニバーサルデザインという考え方を踏まえながら、交通バリアフリーといった具体的な施策を更に進めていく必要があるのではないかと、さらに、混雑緩和、あるいはICカードの普及といった利便性の向上も、こういった日常の交通のさらなる向上においては不可欠でございますので、そのような新たな技術の導入等と、モード間の連携も促進しながら、なめらかに移動できるシームレスな交通体系の実現というものが必要である、というふうな記載をしております。

そのAの施策の4つの目標のそれぞれについて、9ページから具体的な施策の中身を記載しております。

まず最初の目標、「自治体を中心に、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」という目標です。

これまでの取組につきましては、そこに書いておりますけれども、居住や医療・福祉、商業等の各種機能の立地について都市全体の観点からコンパクト化された「コンパクト+ネットワーク」というようなものの形成に資するために、「地域公共交通網形成計画」というようなもの、これは先頃終わりました通常国会において成立した法律でございますけれども、地域の公共交通を再構築する新たな制度を策定したところで、これをしっかりと進めていくということをまず最初に掲げております。

その際に、公有民営方式、デマンド交通、自転車も含めた様々な交通手段のベストミックスというようなものの実現をする必要がある。それに加えて、過疎地、離島といった条件不利地域に

についても、これまでも様々に配慮してきたところですが、しっかりと交通基盤の構築に向けた取組を引き続き支援していくというふうなことも書いております。

それから、新たに検討するものとして、やはり、バス事業、旅客船事業等の経営基盤の強化というものが不可欠であろうと。例えばグループ化を推進するとかいったような形で経営基盤の強化というものがこれから求められてくると考えられます。

あるいは、その下のポツでございますけれども、貨物と旅客の混載というようなこともこれからしっかりと取り組んでいくことが必要になってくるのではないかとということでございます。

そういった地域の交通ネットワークの再構築に当たりましては、やはり様々な資金の活用というものも視野に入れながら検討を進めていく必要があるというふうなことを記載しております。

それから、目標②ですが、「地域の実情を踏まえた多様な交通サービスの展開を後押しする」ということです。

今申し上げましたような地域の公共交通等の再構築、こういったものを進めるに当たりましては、先ほど申し上げましたように、LRT・BRT、あるいはデマンド、自転車と、様々な交通手段、最近では、例えば超小型モビリティというようなものも出てきております。こういったもののいろいろな特性が十分に発揮されるような、あるいは普及が進むような施策というものをこれから講じていく必要があるのではないかとということです。

その中で特に今後新たに検討するものとして、例えば、最近、カーシェアリングがかなり出てきております。こういったものも地域の交通の1つとして、しっかりと本格的な導入の検討ができるのではないかとというふうなことを書いております。

それから11ページ、目標③でございます。これはバリアフリーのお話でございます。東京オリンピック・パラリンピックの開催も踏まえまして、すべての人が参画できる社会を実現したいということでございますが、これまでの施策、バリアフリーの様々な制度、目標というようなものが既に掲げられておりますが、まずはこれをしっかりと着実に実現をすることが重要ではないかと考えられます。

その上で、最近、特に妊産婦という方々のケア、あるいはホームドアといった新たなバリアフリー施策等についても更に対策を深化していき、さらには、歩きやすい歩行空間の整備といったものもバリアフリーの一環として更に進めていくべきと考えられます。

それに加えて、「心のバリアフリー」あるいは「言葉のバリアフリー」といったハード面以外の部分でのバリアフリーの推進というものも今後更に進めていきたい。

新たな検討課題としましては、現在のバリアフリーの整備目標のさらなる深掘りというようなことの検討を現在進めているところでございます。その際に、やはりより広くバリアフリーが浸透していくためには、どうしてもコスト面での問題というのが大きな障害になりますので、なるべくコストの低い導入方策、コストダウンについてもしっかりと検討していくというふうなことをここに書いております。

それから、4つ目の目標でございますけれども、「旅客交通・物流のサービスレベルをさらなる高みへ引き上げる」ということです。

これまでの取組の中で、例えば現在大都市圏におきましては相互直通が相当進んでございます。こういった形でさらなるサービスレベルの向上というもの、あるいは例えば自動ブレーキといった運転支援システムというようなものも出てきております。そういったものもどんどん開発を進めて、実用化をしていきたいということです。

それから、新たに取り組むものとしたしまして、そういったサービスレベルの向上に当たっては、やはりそのサービスレベルが今どのような状態にあるのかというものの見える化ということが非常に重要ではないかなと思っておりますので、そういった指標というものを何とか作れないかということを検討したいと考えております。

それに加えて、最近でございますが、交通関連のビッグデータの活用。これもこれからいろいろと可能性が出てくるのではないかとということで、その活用策というものの検討をしたいと考えてございます。

さらには、スマートフォンというような、新たな機器がどんどん普及をして活用が進んでおりますが、このスマートフォンを使って、交通に関する情報というようなものをよりいっそう分かりやすく提供するための方策というものも検討課題ではないかと考えております。

そのほか、道路のネットワークを最適に利用するというのも、ITS 技術を使って、これからいろいろ可能ではないかというふうなこともここに書いております。

さらに、将来的には自動走行システムというようなものの実現。こういったものも、今後の夢のある課題の1つとして、ここに書いております。

そのほか、先ほどちょっと申し上げました大都市圏での相互直通運転の拡大に伴って、却って遅延が発生しやすくなっているのも、そういったことにもしっかりと対応するための施策をこれから講じる必要があります。

さらには、空港の関係で行きますと、空港そのものの魅力の向上、あるいは乗継時間を短縮するための何らかの施策がとれないかというようなことも、ここに書いてあります。

さらに、違う切り口でございますけれども、鉄道駅、空港、バス停などの交通施設、車両、船舶などの乗り物の快適性・デザイン性の向上など、空間の質や景観を向上させるための方策というものも、利便性の向上と並んで、ここに記載しております。

13 ページは、大きな3つの柱の2つ目であるBの施策です。「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」という大きな柱を書いてあります。

近隣のアジア諸国との厳しい競争に打ち勝つためには、やはり国際交通ネットワークの要である国際空港、国際港湾の機能強化が必須です。

さらに、近年 LCC といった非常に著しい発展を遂げております新たな交通ネットワークのキャリアもございまして、さらにはパナマ運河の拡張が 2015 年ということで今進んでおります。そういったことも踏まえて、環境変化に迅速に対応していくことが必要ではないかと考えられます。

その一方で、国内の交通あるいは国内の経済活動を刺激する、国内の幹線交通といったものもしっかりと今後も充実させていくことによって、交流人口というものを増加させていくことが必要です。それが国内の活力を更に高めていくことになるのではないかとというふうな観点で、国内

の幹線交通ネットワークの充実ということを書いております。

そのほか、オリンピック・パラリンピックを契機とした施策、2030年には3,000万人を超えるということも目指しておりますので、観光施策と密接に連携した交通ネットワークの機能強化というようなことにも、今後取り組んでいくべきである。

さらに、14ページの上の方でございますけれども、これはまた違う切り口でございますが、我が国の非常に優れた交通システムを海外に丸ごと輸出をすると。いわゆる交通インフラの海外展開というようなことについても、最近非常に積極的に取り組んでいきます。

そういった趣旨の下に、Bの中にも4つの目標を掲げています。

1つ目が「我が国の交通ネットワークの競争力の強化」ということです。具体的な施策については航空分野と海運分野の2つに分けて記載をしております。

航空につきましては、今年度中に首都圏空港75万回発着の増枠が見込まれておりますが、それに加えて、関西空港・中部空港といった我が国の国際拠点空港のゲートウェイとしての機能強化をしっかりと進めていく必要がある。

それに加えて、ソフトの部分ではオープンスカイの拡大というようなものも必要ですし、そういった空港機能を更に充実させる意味での三大都市圏の環状道路等によるアクセスの充実というようなことにも、これからはしっかりと取り組んでいくということです。

それに加えて、LCCやビジネスジェットというようなものの利用環境を改善する。これも併せて、今後の重要な課題であるというふうな形に書いております。

それから、これから今後の新たな検討施策といたしまして、75万回達成以降の首都圏空港のさらなる機能強化というのを書いております。今後、首都圏空港については引き続き利用客の増大によって、75万回でも足りなくなるのではないかとということが見込まれております。首都圏空港の発着枠を約8万回増枠させるというようなことも含めて、今後、関係自治体等としっかりと協議・検討を進めていく必要があるというふうに考えております。

それに加えて、国際拠点空港のアクセスの強化もさらなる高みに引き上げていくことです。

加えて、アジア＝北米間等の国際トランジット貨物の取込み等ということにも取り組むことができるのではないかと。さらには、いつも高い高いと言われております我が国の公租公課についても、徴収方式を見直すというような形で適正化を図っていくということに取り組んでいく、というふうなことを書いております。

次に、港湾・海運の関係でございます。これまでの取組を更に推進していくものとして、国際コンテナ戦略港湾政策の深化でございます。その際には埠頭周辺における渋滞対策といったことにもしっかりと取り組んでいく必要があるというふうなことを書いております。

それから、我が国の産業や国民生活に必要な不可欠な資源、エネルギー、こういったものの安定輸入を実現するために、ばら積み貨物船に対応した港湾機能の拠点化というようなことも書いております。

それから、そういった拠点港湾だけではなくて、全国各地にございます各地域の港湾でも、例えば自動車のような、地域のそれぞれの産業に応じた貨物を海外に輸出するというようなときに、

