

第5回交通政策基本計画小委員会

平成28年6月2日

【二瓶企画調整官】 それでは定刻となりましたので、ただいまから第5回交通政策基本計画小委員会を始めさせていただきますと思います。

委員の皆様方におかれましては、本日も大変お忙しい中、お集まりいただきまして、大変ありがとうございます。冒頭の進行をしばらく務めさせていただきます、私、国土交通省総合政策局公共交通政策部、二瓶と申します。よろしく願いいたします。

まず、議事に先立ちまして、事務局より委員の交代についてご報告いたします。昨年2月で退任されました福岡捷二委員の後任といたしまして、電力広域的運営推進機関の金本良嗣理事長が選任されまして、本日よりご出席いただいております。

本日は、交通政策基本計画の進捗状況などについてご審議いただくことにしております。また、本日の会議は公開で行わせていただきますので、議事録については委員の皆様にご確認いただいた上で、資料とあわせてホームページ上に掲載する予定でございます。

それでは、開催に当たりまして、総合政策局次長の篠原よりご挨拶を申し上げたいと思います。

【篠原次長】 次長の篠原でございます。局長は間もなく参りますけれども、申しわけありません、間に合いませんでしたので、私のほうで一言ご挨拶を申し上げます。

委員の皆様におかれましては、大変お忙しい中、しかもこの暑苦しい部屋にお集まりいただきまして、ありがとうございます。ぜひ上着をとってご審議をいただければと思っております。

この小委員会では昨年来、大変精力的にご審議いただいて、交通政策基本計画というのを取りまとめていただきまして、昨年の2月に閣議決定が行われております。これを受けまして、国交省でその計画の実施のために、関係の交通事業者の皆様と連携しながら取り組んでまいりましたけれども、その取り組み状況の一部は交通政策白書などでもご紹介をしているんですが、今日はその進捗状況などをご報告しながら、さらには数値目標の達成状況などもごらんいただいて、ご指導いただきたいと思いますと思っております。

特に本年2月には、先生方に現地視察も行っていただいております。ありがとうございます。また、昨今の人口減少、人手不足などを背景にしまして、生産性の向上も大変大き

な課題になっておりますので、国交省でも生産性革命本部というものを立ち上げ、取り組みをしております。そのあたりもご報告をして、ご意見をいただければと考えております。

本日もどうぞよろしくお願ひ申し上げます。

【二瓶企画調整官】 本日の資料でございますが、お手元の議事次第に配付資料という形で列挙させていただいております。もしも配付漏れなどございましたら、お知らせいただければと思います。

それでは、浅野委員長に一言ご挨拶をいただきたいと思ひます。お願ひいたします。

【浅野委員長】 浅野でございます。昨年2月に基本法が閣議決定されて以来、初めての会合で、1年たちますので、1年間の進捗を見る時期に来たということです。

この小委員会でございますけれども、金本部長の計画部会が上でございますので、今後計画部会を開いていただいて、今日の審議内容を報告するということになると思ひます。そのときはよろしくお願ひしたいと思ひます。

ということで、初めての評価でございますので、いろいろご意見を賜って計画部会への報告に反映したいと思ひますので、どうぞよろしくお願ひしたいと思ひます。

それでは、お願ひします。

【二瓶企画調整官】 それでは、これ以降の進行は浅野委員長にお願ひしたいと存じます。なお、これより先はカメラ撮影をご遠慮いただきますので、よろしくお願ひいたします。

それでは浅野委員長、よろしくお願ひいたします。

【浅野委員長】 それでは議事に入ります。最初でございますけれども、議事次第に従って進めてまいります。今日の議題が大きく前半と後半に分けてございますので、お手元の資料の1と2をまず最初にご説明いただき、ご意見をいただき、その後に残った資料の3から5を説明いただき、ご意見をいただきたいと思ひます。

それでは、まず全体の計画の進捗状況につきまして、事務局から報告であります。お願ひします。

【岩城参事官】 それでは早速でございますが、ご説明させていただきます。資料1をお手元にお開きいただきたいと思ひます。

資料1で、基本計画の各基本方針がA・B・Cとございます。A・B・Cごとにそれぞれ目標が1から4まであったと存じますが、それぞれに主な取り組みというものをまと

めてございます。

この資料につきましては、例えば最初の1ページ目に地域公共交通の再構築で、その右側に「(白書)」という記載がございますけれども、お手元に、ちょっと分厚くて恐縮でございますが、この5月13日に閣議決定されております交通政策白書の第3部、第4部というところで、交通政策基本計画のフォローアップという意味も込めまして、私どもが実施した施策を記述しております。「(白書)」には、そこのページを書かせていただいておりますので、詳細はそちらに委ねることとしまして、簡単にでございますけれども、主な取り組みをご紹介させていただきます。