しっかりと使えるように地方の港湾も積極的に活用する方策というものもこれからも検討していきたいと考えております。

それから、北米からパナマ運河を経由したシェールガスの輸送、あるいはオーストラリアからの液化水素輸送というような形で、新たなエネルギーの輸送ルートというものがこれから出てくることが見込まれておりますので、そういったものの安定輸送についてもしっかりと取り組んでまいります。

そのほか、海上輸送と鉄道輸送を組み合わせた Sea & Rail というようなモード横断的な輸送の積極的な導入ということも今後しっかりと取り組んでまいります。

その意味では日中韓でのシャーシの相互通航による海陸一貫輸送といったシームレスな物流というものも今後しっかりと進めていくというふうなことを書いております。

それから、今後新たに検討するものとして、農林水産物あるいは食品の輸出ということについて物流面からも支援をしていくということを検討したいということでございます。

それから、Bの2つ目の目標、「地域間のヒト・モノの流動を拡大する」。主に国内の幹線交通について、定住人口が減少する中で、外国人も含めた交流人口の拡大というものを図っていききたいという趣旨です。

具体的な施策といたしましては、これまでの取組としては、国内にも LCC の路線というのをしっかりとネットワークとして張っていききたい。それに加えて、整備新幹線、リニア中央新幹線というようなものについても着実な整備を進めていく。加えて、フリーゲージトレインといった技術開発も更に進めていくべきではないかと。その下には、高速バスのネットワークの拡充ということも記載しております。

そういった高速バスのネットワーク化に当たりましては、やはり高速道路のネットワークというものがうまく使えるということが重要な鍵でございますので、その下にはスマートインターチェンジの整備という形で既存の道路ネットワークの有効活用についても書いております。

さらには、空港の能力を最大限発揮するために、民間の能力を活用した空港の運営ということで、例えば仙台空港につきましては民間への運営委託という手続を進めておりますが、そういったことにも取り組んでいくということを書いております。

それから、今後の新たな検討課題といたしまして、幹線交通、整備新幹線等についてしっかりと整備を進めていきますが、そこから先の地域内のフィーダー交通との連携もしっかりと取るというふうなことにも目配りをしていきたいということです。

それから、零細な内航海運事業者というような方々につきましてはグループ化・集約化というような形で運航の安定化を図っていくというふうなことも幹線交通の強化に当たっては必要なことではないかということで、ここに書いております。

さらには、鉄道による貨物輸送の拡大ということで、モーダルシフトの新たな展開というものもここで記載しております。

それから、大きな3つ目の目標で、「訪日外客の2,000万人の高みに向け、観光施策と連携した取組を強める」というところです。この目標の中では、2,000万人の外国人ということに記載

しておりますが、当然ながら国内の観光客の方々が日本の各地に来訪することも非常に大きな経済効果を持っておりますので、外国人プラス国内の観光客それぞれが日本の津々浦々に来訪しやすくなるような環境整備をしたいというふうな趣旨で書いております。

施策の骨子でございますけれども、例えば公衆無線 LAN ですか、外国語対応、あるいはクルーズ振興といったことも必要ではないかと。さらには北陸新幹線、北海道新幹線の今後の開通というようなことも見越した観光連携ということが必要です。

それから、新たな施策といたしまして、先頃閣僚会議でも決定されました「観光立国実現に向けたアクション・プログラム」についても、交通としっかりと連携を下施策の取組を進めていきます。

次のページ、目標④ですが、インフラの海外展開でございます。これも前国会で株式会社海外交通・都市開発事業支援機構法という、インフラの海外展開をサポートする法人を設立する法律を制定したところでございまして、こういったことを中心としてしっかりと支援をしまいたいというふうなことを記載しております。

それから、3つの大きな柱の最後ですが、Cの「持続可能で安心・安全な交通に向けた基盤づくり」です。大規模災害が発生した場合でも、国民の生命や財産を保護する上で極めて重要であるということで、具体的な施策をその次のページ以降、記載しています。

21 ページ以降が具体的な中身ですけれども、「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、従来の耐震対策をしっかりと進める。その際にインフラの戦略的な維持更新等としっかりと連携をしながら進めていく。

加えて、交通に固有のオペレーション面での対策というものもしっかりと進めていきます。例えば帰宅困難者対策や代替ルートの確保、あるいは走っている鉄道をしっかりと止める、そういった様々なオペレーションの面での災害対応というようなものをしっかりと進めていこうと。その際に、交通以外のインフラの維持管理との連携強化というものにもしっかりと目配りをしながら進めていくことが必要ではないかというふうなことを書いております。

次に 23 ページ、目標の 2 つ目です。「交通関連事業を基盤し、安定的な運行と安全の確保に万全を期する」ということです。災害が起こらない場合であっても、JR 北海道の問題等、いろいろと交通の安定的な運行を脅かす事態が発生しております。それについては監査・処分をしっかりと実施するほか、運輸安全マネジメント制度のさらなる充実強化。あるいは乗客の避難誘導の徹底、あるいはテロ対策、こういったことをしっかりと進めていくこととしています。

それから、目標③、人材の確保、育成です。パイロット、整備士、運転士等、現在、人材が非常に足りていないという話が顕在化しております。それにつきましては、例えば若年層、女性、高齢者といった方々の活用ということも含め、人材の育成ということに総合的に取り組んでいくというふうなことを記載しております。

4 つ目の目標、さらなる低炭素化、省エネ化等の環境対策です。これも電気自動車、ハイブリッドといった次世代の自動車、こういったもののさらなる普及に向けた支援。それに加えて、シェールガスあるいは液化ガスといったものの安定的な供給のための対策、さらにはエコドライブ

の啓発、生態系を破壊するということに対する配慮、騒音の対策というような、様々な観点での環境対策というものに今後も引き続きしっかりと取り組んでまいります。

それから、第3章、26ページでございますけれども、横串にしておりました、こういった施策を進めるに当たっての特に留意すべき事項です。

これにつきましては、こういった交通施策を実現していくに当たりまして、例えばサービス水準の検証といったことを絶えず改善していく必要があるということや施策の進捗状況について評価の仕組みを導入するというようなこと、そういったことが非常に重要ではないかということで、この章を新たに設けたところです。

具体的には28ページです。これも大きく4つの進め方を記載しております。

まず1つ目が「国民・利用者の視点に立って交通に関する施策を講ずる」ということです。

交通サービスの水準について、可能な限り客観的に評価ができるように、国民・利用者の視点というふうな抽象的なものだけではなくて、具体的にどのようにこれを実現するかということで、見える化といったものを進めていってはどうかということに記載しています。特に数値目標というものを使って、客観的にその達成状況を評価するといったPDCAサイクルをしっかりと確立したいと考えております。

2つ目が「国、自治体、事業者、利用者、地域住民等の関係者が責務・役割を担いつつ連携・協働する」ということです。

ここも交通分野においては非常に多くの関係者がいるということで、それぞれの横の連携がしっかりとれるようにしなければならない。そのためには、1つには、各交通事業者が保有する様々なデータについてできる限り国民の利用に供しながら、それをお互い共有することによってそれぞれがしっかりと意思疎通をして、全体の連携が図りやすくなるのではないかと、というふうなことを書いております。

それに加えて、国民の役割というふうなことも、これからはしっかりとご理解をいただきたいということで、交通に関する教育、あるいはモビリティ・マネジメントのさらなる推進というふうなこともここに書いております。

さらには、行政と民間の連携ということで、従来から行っておりますPPP/PFI、こういったものも更に進めていく必要があろうということでございます。特にエアポケットとなりがちな事業者をまたぐ部分での連携というものにしっかりと配慮をしていく必要があろうというふうなことも書いております。

3つ目は、技術革新による交通サービスのイノベーションを進めようということです。

交通分野ではいろんな技術が活用されておりますが、特にICTの最近の目覚ましい発展といったものも視野に入れまして、こういった技術をどんどん活用していこうと。リニアモーターカーやハイブリッドシステム、燃料電池、そういった情報通信以外の分野での技術も取り込んでいく必要があろうと。そういったときに、最先端の技術だけではなくて、コストダウンの推進や汎用システムの開発といった、最先端ではない技術であっても重要なものがございますので、その辺りも含めて進めていきたいと考えております。

最後に、2020年のオリンピック・パラリンピックの開催とその後を見据えた取組でございます。2020年のオリンピック・パラリンピックにおけます受入・輸送体制は当然のことでございますけれども、その際に実施される様々なサービスレベルの向上を、東京だけではなくて全国各地にも普及させていくというようなことをしっかりと念頭に置きながら進めていく必要がある。

加えて最先端な取組を世界に発信していくということにもしっかりと配慮していく必要があらうというふうに考えております。

大変端折ってご説明申し上げましたが、以上のような内容で、現時点での中間とりまとめの素案ということでお諮りを申し上げる次第でございます。以上です。

【福岡部会長】 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たいと思えます。なお、ご発言される方は、前の札を立てただけですと、私が見やすいので、よろしくお願ひしたいと思えます。

最初に資料2の大きなA3版の資料の1ページ目の全体構成、これにつきましてご意見をいただいた後、順番に基本方針のAからC、そして留意事項に分けてご質問いただき、最後に全体を議論させていただこうと思っております。

それでは、ご意見をどうぞよろしくお願いいたします。

【辻本委員】 個別のところもいくつかあるのですが、全体的なところがやはり重要だと思います。特に、今回、交通政策基本法ができて、それは素晴らしいことだとこの前のこの会合でも申し上げました。交通政策基本法でこうあるべきだということをしかり言ったことが今回非常に大事なことだと、私は認識しています。それに基づいて基本計画が立てられたという認識です。