まず、1ページをごらんください。まず第1節とありますが、これは基本計画でいう目標1になります。自治体中心に、コンパクトシティ等まちづくりと連携した地域公共交通ネットワークの再構築ということでございますが、地域公共交通の再構築という面では、各省連携したワンストップサービスをやって意見を吸い上げ、それから支援を一覧できるようなものをつくって提供したり、あるいは、地域公共交通の再編実施計画に基づくものにつきましては、補助要件を緩和するなり、あるいは新しく出資制度のような支援の多様化というメニューを、法律を改正しましてつくったり、そういう取り組みを進めております。

その下に関係する数値指標を挙げてございますけれども、これはまた後でまとめて一覧できるようにしておりますので、そちらでご説明させていただきます。

それから、次でございますけれども、過疎地物流の確保ということでございますが、各地域におきましても、全国5地域で宅配のサービス、あるいは買い物難民の支援のための輸送システムの検証モデル事業、あるいは地域内配送の共同化、あるいは、いわゆる貨客混載のようなことができるように地域再生法を改正して、地域の交通・物流の確保を図っておるところでございます。

2ページに行きます。2ページは多様な交通サービスの展開を後押ししているということでございますけれども、LRTあるいはBRTということでございますが、具体的に広島電鉄でございますとか、札幌市においてもループ化、あるいは福井のほうでは福井鉄道とえちぜん鉄道における路面電車としての相互乗り入れといったものに取り組んでいるということでございます。

それから、6番のところにあります。海のほうでもいわゆるバスフロート船といいまして、海陸をシームレスに運べるようなものが、実用化が一部鹿児島のほうでされること

になっております。それから、海のほうでもデマンド交通のための補助対象をつくる等の取り組みをしておるところでございます。

3ページをごらんいただきたいと思います。バリアフリーをより一層身近なものにするということでございます。これは、移動円滑化基本方針に沿いまして、着実にバリアフリー化を進めていくということでございますけれども、(2)にございますが、ホームドアにつきましても各種予算でありますとか税制措置を投じまして、設置を進めていくということでございます。これにつきましても関連指標とございますけれども、今は621というところまで来ております。

それから、新しく2020年のオリンピック・パラリンピックを見越したバリアフリー化を進めていこうということで、重点的に取り組むバリアフリー施策を整理いたしまして、例えば羽田・成田からのアクセスルートを中心にバリアフリー化していこう、あるいは競技場周辺に面的にバリアフリー化を進めていこうという方針を立てまして、整備を進めていこうということでございます。さらには、バリアフリー化をはじめとした交通サービスの整備に活用するような、大会特別仕様のナンバープレートといったものも検討を進めているということでございます。

続きまして、4ページをごらんいただきたいと思います。目標4の旅客交通・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ございますけれども、既存の道路ネットワークの最適利用としてビッグデータを活用して、道路を賢く使う取り組みによりまして、この4月でございますけれども、首都圏における新たな高速道路料金の導入といったものも行っております。

あるいは、さらに一歩先へということもございますが、自動走行ということで、これは政府を挙げて取り組んでいることでございますけれども、国連の枠組みのもと、ガイドラインの整備を主導していく。あるいは、政府の総合科学技術・イノベーション会議等におきますイノベーション創造プログラムということにおきましても、自動走行のシステムの実現に向けた取り組みを加速しているということもございます。あるいは、経済産業省と国土交通省が共同いたしまして自動走行ビジネス検討会ということでもつくりまして、作業を進めているということもございます。あるいは、警察庁におかれましては法制度面の課題を整理すべく、自動走行システムの公道実験といったもののガイドライン等々もつくっているという進捗でございます。

1枚おめくりいただいて5ページです。ここから基本方針Bという、経済を支える交

通という項目になります。まず、目標1の国際交通ネットワークの競争力強化ということでございます。まず最初に、航空のことがここに書いてございますけれども、羽田空港の飛行経路の見直しによるオープンハウス型の説明会等々を開催している。あるいは、成田空港においてLCCの第3ターミナルといったものを供用開始しております。また、関西空港におきましても、この3月に新しい会社に事業を移管し、委託を実施しております。あるいは中部空港におきましても、LCCに対応するためのエプロンを整備する等を着実に進めておるところでございます。もちろん、圏央道も次々に今、開通しているところがございます。ネットワークを進めているということでございます。

それから、国際コンテナ戦略港湾政策の深化ということでございますけれども、集貨、創貨も含めた取り組みということでございますが、この27年4月には横浜の南本牧の大水深のコンテナターミナルの供用開始をされておりますし、港湾運営会社も法律に従って立ち上がってきているという状況でございます。

6ページをごらんいただきたいと思っております。これは国内でございますが、地域間のヒト・モノの流動を拡大という目標でございます。まず(5)では、高速バスネットワークの拡充ということで書かせていただいておりますけれども、高速バスの利用の促進のための情報プラットフォームの構築等と。あるいは、この1月に軽井沢スキーバス事故が発生いたしましたけれども、これに対しまして再発防止策の検討をして、この3月には中間取りまとめと、まさに検討を進めている状況でございます。

あるいは、(6)、真ん中になりますけれども、空港経営改革の着実な推進ということでございます。仙台空港におきまして、この2月からビルの事業の運営の移管を開始しているということでございます。今後、高松空港あるいは福岡空港においても検討を進め、あるいは北海道においても進められているという状況でございます。

それから、鉄道による貨物輸送の拡大ということでございますけれども、今般、いわゆる物流効率化法を改正いたしまして、モーダルシフトの推進を、多様な関係者の連携を進めることによって進めていこうという体制を整えたということでございます。

もう一枚おめくりいただきますと、7ページでございます。目標3の観光施策と連携をした交通面での取り組みということでございます。交通分野での受け入れ環境の整備ということございまして、今般、外客目標値も4,000万人に引き上げられておりますので、これに対応して施策をまた今後も打っていくこととなりますけれども、27年度におきましては、各CIQの整備、あるいはファーストレーンといったものも成田・関空では進め

ているということでございます。そして、多言語対応の拡充。それから、バスが足りないとよく言われますけれども、貸し切りバスの営業区域の拡大等の弾力的措置。あるいは、宅配便を活用して観光していただくという「手ぶら観光」。こういったものを進めているということでございます。

それから、クルーズ振興を通じた地域の活性化ということでございますけれども、右の表を見ていただきますと、これは目標値も2020年で100万人ということでございますけれども、急激に進みまして、2015年では111万6,000人を記録している状況でございます。これをさらに引き続き進めまして、クルーズ振興を図っていくということでございます。このクルーズ振興には、各港で係船柱でございますとか防舷材を追加配置したり、旅客ターミナルを整備する、あるいは情報もウェブサイトで発信をしたりするといった取り組みを進めているということでございます。

次に、8ページをごらんいただきたいと思います。8ページは目標4の海外展開、グローバルにサービスを展開するということでございます。これにつきましても、国土交通大臣みずから何回も海外へ行って、トップセールスをやっております。そして、今年9月にはサミットの関連の大臣会合ということで、軽井沢におきまして交通大臣会合を開催する予定にしております。今、準備を進めている状況でございます。

それから、次でございますけれども、各交通分野の我が国事業者の参入促進ということでございますが、いわゆるJOIN、株式会社海外交通・都市開発事業支援機構におきましても新たに支援を決定いたしまして、我が国企業の海外への展開を後押ししているということでございます。まず、1つ目がベトナム・チーバイ港の整備運営事業。あるいは、アメリカのテキサスの高速鉄道。あるいは、ブラジルの都市鉄道の整備運営事業。こういったものを進めているということでございます。

もう一枚おめくりいただきますと、9ページから基本の方針Cに入っております。大規模災害や老朽化への備えを万全なものとするという項目でございます。ここも、社会資本整備重点計画におきましても、長寿命化対策ということが書かれてございますけれども、同じく道路やトンネルについても定期点検の着実な推進、あるいは自治体の実施している道路の老朽化対策に対する支援といったものを進めている。あるいは港湾におきましても、港湾等メンテナンス会議の設立等を後押ししていくということを進めているということでございます。