一方、今日、お話がありましたように、この分野は様々なアクティビティが民間、行政ともにあり、そして実際こういうものを並べようとするとなん様な施策がたくさんあります。社会資本整備重点計画を議論するときにも、こういった様々な施策やアクティビティをどんなふうに見ていったらいいのかというのが大きな視点になりました。

この2つを比べてみますと、社会資本整備重点計画は、様々なアクティビティの中からどんなふう重点化するのか、すなわちボトムアップという視点で、いろんなものがある中からどんなものを引き上げてやるのか、こういうふうな見方だったのが、今回基本法ができて、理念から、あるいは本来ならビジョンからこういうものが必要だというふうなトップダウンでみたところに違いがあり、今回社会資本整備重点計画を議論したときのメニューあるいは施策が再整理されたというふうに、私は見ました。

これは非常に重要な観点で、理念というところから見ると、少し見方が違うはずですが、ただ単に並べるだけでなく、それぞれ、基本法に書かれてある理念が実現されるかどうかというファクターをもう少しきっちり見ていくべきだと思うのです。

今後、計画は、重点計画と同じように5年ごとに見直されるものですから、今回は1つの進歩なんだけれども、今後、やはり基本法の中でのビジョンをしかり持って、トップダウンとしての計画になってほしいという気がいたしました。

すなわち、文章の中で一番多かったのは、さらなる高みとか、さらなる何とかがって、実質的な

目標もなく、今の状態からちょっとでも上がればいい、どれもこれも全部レベルアップしてやろう。で、いっぱいアクティビティがあるから、どれもちょっとでも上がればいい、という風にさえ見えます。

ちょうどマッサージが腰と肩だけ揉んでいたのがだんだん指先から足の先まで、まぶたまでマッサージしようというように、やればやるに越したことはないんですけども、どんな理念で、どんな機能があるからそういうものやっていくのか、あるいは、この日本は一体どんなところに脆弱さがあるのかとか、そういうものもしっかり見極めながらやるというのが、基本法からの施策の再整理だと思います。その辺が少し私としては気になりました。

非常によくまとまっているんだけど、今後も含めて、やっぱり基本法の中からしっかり系列化したものは目標をしっかりとつかまえてほしい。例えば2,000万人とか何万回の離発着とか書いているんですが、果たして日本ではどれくらいがバランスのとれた外国人の流入なのか、いろんな交通システムのバランス、空港のバランスをどう考えているのかというのがあまり議論されないまま、今の状態の流れの中で、さらなる発展ということだけしか見てないなど、非常に冷たい意見ですけども、そういうふうに感じました。

現時点としては非常に評価しますけれども、まだまだ5年ごとにやる継続的な作業ですので、ちょっとご意見を申し上げました。

【福岡部会長】 ありがとうございます。では、勝間委員、お願いします。

【勝間委員】 国の基本的な役割の交通であるというのに対して、例えば3つの柱はすごく分かりやすいんです。生活、産業、基盤という形で。

ただ一方で、国の役割として、大きく2つあると思っています。1つは地域格差の解消ということ。もう1つが規制と自由化のバランスですね。例えば、JR東海が今新幹線の路線をほぼ独占している。そのことによって飛行機と新幹線と高速バスといったものの料金体系が随分変わってきてしまっています。この20年間の料金体系の推移とかを見てみると、例えば新幹線が割高のまま止まっていて、そこに飛行機やバスがくっついていって、特に若年層を中心に、なかなか資金的に余裕がない人が高速バスを利用するケースが増えてきているということを理解しております。

今回の基本政策の中で、国というのは様々なもの問題解決が多く主眼になっているんです。問題解決の中身の中で、1つのバランスをどのようにとるかということ。それはやはり指標が重要ですし、その指標に対して国がどのようなバランス的な政策をとっていくかということも、もう少しはっきり、何らかの形で明記できないかなということを考えました。

特に気になったのがその地域格差の問題と独占とそれに対する規制の問題です。以上です。

【福岡部会長】 ありがとうございます。事務局からお二人のご意見についてよろしく申し上げます。

【島田参事官】 まず、目標をしっかりとつかまえた形で、というご指摘をいただきました。これは、まだ数値目標とか入れてはおらないんですけども、これからだんだん入ってまいります。今後、その数値目標の達成に向けて、様々な関係者がお互いに調整をしながら、それに向けて進

んでいくということでございます。空港の発着枠の拡大だけでも国交省に留まらず、様々な役所、民間企業、総動員で実際にそういった目標が達成できるのかということについての協議はこれから進んでいくものだと考えております。

そのきっかけをまずはこの交通政策基本計画において策定をしているということでございますが、今後のこの計画の実施におきまして、今、辻本先生からご指摘のありましたこともしっかりと踏まえて、進めていきたいと考えてございます。

それから、勝間先生からのお話でございます。まず、地域格差の是正につきましては、この計画の中でも、主にAとBの両方に関係するところでございますけれども、具体的な表現ぶりとしましては、Bの中の地域の幹線交通をしっかりと充実させるという中で、地域間の格差の是正というようなこともしっかりと配慮をして進めていくというふうなことは書かせていただいておりますけれども、それを更にもうちょっと何かということかと思いますが。

【勝間委員】 もうちょっと前面に出せないかということです。要するに、Bの項目の中の更に下みたいな形で、今、階層的には3階層目くらいにありますけど、政策目的として、もう少し上ではないでしょうかという意見です。

【島田参事官】 今のところ、本文の中では4ページの下から3行目から2行目辺りと、かなり前の方には書かせていただいておりますけれども、そこら辺はどのようなことが可能か、工夫をしてみたいと思います。

それに加えて、全体のバランスをとというお話でございますけれども、この辺りは、まさに総合的な交通体系をどうしていくのかということと絡んで、法律の段階でも、総合的な交通体系を整備していくという事は書いてございますけれども、それぞれのモードの特性に応じて、利用者が自由に選択していく。その選択ができるだけしやすいような環境を整えていくというふうなことを我々は大原則としてやっておりますが、そういった場合になかなかうまく行かないところについて、国がある程度の関与をしていくというふうなことを考えてございます。

この計画の中でも、適正な競争環境の整備というようなことをしっかりとやっていこうということは、実は書かせていただいております、まさに勝間先生がおっしゃっておられるような懸念についてもこれから具体化していけばどんどん出てくると思いますので、個別にそれぞれの項目の中で対応していく必要があろうと思います。その芽出しは、この計画の中にはしっかりと書かせていただいているというふうな理解はしておりますので、これから更にいろいろと工夫をしていきたいと思っております。

【辻本委員】 ちょっとよろしいですか。

目標の実現のためにどうするかということをおし上げたのではなくて、目標は様々なアクティビティをやっている方々の機関とかの調整によって決まるのではなくて、今回、基本法ができて基本計画を立てるということは、基本法に基づいて、国は一体どんな方向を向いているのかということを示す方がいいのかなという気が私にはしました。

今のお答えでも、いろんな目標に対して、これから目標を決めます、いろんなアクティビティをやっている機関があります。それらの目標のすり合わせをやって、それを目標としてそれが実

現できるかどうか検討していきますと言っているんだけど、それは重点計画とかそういうところではそういう方向でやったらいいのでしょうか、基本法ができて、基本計画を立てるということは、国が一体どんな水準が望ましいのかということをはっきり示すことが大事じゃなかったかなという気が私でしたので、申し上げたわけです。いつでも実際のアクティビティをやっている方々の調整だけではないはずの法律、計画だったんじゃないかなという気がいたしました。

【福岡部会長】 部長、いかがですか。

【藤井公共交通政策部長】 お二人の先生方の意見は連関していると、私は今感じております。

結局、国がどの程度まで水準を示し、あるいは分担についてある意味でコミットをして方向づけをするのかと、問題だと思います。

社会資本重点整備計画との比較が多少出ました。当然重なっているところもありますけれども、社会資本には、やはり、例えば河川の施設のように完全に公的に整備をする、逆に言うと、公的な資源の投入量でどこまで行くかということが決められるものがあります。交通というのは基本的に民間事業者がサービスを提供するという構成で今の日本では運用されておりますので、民間レベルでどういったところまで実際にできるのか、あるいは民間会社が何を考えているのか、もっと言えば、民間会社がそれぞれ創意工夫し、競争することの価値をどう見るのか、そういった面が非常に重要だと思っています。

国が方向性を示せる部分は当然示すべきだとは私も思っておりますので、それについては今後具体的に数値目標という形でまたお示しをして、ご議論いただきたいと思っておりますけれども、すべての面について、今お二人の先生がおっしゃったような形で国が方向性を全部示すことができるのか、あるいはすべきなのかということについては、議論が必要ではないかというふうに考えております。

【勝間委員】 全くすべてについて求めてはいなくて、単にミニマムリクワイアメントみたいなものを作って、そこに対して市場の失敗があった場合にどうするといったような議論がもう少し望まれるなと思っただけです。その市場の失敗の具体例は先ほど申し上げたような地域格差の問題であったり、独占の問題です。

【福岡部会長】 ありがとうございます。

小委員会でもそういう地域格差の問題、地域格差をいかに小さくしていくかについては、随分議論が行われたということで、かなり本文の中では書き込まれていると私は思っておりますので、また、ただ今のご意見を小委員会で更に議論を続けたいと思います。ありがとうございます。

ほかに、この全体構成について何かございますでしょうか。

家田委員、お願いします。

【家田委員】 小委員会にも入れさせていただいたので全体的な感想をということで、お話ししたいと思います。

この法律が何とか通って、今までなかったものをこういう形でまとめるという意味では、短期間でここまでよくまとめてくださったなと思いますね。

今、多々ご意見もあるところなんだけれども、社重点にしても、例えばいくら使うというのは

書かない方式に今なっているわけで。いろんな意味で、やる方向は示すんだけどどこまでできるかという保証のない方式を取っているんですね。そういうことの限界性もあるし。

それから、また、今、部長がおっしゃったようなところもあって。民間事業でやっているというのが交通は多いんだけど、例えば社重点の方でも、下水道なんていうのはもちろん民間でやるとも限らない。自治体がやってるんですが。決して国が直轄でやっているわけでもない。だから、あらゆるものが集権的な意思によってできるものばかりではない。むしろ、そうじゃないものの方が多いという中で、やはり方向を示すことの重要性と、現状がどこにあるということを示すことの重要性と、どこまでできるか、やりたいですけどね、なかなかそれに限界があるということで、私は認識してます。

いろいろ作るプロセスで出てきている、日本の国が持っているいろんな計画の在り方とか、制度を作るときの在り方なんかについての、ファンダメンタルな次の課題みたいなことを、つまり、個々の政策の課題というよりは、計画というものの在り方の課題とか、そういうようなものも、こういう議論を通じて議事録に残して、次の時代に活かしてはいかがかと思います。以上でございます。

【福岡部会長】 それでは、基本方針のA、B、Cについて参ります。最初に基本方針Aの「豊かな国民生活に資する使いやすい交通の実現」の部分、ページで言えば7ページから12ページまで、ここの部分につきましてご議論をお願いしたいと思います。

それでは、上村委員、お願いします。

【上村委員】 Aの中で、「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」というのが目標④の中にあるんですけども。その中に少しだけ渋滞というのが入ってくるんですが、もう少しこの交通政策基本法の中に入れてはいかがでしょうか。私は、渋滞の解消というのはかなり大きな問題だと思いますので、少しだけ12ページの真ん中のところに「渋滞の解消」とはあるんですけども。

中ではどちらかという、運転の快適性とかと一緒に中であって、あまり大きく扱われていないんです。

渋滞の原因は様々あります。信号の付け方で変わるものもあれば、ITSの利用で解消できるものもありますけれども、やはりもう少し整備に力を入れて頂きたい。道路でしたら、特に少しの工夫の中で整備することによってまた渋滞が解消されることもたくさんあります。サービスの中における渋滞というところは、もうちょっと大きく取り上げていただきたいなと思いました。

それから、渋滞に関連して事故ですが、Cのところ「災害」と、急に災害に行くんですけども、災害の前にもう少し入れる必要があります。事故というのはいろんなところで発生しやすい要素ですので、鉄道であれ、港であれ、道路であれ、いろんなところで事故はありますので。事故をどう少なくするのか、そういう視点ももう少し加えたらどうかと思います。

それから、これはAのところ言うのがいいのか、それともCのところ言うのがいいのか分からないんですけども。今度、与党の議論でも電線地中化というのが来年にはまとめて法案にもなるというのを聞いています。快適な、豊かな国民生活に資するというところの景観の問題と、

災害のときに電柱があるというのは、非常に交通を困難にする問題なので、無電線化というものも少し取り上げていただきたいなと思います。

それから、PPP/PFIについてはA、B、C各所に入っているの、これは、これからの時代に即する非常にいい記述を各所で挙げていただいているのは大変いいと思いました。

【福岡部会長】 ありがとうございます。では、金本委員、お願いします。

【金本委員】 交通政策について議論されている政策手段で、ここに挙げられていないものがいくつかあって。

1つはロードプライシング的なものですね。今後しばらくの間にやる気があるかどうかということもあるんだとは思いますが、1つ取り上げられていない政策手段があるということ認識していただいておいて、ここに付け加えるかどうかというのはご判断をいただきたいと思います。

もう1つが駐車政策です。特に中心市街地の交通混雑をコントロールする手段として、駐車政策というのが学会では話題になっております。こういったものをどう考えるのかということが非常に重要だと思います。あと、駐車関係について、新しいICTのいろんな進歩が使われるようになっていて、スマホのアプリで駐車料金の徴収をするような仕組みもアメリカでやられているようでございます。そういったことをもう少し考えておくといいのかなと思います。

【福岡部会長】 ありがとうございます。井出委員、それから勝間委員の順でお願いします。

【井出委員】 特に先ほど勝間委員からのご発言にもありましたが、10ページの目標②の地域の実情というところなんですが、この目標②というところには「サービスの展開を後押しする」と、あくまでもサポーター的な国の姿勢が見え隠れするんですが、趣旨のところには、「新たな交通サービスを提供する」というふうになっていて、結局、国がどういうふうな姿勢で、非常に難しい多様なものを推し進めていくのかという、国の心構えというか、そういったものがあまりよく分からないというところがあります。

ここに書いてある、これまでの取組を更に推進していくものと、これがすべてできるというわけではなくて、やはり地域の実情に合わせて、採算がとれるものであったり、あるいは住民のニーズに合っているものというのは、自然と淘汰の中で残っていくという形になると思うんですが、ただ、やはりきっかけとしては国なり行政なりが何か後押しをしたり規制緩和をしていかないとできないというものもたくさんあるので、そういった行政ならではの取組、これまでの取組というところに行政がどうやってこういったものに取り組んでいったのかということがないと、結局、誰が何をやるんだろうということが分からなくて、ということ。

やはりこの地域格差の問題というのは、そのまま放っておくと放置されてしまうということもあって、自治体の中では、もうほとんど自分たちでは自発的に何かできないような状況に追い込まれているところもありますので、やはり積極的に政策として、どこを中心に打ち出していくのか、どこまでやるよといった決心みたいなものを出していかないと、実現は難しいのかなと感じました。

特に10ページの真ん中辺の「高齢者を含む」というところで「超小型モビリティ」ということでもあります。現実問題としては電動の車椅子の事故が大変多いんですけども、高齢者にと

って非常に使いやすいけれども、交通のいろいろな施策の隙間にあるようなものに対してどうやっていくのかというのは、きっちり詰めていただきたいなと思います。

【福岡部会長】 ありがとうございます。それでは、勝間委員、お願いします。

【勝間委員】 2点あります。1点は駐車場が抜けているということをお伝えしようとしたんです。交通の道路の話だけではなくて、駐車場のようなものについての整備、すなわち道路や線路の付帯設備についてどうやって安全性その他を高めるかについて、もう少し記載が必要ではないかということをおっしゃっていました。

2つ目はやはり同じような観点で、例えば駅とかバス停といったような公共交通のいろいろなもののバリアフリーということは書いてあるんですけども、少子高齢化を踏まえて、今後利用者が、ここは議論の余地があると思うんですけど、数を増やしたいのかどうかと。もし増やしたいのであれば、例えばバス停とか本当に分かりにくいんですよ。こういったものについてもう少し公的な支援をするのかどうかという議論が必要かなと思います。以上です。

【福岡部会長】 ありがとうございます。ただ今、ご意見がいくつか出ましたので、事務局からお願いします。

【島田参事官】 まず、渋滞解消のご意見でございますけれども、これは内部で検討させていただきませんが、今のところ、先ほど指摘のありました箇所以外に、例えば17ページでも、「高速道路ネットワークの整備をするとともに、スマートインターチェンジの整備や渋滞ボトルネック箇所への集中的対策を行う」ということで、既存の道路ネットワークがなるべく活用しやすいような体制をとるということで書いてはあるんですけど、その辺り、どの程度強調するかということとは引き続き工夫をさせていただきます。

それから、交通事故のお話でございますけれども、先ほどかなり端折ってご説明申し上げましたけれども、交通安全対策基本法という交通安全の方の法律体系が、別途、基本法以下ございまして、これは昭和45年からの制度でございますけれども、こちらの方で事故についてはしっかりとやっけていただいているということでございます。5ページの*のところはその辺りの趣旨を実は書かせていただいております、具体的な事故防止採択等については、この交通安全対策基本法の関係の方でしっかりとやっけていただくと。それと、この交通基本計画がしっかりと連携をしていくと、そういったスタンスで書かせていただいております。

それから、電線の地中化は、今のところ、「歩きやすい歩行空間」というふうな記載をしているところか、あるいはどこかでそういった趣旨をうまく記述できるかどうか、これもちょっと担当部局とも相談してみたいと思います。

ロードプライシングのお話が出てまいりました。これも、今後どういうふうに扱わせていただくか、検討させていただきたいと思います。

駐車対策、駐車場の対策でございますが、これも関係する部署がございますので、その辺りと相談をさせていただきます。従来もパークアンドライドというようなことで、まちづくりの一環としていろいろな駐車場整備等もやっておりますが、その辺り、うまく取り込んでいけるかどうか、その辺りを相談させていただきたいと思います。

それから、国のやることか、あるいは誰が主体となってやるのかというご指摘でございます。基本的には、この交通政策基本計画は国が何を行うか、何ができるかということを中心に書くことにしております。ただ、その表現ぶりがちょっと分かりにくいところがあったかもしれません。

例えばLRTやBRTですと、国が直轄で行うことはなかなかしにくいものですから、事業者がされることをしっかりと支援する。あるいは、そのときに規制が障害になっているのであれば、その規制緩和というのは、国が主体としてむしろしっかりと行う。あるいは技術開発についても民間と国がある意味業務分担しながら、連携しながら進めていくと、いろいろなフェーズがありますので、その辺りを全部勘案して、このタイトルでは「後押し」というふうな表現を使っておりますが、その辺りもまたより分かりやすい表現になるよう、いろいろな言葉の使い方を工夫したいと思います。