また、港湾における船舶の避難誘導等ということもございますけれども、東京湾におけ

る一元的な交通管制の構築の一環といたしまして、今回海上交通安全法を改正いたしまして、津波等の災害時に海上保安庁が湾内の船舶を避難誘導できるように、そういった措置を新たに構築したということでございます。

続きまして、10ページでございます。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目標でございます。まず、運輸マネジメント制度。この運輸マネジメントを着実に進めていくということで、実績もかなり伸びてきているところがございます。

また、新技術の活用や設備への投資の支援ということでございます。ATSの整備でございますとか、あるいは新技術といたしましては、いわゆるドローン、無人航空機でございますけれども、航空法を改正いたしまして、基本的ルールを構築。あるいは活用ということで、物流への活用を目指しまして、民間事業者とともに貨物の輸送実験といったものも行っているということでございます。

それから、(6)でございます。先ほども申し上げましたような多様な関係者と連携を促進した取り組みということで、いわゆる物流効率化法の改正も行っているということでございます。

11ページをごらんいただきたいと思っております。交通を担う人材を確保し、育てるという部分でございます。これは、まずバスにつきましては、官民の関係者とどういった取り組みをしているかということで検討しまして取りまとめた上で、効果的な横展開ができるような手引書をつくったり、あるいは我々の出先の地方運輸局もいろいろ学校訪問などをやって、PRに励んでいるということでございます。

また、タクシーにつきましても、女性でありますとか若年層の雇用を拡大と。人材の多様化ということで、タクシー革新プランというのもつくりまして取り組んでいる、あるいは新規就労や活躍推進・促進に関する市場調査といったものを行っているということでございます。

トラックにつきましても、これまでも官民協働で活動をやってきたところがございますけれども、厚生労働省とも新たにタッグを組みまして、今後それぞれの協力あるいは役割分担をしながら進めていこうということでやっております。また、経営者への情報発信の強化ということで、トラガール促進プロジェクトサイトといったものもつくって啓発に努めているということでございます。

それから、物流全般でございますけれども、運賃・料金の適正収受、あるいは業界イメ

ージの改善といったものを目指しまして、アクションプランというのをつくって、これを進めていくという活動を行っております。また、自動車整備士につきましても、産学官連携をしたPRということを進めているところでございます。

これらの項目につきましては、また後ほど後半でもお話をさせていただきますけれども、ここで数値指標を書かせていただいておりますが、数値の伸び方としましてはなかなか厳しいといえますか、難しいところにあるということでございます。

12ページをごらんいただきたいと思います。低炭素化あるいは省エネ化の環境対策ということでございます。まず、次世代自動車の一層の促進ということで、水素ステーションの整備の促進ということで補助制度を活用、あるいはプラグインハイブリッドバスの路線バスへの導入、あるいは燃料電池自動車のタクシーといったものの導入に関する先駆的取り組みを重点的に支援していると。

あるいは、(2)でございますけれども、自動車を排出源とするCO₂の削減ということで、エコドライブでございますとか、あるいは共同輸配送の促進に向けたマッチングの取り組みといったものも進めているということでございます。簡単でございますけれども、以上が主な取り組みでございます。

引き続きまして、資料2をごらんいただきたいと思います。資料2では、この基本計画に定められております数値目標が56項目ございまして、細目にしますと93項目になります。この93項目が今どんな状況かということをもとめたものでございます。それが2ページ以下、初期値、それから真ん中で赤いところが現状値となっております。右が目標値ということでございます。

この数値指標につきましては、国土交通省の政策評価制度の全体の枠組みに従いまして、2年に1度、評価を詳細に実施することとなっております。社会資本整備重点計画の指標と同様に、来年度がその年次になっているわけでございますけれども、今回、簡便ではございますが、今どういう状況にあるかというものを先生方にもごらんいただこうと思ひまして、現在の初期値と目標値を直線で引っ張りまして、それで現状値がその線の上にあるか下にあるかというものを、簡略でございますけれども、そういった区分をしてみました。

そこで、a・b・c・dと分けておりますけれども、aが現状値が目標値以上ということで、計画上は目標を達成しているということでございます。それからbは、現状値が初

期値と目標値の直線よりも上にあるということで、順調に進んでいると思われるもの。cがそれよりも下にあるものということで、もう少し頑張りが必要だと思われるもの。dは初期値よりも若干、数値的には悪化しているといったものでございます。