【藤井公共交通政策部長】 今の点で補足をよろしいでしょうか。

【福岡部会長】 はい、どうぞ。

【藤井公共交通政策部長】 地域交通について、井出先生のご質問の関係ですけれども、前の9ページのところに、これまでの取組の最初のところに名前だけちょっと出ておりますが、「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律」の改正がこの通常国会で成立をしているところでございます。こちらで、地域の交通をどのようにして、この後、人口減少・高齢化の中で維持していくかということについては、かなり明確な方向設定がされております。

それは、一言で申しますと、今まで交通事業者、バス事業者の方々がある意味で自力で国の支援などをもらいながら維持してきたネットワークというのは、もうその形では維持が難しいかもしれない。むしろ、それぞれの地方公共団体、基本的には市町村、広域の場合には都道府県ですけれども、そういった地方の行政主体がしっかりと再編についてプランを立て、それについて国がまさに支援をしていこうと、そういった枠組みの法律ができております。後押しというのは、まさにそのことを標榜した表現だというふうにご理解いただければと思っております。

あと、複数の先生からいただいた施策の関係の御意見、ロードプライシング、駐車場、その他もろもろありましたので、これについては原局としっかりと検討した上で、盛り込める施策はしっかりと盛り込んでまいりたいと思います。以上です。

【福岡部会長】 ありがとうございます。久保委員、お願いします。

【久保委員】 関連した事項ですので、今、発言させていただきたいと思います。

基本法の中にも、今、部長がおっしゃったように、国の責務だとか、地方自治体の責務だとか、事業者の責務だとか、国民のやるべきことというふうには書いてあるんですけども。今のお話の中で、この基本計画そのものは国がやる、もしくは、やりたいことという理解なんですけれども、誰が何をやるかというのがこの中ではよく分からなくて、混在しているんですね。

今、部長からお話があったように、地方公共団体がやることに国が支援をするもの、事業者がやるものに対して地方自治体もしくは国が支援する、もしくは規制を外すというようなもの。これ、もう少しブレイクダウンした計画の中にも含めるのかもしれませんが、それがないと実効性は

ないと、私は判断しました。

私の分野で行くと、これは行政的にもそういう仕組みなのかもしれませんが、例えば防災計画なんていうのは、国がある意味で大きな方向性を出して、地方自治体が計画を出すというような仕組みですので、例えばこの交通計画に関しても、国がある程度基本計画を出した後に、法律にはないにしろ、地方公共団体がやはりこれに沿ったような形で地方公共団体としてできるようなこと、やりたいことを出す。それから、事業者も任意制度になるかもしれませんが、一緒に計画を出す。国民に対して計画を出すのは難しいので、そういったことを少しお考えになって、一体何ができるのかというのを明確化していかないと、ちょっと総花的かなという感想も持ちながら、この計画の中身を見せていただきました。以上でございます。

【福岡部会長】 ただ今の件はどうですか。非常に大切なことを言っていたと思います。

【藤井公共交通政策部長】 今、おっしゃられました実効性を持たせる部分は非常に重要なことだと思っております。これも、この1年間の流れについて、多少また補足のようになって恐縮でございますけれども、交通政策基本法に書かれましたいろいろな国の施策というものの、条文で言うと16条以降、日常生活の交通手段の確保から書いてございますけれども、それを具体化するためのより詳細な制度というものがやはり必要だということは全く同じ認識でございます。

先ほど申し上げました地域公共交通の法律というのは、まさにそのために改正をしたものでありまして、これは基本法を国会でご審議いただくときにも議論になって、具体化するための手法として、これからいろいろな場面で必要なものについては更に細かい制度を作ってまいります、ということをお願いしたところです。

地域交通について言いますと、ネットワークの計画、あるいはそのための今の路線を再編する計画、こういったものを自治体が事業者の方々と相談して作るというシステムが改正法の中に明確に盛り込まれております。そういったことで、交通政策基本計画は全体計画なわけですが、地域の交通については各自治体がこれから日本中で計画を作っていくということが、システムとしてはビルトインされているところでございます。

いずれにしても具体化したものがないと実現に至らないというのは、先生のご指摘のとおりだと思いますので、そこはしっかりやらせていただきます。

【福岡部会長】 ありがとうございます。竹内委員、お願いいたします。

【竹内委員】 先ほど金本先生がおっしゃったことに関連する発言になります。

金本先生がロードプライシング的なものとおっしゃいまして、ロードプライシングという表現がなされればいいなと思うんですけども。そこまではなかなか難しいということでしたら、少なくとも、技術、ICTの活用というようなものに加えて、市場メカニズムの活用というような、そういう表現が入ってもいいのではないかと思います。

また、その延長線上として人々のインセンティブの活用という表現もあります。例えばコンパクトシティの観点から、富山市のように串団子のところに住んでもらえるならば補助金を出して住みやすくしてあげるとか、そういうようなやり方がありますが、これはインセンティブを活用した政策といえます。整理すれば、インセンティブの活用が市場メカニズムであり、市場メカニ

ズムの活用の典型的な事例がロードプライシング的なものだと思います。こうした一連の観点を入れていただけるといいのではないかと、と金本先生の意見を伺って思いました。

【福岡部会長】 ありがとうございます。

それでは、基本方針のBに進ませていただきます。「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」、13 ページから 19 ページまで、これにつきましてご意見をいただきたいと思います。

大橋委員、お願いします。

【大橋委員】 ほとんど皆さんがおっしゃったことと同じような趣旨に結局はなりますが、Bのところの方が私はイメージしやすいので、その観点からお話をさせていただこうと思います。

ここに観光の話とか、それを通じた地域間の交流人口の拡大というお話があるんですが、結果として何が起きているのかということを見ると、結局、各自治体や県とかが、それぞれの観光資源というものを国内なり、あるいは国外に個別に売って歩く。あるいはちょっと連携しなさいというふうな補助金が入ると、自主的に連携しているところもあるのかもしれませんが、ただ、基本的にはやっぱり自分のものを売るという姿勢で個々に皆さん動いちゃっていると思うんです。そういうところに、資源配分の無駄がかなり生じているようなところもあるというふうに思います。例えば銀座の辺りとかを歩くと、各県がそれぞれ独自に活動されている姿を見ると、やっぱりもう少し横串を指してどうにかならないのかなと思うこともあります。連携なんだと思うんですよね。

こうしたところの連携というものは、やっぱり各地域の自主性に任せますという形では、なかなかうまく行かなくて、もう少し上のほうから高い目線で何かやっていく必要が恐らくあるんだろうなと思うんです。観光施策にもつながるのかもしれませんが、たぶん地域交通政策でも同じような状況っていうのはありうるのかなとも思いますし。個別の具体事例によってどうすべきか施策が違うのかもしれませんが、ただ、ちょっとそういうところも一応勘案されているんだということだけ確認させていただければ、ということでございます。

【福岡部会長】 それでは、家田委員、お願いします。

【家田委員】 19 ページの目標④で、我が国の技術とノウハウを活かしてグローバルに展開すると、こういうことで。一番下の今後新たに検討するものというところで、要するに、これは我が国が海外進出に当たって、進出先の国・地域において、最後のところを読みますと、「研修・セミナーの実施等による現地の有能な人材の確保・育成を検討する。」と、これは大いにそのとおりでございます。途中で言ったんだけど、その後フォローアップをちゃんとしていなかったもので、見てなかったんだけど。

もう1個、ここにちょっと加えたらいいんじゃないかなと思っているのは、日本はかなりの数の留学生を受け入れているんですよね、いろんな国から。外国に行って勉強するより、日本が受け入れている方がずっと多いわけです。

そういう人たちは日本にある種の親近感を覚えているからこそ来てくれているわけで、そこには、例えば新幹線に代表されるような、日本の優れていると思われる交通という面にある種憧れ

つつ、勉強もしたいと思いつつ。でも、別に専門が新幹線の人なんて限られてますから、いろんな勉強をして帰る。うまく行って留学して帰るときには、日本がわりと好きになって、それから、日本の人たちともネットワークを通じて帰るわけですね。あるいは第三国に行って活躍する。みんな、かなりの地位になって活躍する。それは、実は日本の交通を含めた産業界にとっては実に重要な人材資源であって、そういう資源のネットワークを活かしていくということが、海外へのインフラ・サービスの展開ですごく重要だと僕は思っています。

だから、ここで言いたいのは、進出国の国・地域におけるセミナーだけではなくて、我が国において、我が国で勉強する留学生等にセミナー等をやって我が国の交通の良いところを知ってもらって、理解してもらおうじゃないかというようなところをちょっと入れてはどうかかなと思っているところです。

と申しますのも、実は新幹線に関する留学生セミナーを今年は、私も関与しつつ、いろんなところにご協力いただいてやるんですが、これはそういうことを考えてやっているものでありますし。また、国交省のおととしくらいにやった海外へのインフラ国際展開のときにもそういう提言が入ってますので、それを交通の分野でも何らか、検討で結構ですけど、入れてはどうかと思います。以上です。

【福岡部会長】 ありがとうございます。では、ただ今のご意見について、事務局、お願いします。

【島田参事官】 まず、自治体同士で観光キャンペーン等を個別にやっていくことの無駄の問題というご指摘でございました。

まさに観光客の立場から言いますと、ある県のある資源だけ見たいということで訪れるわけではなくて、そのときにその周辺も訪れたいと思われるのが自然な感情ではないかと思われま。むしろ、そういった自治体それぞれで分かれている様々な観光資源をつなぐのが交通のネットワークであり、例えば JR さんなんかは結構東北全体で destinations キャンペーンをやったりされていますので、その辺りを自治体と事業者の連携というようなことも含めて、線としてつながっていく、全体として効率のいい観光、振興策といったようなことも、まさに今回この計画の中では連携をしっかりと進めるというふうなことを謳ってございますので、今後、そういったこともしっかりと、観光施策との連携の中で進めていこうというふうに思います。