これを、基本的方針A・B・Cごとに並べております。それから、下にバー（「-」）というものがありますけれども、バー（「-」）は社重点の今回の改定によりまして、数値目標が見直されたものということで、現状値が初期値となっているもの、あるいは、まだ現段階では最新の数字が出ていないものということで、これは除外をしております。これをバー（「-」）ということで整理いたしております。

これでどれぐらいの状況かということをもとめたものが、1ページの真ん中の表でございます。基本的方針A・B・Cごとに並べておりまして、右の赤く囲ったところが全体ではこういう状況になっているということでございまして、何となく半々ぐらいの感じではございますけれども、2ページ以下はそれぞれの細目を書かせていただいております。

この中で、例えばdという、現状値が初期値未満になっているというものもございまして。例えば指標番号29をごらんいただきますと、これは国際空港における入国審査に要する最長待ち時間というもの、初期値2013年で最長27分でありましたが、現状値では38分になっているということでございます。

入国審査に要する最長待ち時間と申しますのは、成田、羽田、関空、中部での最長待ち時間の月平均のうちから最長のものを選んでいただいております。2015年には特にインバウンドが大変どの空港も伸びております。特に関空では2013年比で116%増、すなわち2倍以上の増加となっております。おそらくこれによりまして、審査の待ち時間が長くなったものと考えておりますけれども、この2015年度にはファーストレーンの設置等々にも取り組んでおりまして、あるいは人員の配置にも取り組んでいるということでございますので、目標値、要はかなり高くなってしまっているわけではございますけれども、今後も取り組みをさらに進めていくということが必要な分野かなと考えております。

また、実はもう一つ、dのものがございまして、53番でございますけれども、モーダルシフトに関する指標ということで、内航海運による貨物輸送トンキロというものが、若干でございますけれども下がっているというものでございます。これは、今回の2014年の消費増税もございまして、貨物の輸送量全体が減少したことも影響したのかなと考えておりますけれども、これは引き続き荷主等とも一緒にタッグを組みまして、モーダルシ

フトを推進していくということについて力を入れていかなければいけないと考えているものでございます。

それから、ほかのcにつきましても、全体の4割をcが占めておりますので、より一層、特に取り組みを進めていかなければならないものだと考えております。

また、aにつきまして、達成しているというものが6つほどございます。番号でいいますと、8番のバリアフリーの①の中の旅客船ターミナルと、②の航空旅客ターミナル。あるいは、30番ですね。先ほど少しご紹介しましたけれども、クルーズで入国する外国人旅客数。あるいは、33番の③、41番、あと47番の①ということでございますけれども、こういったものにつきましても、100%のものは今後、指標そのものをどういうふうと考えていくのか、あるいは100というよりは、例えば80とか60とか、そういうパーセンテージのものにつきましては、数値を先に高目にまた設定をし直すということも、今後考えていきたいと思っております。

すいません、申しおくれましたけれども、表の中で青い字で項目のところに指標名を書いてございますのが、今回の社会資本整備重点計画の改定で見直された指標ということでございます。

それから、6ページをごらんいただきたいと思います。6ページには、基本計画の閣議決定後に、政府全体あるいは国土交通省におきましても、交通関係で数値的な指標を設定して頑張っていこうということで、設定したものでございます。基本計画の策定時のご議論の中でも、新しい数値指標というものにも頑張って取り組む必要があるではないかというご意見もいただきましたので、その後、こういった指標もつくりましたので、ご紹介をさせていただきたいと思います。

まず、①でございますけれども、明日の日本を支える観光ビジョンということで、この3月に決定されたものでございます。先ほど申し上げました訪日のクルーズの外客数でございます。これが既に目標値を達しております。2020年では500万人を目指すということで設定をいたしております。

それから、この23区内におけますユニバーサルデザインタクシーの割合と。これもオリンピック、さらにはその先を目指して、数値を高めていこう、割合を高めていこうという目標をつくっております。

それから、冒頭、次長からのご挨拶にもございましたけれども、今、国土交通省におきまして大臣ヘッドのもとに、人口減少時代においても生産性の向上によって経済成長を行

っていこうという取り組みをやっております。ということで、総目に生産性革命本部ということで置きまして、活動を進めておるわけでございますけれども、そこで新たにいろいろ目標を設定いたしております。クルーズ船が寄港する港湾数を増やしていこう、あるいは造船の建造シェアを高めていこう、物流事業者の労働生産性も高める、あるいはトラックの積載効率を高めていこうではないか。鉄道も同様でございます。また、関係者が組んだ地域内の輸送の効率化ということもあります。こういったモデル事例も増やしていこうと。

それから、③でございますけれども、今回軽井沢の事故もございましたが、大型高速バスの衝突被害軽減ブレーキの装着率といったものも目標値を掲げて、導入を進めていこうということでございます。

それから次が、今回改正をいたしました新たな物流効率化法に基づきました、輸送機能と保管機能が連携した倉庫といった整備事例も増やしていこうと、こういう目標値を新たに掲げまして、取り組んでいくということにしております。これらのものにつきましても、今後その進捗状況をきちんと把握してまいりたいと思っておりますのでございます。

以上でございます。

【浅野委員長】 ありがとうございます。

それでは、ただいまのご説明に従いまして、ご意見等がございましたらよろしくお願い申し上げます。ご意見、ご質問はいかがでしょうか。お願いします。

【飯尾委員】 じゃ、どなたもないようですので、口火のようなことでございますが、大変今日はわかりやすい数値で、とりわけa、b、cというふうに分かれていたので、大変わかりやすく良かったと思います。わかりやすく見せていただくと欲が出て、秋までにこれを分析して理由を解明しないといけないという、幾つかの類型に分けて分析する必要があります。例えば整備の類いは、あるところに達すれば、それはどんどん先へやればよろしいし、100であれば次の指標を探すという類いです。ところが訪日客みたいに相手が動くものは、増えたからといって、放っておいて増えるものでも実はなく、減ったりもする可能性もあるわけで、どういう要因かをそういうのは調べないといけません。

あるいは、先ほど出てきたようないろいろな整備率の目標の設定がよかったかどうかみたいなのを、別にこれはよいとか悪いとかいうことではなくて、その考え方をするためには、超えたもの、超えないものを比べて見てみるということが必要になってくるので、項目ごとにざっと整理されて大変便利ですけれども、今度は分析のやり方ごとに幾つか例

を挙げてやってみられて、秋までに原因を解明というほうに進まれば大変いいんじゃないかと存じます。

以上でございます。

【浅野委員長】 ありがとうございます。

ほかにご意見ございますか。お願いします。

【大橋委員】 どうもありがとうございます。改めてこの交通政策基本計画を見させていただいたんですけども、今日フォローアップを丁寧にしていただいて、また指標も非常に細かく見ていただいて、感謝申し上げます。

その上でなんですけれども、この基本計画をつくるときに、第3章を設けていただいて、それぞれの 이슈について縦割りで見ると同時に、横串も刺して見ていこうという視点がこの中に盛り込まれていると思うんですね。それで、私の関心でいうと、イノベーションとか経済成長の中で論点でいただいたんですけども、ICというところのデータの利活用に関する項目も、この中にいろいろちりばめられていて、非常に重要な 이슈だと思えます。

国あるいは地方公共団体が持つデータをどうやって利活用を進めていくのか、あるいはそれを民間事業者のデータと組み合わせて、どうやって交通の分野も含む全体の産業の底上げを図っていくのかという論点だと思うんですけども、この話というのは個人情報の取り扱いとか、そうした制度もあわせて進めていかないとイケなくて、おそらく交通の分野だけでは済まない 이슈だとは思いますが、3章、とりわけ後半で書かれているところでも関連がありますので、ぜひ着実にこのあたりも進めていただけたらというのが1点。

あと同時に、データの利活用という観点で、調査研究の重要性。先ほど飯尾先生からもあった調査研究を十分に行うことが重要だという論点も、きちっと示させていただいているので、ここも今後、産官学連携してということでもありますし、ぜひいろいろな形で協力等させていただければと思います。

以上です。

【浅野委員長】 ほかにご意見ございますか。

【家田委員長代理】 これをどう見るかというところがこれから大事なわけけれども、さっき飯尾先生がおっしゃったようなのに付加的に申し上げますと、訪日外国人が来たなというのは、もちろん努力の成果もあるんですけども、結果として来たよねという面もあ