それから、留学生のお話につきましては、具体的にどのようなことが可能かどうか、また検討させていただきたいと思えます。

【福岡部会長】 ありがとうございます。それでは、次に進まさせていただきます。基本方針 C、「持続可能で安心・安全な交通に向けた基盤づくり」、これにつきまして、ご意見をいただきたいと思えます。

丸井委員、お願いします。

【丸井委員】 国が担当すべき部分と地方公共団体が担当すべき部分、あるいは民間が担当すべき部分といったことを考えましたときに、大規模な災害対応ということを考えますれば、これはやはり国が対応すべき。あるいは、国が根本のところをやらない限り、どうしても対応できない

ということが多いと思っております。

この20ページのところに、「大規模な災害が発生した場合に交通の機能低下を可能な限り抑制する」ということが明記されております。もちろんこのことは当然必要なことなのですが、今後起こる可能性がある大規模な地震災害等を考えますれば、どうしても基幹となるような交通機関が被災するというのを想定せざるを得ないと思っております。

その場合に、必ず代替交通手段、代替ルートを確認するということが必要になりますので、その点に対する検討は平常時からやっておく必要があると思っております。その際、とりわけ日本の国土全体を見たときに、大規模な地震災害などのときに特に致命的な影響を与えるような、そういうネックになる箇所というのがいくつかあるだろうと思う次第です。そういったところに関しては、やはり平生から対応の検討というのを十分やっておく必要があるだろうと思っております。

具体的には、例えば関東と関西を結んでいる大動脈である新幹線、東名高速、そして国道が通っており、なおかつ非常に狭くなっておる静岡の由比とか、あいつたところで被災すれば、それでも全部、関東と関西の間の重要な交通が途絶してしまう。そうすると、それに対して直ちに対処できるようなフォローアップ体制を平生から検討しておくというようなことが必要になるというふうに思っております。以上でございます。

【福岡部会長】 ありがとうございます。ほかにはいかがですか。

では、辻本委員、お願いします。

【辻本委員】 大災害の話が今、丸井先生から出たのですが、大災害のときに道路が壊れる、被災するというふうな話とともに、どういうルートを使って、どういう支援をするかとか、どういう避難をするかとか、いろんな道路の機能の面もありますね。ただ単に構造ということだけではなくて。

道路交通というのは道路というものと上を走っている車両みたいなものと、もう1つは、それをどんなふうにオペレーションするかというふうな話だということで、前回も申し上げた、オペレーションを念頭に置きながらそういうものを考えるというのが、交通の非常に重要な側面だと思います。

機能として安全の議論をしようと思うと、今日も一番最初に安全のことに関しては別途法律があつて、別の基本法もありますというふうなご説明がありました。今回の我々の方の基本計画にはこれと連携しますというのを書いてもらうことになって、*で入っているんですけども、相手方はどうなっているのかなというのがちょっと気になりました。

先ほどの安全に関わる基本法の話、それから、ほかにも観光の話や流通の話なども、道路・交通の構造的なものに加えてオペレーション的なものがどれだけ関わるか、関われないかということが明確になったら、逆にいろんな法律とか計画の中で連携していかなければいけないのですが、今回、新しくできる我々側では書くんだけれども、相手方にもこの計画をしっかりと認知してもらって、相手方からもこれと連携するんだということにならないと意味がないのかなという気がします。その辺はいかがになっているのでしょうか。

【福岡部会長】 ただ今のお二方の委員のご意見等に対してお願いします。

【島田参事官】 まず最初に、代替ルートの確保等の関係でございますけれども。まさに、今回、法律を出し直すに当たりましたが、この代替ルートの確保というようなことも含めて、災害時の交通の機能の低下抑制というものを、法律で新たに条文を起こして追加をした形で、臨時国会に提出をしたという経緯がございます。まさに代替ルート、いわゆるリダンダンシーをどう確保するかということはかなり意識をして、今回法律を作っております。

それを具体化していく中で、この基本計画の中でも社会資本整備重点計画としっかりと連携をしながら、交通に固有の問題というのをしっかりと取り組んでいくというふうな書きぶりにさせていただいております。その中で代替ルートについても、特にハードものだけではなくて、オペレーションも含めてどういった交通手段が確保できるのかというようなことをかなりしっかりと書かせていただこうということで、今、ここに書いておるところでございます。

ほかの体系との連携でございますが、交通安全対策につきましては、現在、警察庁と調整をしているところです。

また、災害の関係で行きますと、国土強靱化の基本計画を先頃閣議決定しております。その中では、交通のみならず、例えば医療、通信インフラなど、かなりオールオーバーな大災害発生時の国全体の対処方針というのを決定したところでございまして、その中で、交通というのはいこうあるべきというふうなことを入れていただいております。まさに、この交通政策基本計画を作るに当たって、強靱化の基本計画ともちょうど連携を今、図っていたところでございます。まさにバックアップ機能をいかに持つとか、あるいはどこに拠点を置くのかというようなことも含めて、強靱化の方とこちらでしっかりと整合をとって進めていこうというふうな状況になっております。

【福岡部会長】 ありがとうございます。木場委員、そして大串委員、お願いいたします。

【木場委員】 第1回の会議に比べますと、大変体系的に整理していただいて、具体的で、何をしたいかということがはっきり分かって、たくさんありすぎるくらいありました。

大体が、文章の語尾が推進とか改善とか検討で終わっているんですが、計画とか目標というのに、どの程度具体的に書き込めるのかというのがちょっと分からないのですが、やはり国民にも非常に協力をお願いしたいという計画であるところを考えると、私たちがこれを読んで、これらの推進すべきことがどのくらい大変なことなのか、あるいはもう手が届きそうなことなのかという進捗の程度がほとんど分からない、というのがこれを読んでみた感想でございます。

ただ、中にはよくよく注釈を見ていくと、例えば鉄道のバリアフリー、3,000人規模以上等のところは82%、確か最新だと87%くらい行ったと思うのですが、達成しているということは、あと6年で13%残っている、と思えば、国民からすると、これはオリンピックの年とちょうど目標が一緒ですけども、オリンピックのときには、日本はこんな小さい駅でも行き届いて、バリアフリー化できている、と思ってもらえるんだというふうに、ここまで噛み砕いて自分の中で整理してみると伝わってくるんですが、なかなか難しそうです。

また一方、今とは逆の例ですけども、航空の方のネットワークで、オリンピックまでにプラス8万回増便ですとか、LCCをもっと促進しようというのがある一方で、今の3番目の項目の人

材育成のところでは、パイロットが足りない。8万回増やしたいというのに、現状でも、もうLCCは皆さんご存じのとおりパイロット不足で減便計画というのが、今月、来月とどんどん出ている、1割、2割飛ばないという大変な事態に陥っております。

目の前の大きな課題があるのに、8万回というのは少し落差を感じますので、その辺り、私どもが想像したときにどのくらいこの計画が実行可能か、あるいは大変なのかというようなことが読み取れるようなところまで、もう少しきめ細かくしていただくとありがたいという感想を持ちました。国民の理解を得るために分かりやすさへの工夫について一言言わせて頂きました。以上でございます。

【福岡部会長】 それでは、大串委員、お願いします。

【大串委員】 私も小委員会に入れていただいているので言うことはないかなと思ってたんですけど、1点だけ、もう少し書いていただきたいなと思うことがあります。

災害時におきまして、例えばこの間は山梨県で非常に積雪が多く発生して、高速道路の流入口が非常に混んでしまったりとか、いろんな予期しない災害というのが予期しない所で発生している状況なんですけれども。今でも小さい災害はたくさん発生していますけれども、ネットワークでどうなっているのか、どこがどういうふうな規制で今通れなくなっている、こういう交通状態になっているということを常日頃からマップ化して、見える化して、国民が見られるような状況を作り出す1つの契機としていただきたいなと思います。それが大規模災害のときにも大きく活かすのではないかと。

なので、小さな災害が今、所々で発生していますので、そういったところからネットワークの見える化、面でのマップ化、それを随時公開して、使用できる道路、使用できない道路というのを判断させる材料というのを提供していくというのが1点。

それとともに、流入規制ですね。高速道路に対して、今は流入規制がほとんどなくて、どこに降りなさいというような指示等はあるんですけれども、非常に混雑が発生して災害時危ないよということがありますので、流入規制ともども、下の道路状況と通じてますので、下の道路状況と上の道路状況と併せて監視・管理をしていくというような、災害時には避難等で車が一斉に溢れ出して、流入規制をしないといけない等々あると思いますので、そういった流入規制の考え方も少し入れていただくと。ここにに入れていただくことなのかどうかというのはありますけれども、1つご検討いただきたいなと思います。

【福岡部会長】 ありがとうございます。それでは、事務局、お願いします。

【島田参事官】 まず、どのくらい達成されているのか、あるいは実現性がどれくらい大変かということについては、我々の今現在のこの案の中では、現在やっつけて更に進めるものというグループと、今後新たに検討するものという形で、今、大きく分けてはおります。その中で、あとどれくらい切迫性のある伝え方ができるかどうかというところは、またいろいろ工夫ができれば、考えてみたいと思います。

それから、災害時の情報発信の点でございますけれども、今、例えば22ページのちょうど真ん中辺りでございますけれども、「鉄道、バス、旅客船ターミナル、空港等において、災害発生