るじゃないですか。向こう次第というところがね。そういうものと、それから直轄で公共事業をやっているような部分で、国交省みずから金をとってきて、みずから頑張ればできるという、それだって大変なことですけども、そういう分野と、それから、物流あるいは鉄道事業のように、国交省が政策所管をしているし、部分的にはお金も投入するけれども、基本的には事業者がみずからの努力でやってもらうという、これもどっちかというに近いけれども、外国人が来たかな？ なんか比べると、ぐっと手元に近いですけども、やっぱり違いますよね。そういうアクションの直接度の違いが随分あるので、そのところも分類した上で分析していくと、見えるものもよくわかってくるんじゃないかなと思います。一つサジェスションでございます。

以上です。

【浅野委員長】 事務局よりお願いします。

【岩城参事官】 ご指摘ありがとうございます。

まず、飯尾先生と家田先生から今後の分析ということでご示唆をいただきまして、ありがとうございます。まさに基本計画をつくる时候にも、同じようなご議論があったと思います。交通の分野は特に関係者、民間事業者の方々とも一緒に取り組んでいくものだというところでございまして、そういう意味で、指標にもいろいろな種類があるということをご示唆いただいたと思います。そのようなこともございますので、いただいたような形で幾つか分類をチャレンジしまして、少し分析をやってみたいと思います。

それから、大橋先生に今いただきましたデータの利活用の点でございます。基本計画の中にはいろいろなところにちりばめられておるところもございますので、そういったものもまた整理をしてごらんいただくとともに、その分のフォローアップといえますか、取り組みも進めるように努力したいと思っています。

【浅野委員長】 ありがとうございます。

基本計画にはこういう数値目標を明示しなくても、重要な政策を進めていくべきであるという文章で書かれている部分があるわけですね。それをどういうふうに進捗していくのか。一部は法律の整備によって実施を進めていくというのが一つのやり方かもしれないし、また、この1番目の地域公共交通網形成計画という、これは2020年に100件計画をつくるということになっていまして、今92件。どうしてそんなにたくさん早くできたのかというのは、多少疑問に感じるところもありますけれども、これは徹底的に地域の計画をつくるとする、そんなに簡単ではないはずなんです。おそらく計画を検討している、

議論しているときには、1年間に10件もほんとうにできるのかなという声も上がったぐらいのものであって、それが途端にこれだけの件数が上がってきた中には、内容的にちょっと物足りないものも入っているかもしれない。

そういう意味で、質のいいものを取り上げて、それを全国的に推奨するということによって、全般的なレベルを上げていくという進捗のやり方もあるわけであって、ですから、もう少し内容的な分析を、数値だけでなく、内容的な分析を進めていくというのは課題かなという感じがしますね。これを計画部会に報告するときに、なるべくそういう内容を多く含んだものにしていくということが課題かもしれませんね。

ほかにございませんでしょうか。

【金本委員】　そういう分析をされるのはいいことですけれども、こういう政策評価は随分昔に大分つき合わされて、仕事が増えるわりに、あまり成果がないなという印象がかなりあって、だから、みんながみんなこれで分析して、何かやれとかというのは、若干、労を多くしてという感じかなと思います。

ただ、全部数字を投げただけというのも、ちょっとなという感じがあって、見ていますと幾つか、車両のバリアフリー化なんかのところも、どう見たって目標を達成するのはなかなか難しそうだなとか、こういうのはコメントしておかないとというのが、ある程度あると思いますので、ちょっとメリハリをつけて、これは順調、cだけどそれほどでもないなというのは、あまり頑張ってもらって必要もないので、そうじゃないやつについて、少し一言二言言っていただきたい。

あと、1年後にもうちょっとちゃんとした分析をしていただくということでもありますので、その辺を考えてやって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。

ほかにございませんでしょうか。竹内委員お願いします。

【竹内委員】　竹内でございます。ご説明ありがとうございます。

飯尾先生をはじめとして、皆さんおっしゃっていることのつけ加えのような話になるんですけども、指標のチェックと同時に、わりと簡単に目標達成できたものもあれば、できていないものもあるということなので、意地悪く言うと、簡単に達成できちゃったものは、もっと厳しく設定するべきではなかったのかという反省点があるかもしれません。一生懸命努力したけれども達成が難しいものもあれば、わりと簡単に達成できたものもあるかもしれませんし、そういう点において設定の数字そのものに対する検証ということも大