時に利用客を混乱なく避難誘導できるよう、適切な情報発信等の対策を行う。」と。この災害時の情報発信というのは、おっしゃるとおり非常に重要で、かつ混乱を最小限にするために情報の果たす役割というのは非常に大きいと思っております。

この辺りも、まさに事業者あるいは自治体、その他諸々、施設関係者も含めて、うまく連携をしながら、いかにうまく出すかということのをこれからしっかり検討しなきゃいけないと思っております。まさに、それをここで書かせていただいております。今いただいたご意見をしっかりと踏まえながら、この後の具体化に向けて進めていきたいと思っております。

【藤井公共交通政策部長】 今の木場先生への補足ですけれども、数値目標というのを、この後またご審議いただきますけど、それを見ていただくと、ああ、まだ全然できていないんだとか、これはほとんどできるんだねというところは、それは数字で具体的に分かります。

実は、2年前にできました社会資本整備重点計画も、そういった形で、特にパーセンテージでどこまで行くのかということを書いておまして、70%が90%になるみたいなものもありますし、0%から30%まで持っていくみたいなものもありますので、どのくらいの進捗度合いなんだなというところは、数値化してご覧いただける部分は作りたいと思っております。

【福岡部会長】 ありがとうございます。勝間委員、どうぞ。

【勝間委員】 ほぼ議論が終わったところで恐縮なんですけれども。

一番最初の基本方針Cに関して、どうしてもコストと取られがちなんですけれども、これはコストではなくて、生活を安全に確保したり、産業力基盤につながるんだというようなことが分かるような文言がどこかにあるといいなと感じました。

例えば低炭素や省エネみたいなのは産業力につながりますし、競争力にもつながる。あるいは、減災とか防災に関しては、やはり私たちの生活の安全につながるという形で、AとBと最後のCは関連しているということがどこかで分かるといいと感じています。以上です。

【福岡部会長】 ありがとうございます。では、上村委員、お願いします。

【上村委員】 Cのところで言おうか、Bのところで言おうか、ちょっと迷いながらだったんですけれども。

この大規模災害や老朽化の備えの中で、「開業50年が経過した東海道新幹線をはじめとして、新幹線の大規模改修への対応」というのがありますが、今はリニアという言い方になっていますが、中央新幹線のもともとの発想というのは、東海道新幹線の大規模改修なり、代替手段として考えられた。それがリニアになったわけなんですけれども。それが、むしろ、今は東京―名古屋を最初に開通させて名古屋―大阪というのはその後なんですけど、できた順番から言うと、名古屋―大阪の方がより古いんですね。

ですから、そういう意味では、老朽化というのは、こちらの方はむしろ進んでいるわけなんですけど、いろんなところでもお願いにも上がっています。今日、関西出身なのは私だけなので、これの中に盛り込めるかどうかは別としまして、是非、リニアに関しては全線開通の整備を速やかに進めるというような表現にさせていただけるなら、していただきたいなというのをお願いしたいと思っております。

【福岡部会長】 ありがとうございます。

それでは、最後に第3章「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、これは全体に関わる方針だということですが、これにつきましてご意見をいただきたいと思います。

飯尾委員、お願いします。

【飯尾委員】 小委員会の方に属しておりましたので、文言については十分練られているように思いますので、これを特にどこを変えろということではありませんが、読んでいてちょっと気づきにくいこともございますので、補足的なコメント、つまり、こういうことを考えて、今後計画を具体化していただきたいというコメントが2つございます。

1つは、28ページにあります「国民・利用者の視点に立って交通に関する施策を講ずる」の部分でございます。これは、ご説明にありましたように、様々な調査をするというようなことが書かれている。あるいは、PDCAサイクルを回すと、こういうことをこういうところに書いてあるのは非常に画期的で、非常にいいことだと思います。

その上での話ですけれども、とりわけ、評価をPDCAサイクルに乗せていくやり方について1つ注文がございます。

こういうときは大抵こういう計画で行きますと、様々な項目がありますので、項目ごとに担当の部局に割って、それでそれぞれこれくらいできましたという報告が来ますので、それで全体でこれをまた回していくということになりがちなんですけど、そもそも、この計画ができていうことは、やっぱりそれぞれの部局ごと、分野ごとではなくて、全体的なことを回していくということです。

そうすると、やはり、項目に分けたところがそれぞれできているだけではなくて、それらの項目間の関係ですよね。それが相互にきちんと見合っているのかどうかということは気を付けないといけないわけです。

そうすると、この計画ができたということは、例えば総合政策局とか公共交通政策部で、そういうことをそれぞれの部局の報告だけではなくて、そういう状態が機能しているのかどうかを時々調査するということが必要ではないかと考えます。国民の側は、別に政策ごとに暮らしているわけではないので、それが全体として動いているかということを計画の途中に、計画を始めるときだけではなくて、時々調査をして、その状況を把握するという、総合的な状況の把握ということをやったり心がけていただきたいというのが第一でございます。

第二は、次の項目、国、自治体、事業者、利用者の責務に関する点でございます。これはなかなか難しいことがあるんですが、例えば29ページの一番上にあるデータの問題ですね。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は公開していただくということがあるわけです。

これは非常に重要なことで、いいことだと思いますが、要注意なのはこの書き方で、国が持っているものは提供しますけれども、交通事業者のものも公開していくように、国民の利用に供したいということです。ただ、民間の事業者は競争の中で経営をしておりますので、そういうデータがすべて公開されるということについては、やはり問題があると感じることもあると思うんで

す。ただ、逆に言うと、政策を作るためには、国や自治体はそういうデータが必要だということもあります。

と考えると、非公開を前提にしても情報の提供を受けるということは、1つやり方として考えないといけないわけで。これはこういう情報については情報公開法の例外措置をとることになっているわけでありまして。そういうことから考えると、その面についても心配が必要だなど思います。

それから、民間事業者とかいろいろ項目ごとに分けてありますので、同様の問題は地方公共団体、自治体との関係でもあるわけですね。これは全体として読めば自治体と協力するんだということは次の項目で書いてありますから、同様のことがあることは分かりますが、今強調しておかないといけないのは、地方分権が進んでおりまして、かつてのように国と地方自治体との連携は密接ではない、ということです。

確かに権限の方は自治体で決めてくださいというものは多くなっているわけですが、それでも国全体の状況を把握するためには、情報を国が持つということは必要です。それは、やっぱり分権とは別に重要なことでありますので、それは様々な法制度とか考えないといけないことが多いので、すぐにどうこうというわけではないんですが、その問題があることは改めて認識していただければと思います。以上でございます。

【福岡部会長】 ありがとうございます。

原田委員、お願いします。

【原田委員】 僕も小委員会に入っていたので、黙って座っていようと思っていたんですが。

今のPDCAの評価というところで、イメージは同じなのかもしれませんが、交通政策基本計画として出てきたものを受けての評価なので、この資料2の大きなところの、その条文で、「日常生活の交通手段確保」とか、「高齢者、障害者、妊産婦等の円滑な移動」とか、そういう非常に分かりやすいまとまりで、こういう点を推進しましょうという仕組みになっているので、この項目全体として、ちゃんと改善が進んでいるかどうかという、そういう評価なんだろうなというイメージですね。

あとは、ここは意見は分かれるかもしれないけど、客観的に分かる部分もあるけれども、利用者の満足度とか事業者の満足度とか、あるいは行政の担当している人の満足度でもいいんですが、そういう主観的なもの、あるいは参加率とか、分かりやすい指標がその中にあるといいのかなとも思います。以上です。

【福岡部会長】 ありがとうございます。

では、田中委員、お願いいたします。

【田中委員】 私も小委員会で大体内容もなじんできちやっているんですけども。

この国民の視点のところは、細かい文言とかも含めて気になるところは、趣旨のところ「PDCAサイクルを確実に実施することが重要」というふうになっているんですけども、こここそ、より良くしていくような目標を置きたいなど。現状のデータとかも把握できますし、いろんなことで見える化してくるところで改善とか改革というのを、それがPDCAサイクルということ

表現はされているというふうには思うんですけども、言葉として、物流もより良いと、そういうふうな感じになってますので、ここも入ると良いかなというイメージを持っています。

ものすごく細かいところなんですけど、28 ページの進め方のところの一番下のポツで、「サービス水準の見える化」ってしちゃうと、ここでまた固定しちゃう感じがするので、「サービス内容の見える化」で、ここもまたより良くしていくというふうにさせていただいた方が良いかなというイメージを持っております。

あと、3の ICT のところは私の理解が足りないこともあるかもしれないんですけども、どうしても、技術開発の方に話が触れていて、私のイメージとしては、生活を豊かにしたり、安心・安全を担保するために交通 ICT がこれから機能してくるようなことを目指していくのかなというふうなイメージがありまして。

ビッグデータとかも大事なんですけれども、もう1つはユーザー視点でシームレスなサービスが ICT によって可能になるとか、そういうふうなことも視点として入れていただくと、より利用者視点、国民視点というところがはっきりしてくるかなと思いました。

この辺りが集約できると、交通政策基本計画のサブタイトルみたいなものがうまく作れるかなというイメージで考えているところでございます。すごく細かいところなので感想ということで聞いていただいても結構です。

【福岡部会長】 ありがとうございます。それでは、この意見につきまして、よろしくお願ひします。

【島田参事官】 まず、PDCA を実施する際になるべく縦割りにならないようにというご指摘は極めてご尤もなお話でございますので、まさにこれから計画ができた後の我々のビヘイビアとして、しっかりと肝に命じてまいりたいと思っております。

それから、データの公開につきましても非公開を前提としたものなど、いろいろ、データの中身によってきめ細かなやり方というご趣旨かと思えます。まさにおっしゃるとおり、そこら辺をこれから、データをどれくらい取っていくのかということについて、当然、保有主体である事業者との調整がまさに出てくる場面でございますので、そこら辺も今のご示唆をしっかりと踏まえて、進めていきたいと考えております。

満足度といった主観的な指標、これは確かに今原田先生がおっしゃられた、観光の分野で結構そういったものを実際に使っている例がございましたので、そういった主観的な指標についても、何かいいものが作れるかどうかということも今後また考えてみたいと思えます。

それから、文言についていくつかのご指摘を田中先生からもいただきました。この辺りもちょっとうまく表現できるかどうかも含めて少し検討していきたいと思えます。

【福岡部会長】 ありがとうございます。

それでは、全体を通して是非というご意見がございましたら、お願いいたします。

【辻本委員】 今のところの最後の柱ですね。国民・利用者の視点に立って PDCA サイクルを回すというふうなところなんですけど。

私が最初からこだわっていたのは、計画自身がどういう目標を持っていたのかということに関

して、国の意向なのか、あるいは関与している様々な機関の調整であったりということについて意見をお聞きしたところです。ところで計画はそうだとしたとしても、それを実際に回している間に、実は国民とか利用者の視点に立って、PDCAで計画が実施されているかどうかの評価とともに、最初に置いた計画も、場合によってはちゃんと見直していけるという仕組みなんだということが明確になった方がいいのかなという気がします。

必ずしも国民とか利用者だけではなくて、先ほどお話がありましたように、満足する側が国民とか利用者だけではなくて、業界であったり、国としても、あるいは地方公共団体であっても、何らかの満足度という表現がありました。そういうバランスのとれたものであるPDCAであるというふうなことがもう少し丁寧に書き込まれたらいいのかなという気がします。

【福岡部会長】 ありがとうございます。ほかにはいかがでしょうか。

【井出委員】 最後の横串の部分なんです。すみません、タイミングがずれてしまって。

28 ページのところで、①の進め方というところで気になるのが、上から4つ目に交通の利用者、地域住民とあるんですが、事業者の後ろに是非「就業者」というのを入れていただきたいなと個人的には思います。先ほどのCのところにもあったんですが、結局、労働環境が非常に悪くて、そのために事故を起こすということが多発している。やはりそのところで、きちんと働く人、経営者はコスト重視でやっても、実はそれで現場がもたないということで、いろいろ交通事故も起こっている。やはり働く人の環境というのを確保しないと、いい人材は集まらないし、適切なサービスも継続的にやっていけないということで。日本全国どこでも、どこの産業でも人が足りない状態になっていて、人の奪い合いになっているということもあるので、きちんと「就業者」というのを入れていただきたいなと思いました。

そして、先ほどのご意見で、「サービス水準」じゃなくて「内容」でいいんじゃないかというお話もあって、私もすごくそれが気になりました。

その1つ上の部分で、我が国の交通サービス水準というのを国内の地域間で比較すると。これはかなり大胆なこと、これは本当にできるのかなということと、地域によって必要なサービスがもしかしたらかなり質が違うかもしれない。質の違うものが必要になってくると思うので、東京の六本木と人があまりいないようなところで、高齢化率が90何パーセントというところだと、たぶん交通サービスの違うものが必要になってきたときに、同じ水準を比較することにどんな意味があるのかなということもちょっと感じました。やはり、「内容」くらいが非常にいいのかなと思いました。

そして、その評価の結果のところなんです。評価をやっていったときにうまく行かないところで、規制の問題だったり、地域のいろいろな行政のやり方だったりということで、国が主導しなければいけないところがたぶん出てくると思っていて、そういったところをただ単に「計画の見直しに適切に反映していく」というと、非常に消極的な気がする。もうちょっとどこにボトルネックがあるのかを洗い出して、そこは関係省庁も含めて、国全体で議論していくんだみたいな、そういった積極性が欲しいなというのをすごく痛感しました。

例えばなんです。ちょっと前になるんですが、観光のところで無料公衆無線LANとあって、

これは絶対にやっていただきたくて。日本は無料の無線 LAN が全然ないので、外国人の方も私自身もどこへ行っても非常に困るんですよ。

これは国交省では非常にやりにくいことだと思うので、省庁間の垣根というのを越える必要がある部分もたくさんあると思うので、ボトルネックが出てきたときに、そういったところがたぶん一番基本的になっていて。あるいは、地域によっては、それこそ特区を作って、自分たちのニーズに合わせた規制緩和をしなきゃいけないということも見据えていかなければいけないと思いますので、そういったところもしっかりと取り組んだということをきっちり書いていただければと思います。

【福岡部会長】 ありがとうございます。ただ今のご意見に対して、どうぞお願いします。

【島田参事官】 まず、本計画を進めるに当たって PDCA を導入しているわけですが、この計画そのものも PDCA の俎上に載せていくべきではないかというふうなご意見であったかと思えます。まさに、この第 1 次この交通政策基本計画を策定するに当たりましても、様々な方のご意見をお伺い、かつ審議会のご意見も伺い、この後、閣議決定の前にはパブリックコメントも実施させていただきます。さらには、与野党の様々な先生方からもまたご意見が出てきようかと思えます。

そういったあらゆる方々のご意見を踏まえて、最終的にはこの基本計画の策定をするということになってございますので、今後まさに国民の皆様方からのご意見も踏まえた形で作っていきたいと思っておりますし、作った後も、計画そのものも含めて、再評価を進めていくというふうなことは、そういった形で進めていきたいというふう考えております。

それから、就業者、従業員、労働者の話、この辺りはまた関係部局等も含めまして相談をさせていただきたいと思えます。

そのほかの「サービス水準」の部分、「内容」という表現の方がというご指摘等と、あとボトルネックについても、もうちょっとはつきり書ける方法がないか、その辺りも含めて、この表現ぶりはまたご相談をさせていただきたいと思えます。

Wi-Fi についても、表現ぶりは無料公衆無線というふうなことで書いてはございますけれども、その辺りも。要は、実際に実行のときにできるのかどうかということも大事だと思いますので、そこはまさに総務省等、関係省庁と連携しながらやっていこうと思っております。

【福岡部会長】 ありがとうございます。

では、最後に勝間委員と浅野委員で終わりにしたいと思います。どうぞよろしく申し上げます。では、勝間委員、お願いします。

【勝間委員】 先ほどの指標のところいろんなご意見がありましたけど、私は実はここはすごく強く評価をしています。特に地域間の、できること、できないことはもちろんあるんですけども、例えば高速道路の最寄りのインターからの距離数みたいな、比較的、全国的に分かりやすいものについては積極的に指数化をして、しかも、絶対、これ、いろんなところで非難はあると思うんですよ、ばらまきだの、何だのと。でも、そこを押し切るくらい力で、地域格差をなくしていくということをもう少しく表現していただけたらいいなと思えます。

【福岡部会長】 それでは、浅野委員、お願いします。

【浅野委員】 とりまとめを部会長から託されたものですから、なかなか意見というのは言いにくかったので黙って聞いていました。

最初に辻本先生、勝間先生から強力なパンチをいただきまして、目標が見えないとか、確かにそうだなと思ったんですけども。基本法を含めて、活性化再生法というものによって、政策の手段が随分増えたことは確かなんですね。ただ、政策の対象が放っておいても大丈夫なものではなくて、放っておくと格差がどんどん拡大していくし、地域公共交通の維持が難しいという、減衰傾向にあるものをどうするかという目標のものがやっぱりあるわけです。

ですから、木場先生がおっしゃったような目標の困難さであるとか、具体的な方策であるとか、そういうものを書いた上で数値的な目標、あるいは努力目標を示すことによって国の意思が明確になるかなと思いますので、そういう方向で今後作業を進めてみたいと思います。

次回までに恐らく数値目標を書き込むための議論を行わなければならない部分がありますので、そのときに、十分先生からいただいたご意見を反映して、その目標をうまく表現すること。それから、目標を達成するための困難さ、これも十分書くこと。これによって国の意思が明確になってくるということを期待したいと思います。そういうふうに努力したいと思います。

あと、いただいた個々のご意見をできるだけ反映いただくように、こちらの方でも努力したいと思っておりますので、よろしくをお願いします。以上です。

【福岡部会長】 委員長から、今日のまとめに近いお話をいただきましたが、この素案について、細かい部分の修正すべき点は多々ありましたが、素案としては大体この方向で更に検討せよということであったと考えております。

今後、交通政策基本計画の小委員会において、各委員のご意見を踏まえて、ただ今、委員長からお話もありましたように、数値目標も含めて設定など、もっと議論を深めていただき、改めて中間とりまとめ案をこの計画部会にご報告させていただきたいと思いますが、よろしいでしょうか。

ありがとうございました。

それでは本日の議事は以上ですので、これもちまして本日の計画部会を終了させていただきます。最後に事務局から連絡事項があるようですので、よろしくをお願いします。

【桑田企画官】 福岡部会長、議事進行、ありがとうございました。

事務局から2点、連絡させていただきます。1つは、計画部会の議事録でございます。これはいつものように、後日、各委員の皆様へ送付いたしまして、ご了解をいただいた上で公開をさせていただきますので、よろしくお願いいたします。

それから、次回の計画部会の日程につきましては、8月の開催を予定しております。また日程を確定し次第、ご連絡、発表を申し上げます。

以上もちまして、本日の計画部会はすべて終了でございます。本日は誠にありがとうございました。

(了)