事ではないかと考えております。

それからあとは、最近あまり聞かなくなりましたアウトカム、アウトプットという言い方を以前はよくしておりましたが、こうやって数字が達成された結果、どういういい効果があったのかということも知りたいですね。目標が達成できたからこそ、我々はどのような暮らしができた、便利になったということが実感できるような、何かそういう事例なり、別の指標なりというのがあればいいかと思えます。

最後の点なんですけれども、先ほど言ったのにdという指標がありまして、最長待ち時間の話と内航海運の話の2つがありました。これについてははいずれも、私は以前の議論のとき申し上げた気がするんですけれども、分子と分母によって数値が変わるんですよ。指標番号29の話も分子と分母が変わっていて、つまり処理能力という分母と、あとは分子としてのそれを上回っての入国の方々がいらっしゃるということがあって、両方とも変わるのでこういう数値設定の仕方がいいのかどうかというところの検証が必要だと思います。それに、内航海運についても、絶対数さえ増えればいいのかというと、この内航の増え方を上回って、もしも総トンキロの数値が増加していれば、内航海運のシェアは落ちることになりから、これはあまりよくない話ですよ。このように、分子・分母が変わってくるようなものは、少し指標を見直す必要がある。そういう観点からの見直しも少ししていただくと、よりいいものができるんじゃないかと考えております。

以上です。

【岩城参事官】 ありがとうございます。この評価につきましては、今ご示唆いただいた形がどれくらいできるかわかりませんが、チャレンジをしてみたいと思っております。また来年には、国土交通省の先ほど申し上げました政策評価のところ、ちょっと詳しくやらせていただきますので、その兼ね合い、あるいは竹内先生からお話のありました指標そのものの意味というものもフォローアップをしながら、次の設定はどうするかということも含めて考えてい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。よろしゅうございますか。

それでは、次の議題に移りたいと思います。基本計画全体の進捗について、これまで事務局にご説明いただき、ご意見をいただいたところでございますけれども、計画全体の中で、現在政府で重点的に取り組まれている人材確保と生産性の向上に関する施策について、その進捗状況をより詳細に報告いただきまして、皆様からご意見をいただきたいと思いま

す。このテーマにつきましては、本年2月に本小委員会として現地視察を行っています。本年度の交通政策白書でもテーマとして取り上げているところであります。

これらを含めまして、事務局から進捗状況の報告をまずいただきまして、意見交換を行いたいと思います。

それでは、よろしく申し上げます。

【岩城参事官】 それでは、ご説明させていただきます。まず、資料3をごらんいただきたいと思います。基本計画の中でも就業といいますか、人手不足対策、あるいは生産性の向上ということの説明を何回もさせていただきますが、その前提となる、バックとなる数字が今どんなふうになっているのかというものを、少しまとめておりますので、これを資料3に基づきましてご説明させていただきます。

表紙にも書いてございますとおり、本年度の交通政策白書のテーマ章として取り上げた項目でございます。この中から一部抜粋しておりますけれども、これに従いましてご説明させていただきます。

まず、1枚お開きくださいませ。最初のページも抜粋で、49という数字になっておりますけれども、このページをごらんいただきたいと思います。まず、交通事業における就業者数の状況でございます。大変見にくくて恐縮でございますけれども、紫のところは運輸業、統計上は郵便業も一緒になっておりますけれども、運輸業、郵便業のものでございます。2000年の後半ぐらいには少し多くなってございましたけれども、2012年からちょっと下がっておりますが、大体320万人から350万人程度で横ばいという状況でございます。

次のページを見ていただきますと、全体の就業者の割合でいいますと、5.2%をこの運輸関係が占めているということでございます。その中でも、その下の図でございますが、トラックが、貨物運送事業が一番多くて、166万人ということで、約半数はトラックだという状況でございます。

次のページでは、これは職業別の割合ということを各業種別に示しておるわけでございますけれども、もちろん、各業種で構成割合が違うわけでございますが、運転や運搬に従事する人たち、自動車運転従事者、ブルーの横でございますとか、あるいはまさに水色の運搬従事者というところがわかるように、点線で囲ってございますけれども、この範囲が同じところだと思っておりますが、ご想像の範囲かと思っておりますが、やはり多いということでございます。

それから、その下でございます。就業者年齢の状況でございますけれども、これは産業別の分類でいいますと、2番目に高い平均年齢となっております。

その次のページの上のほうを見ていただきましても、これは各職種別に出しているものでございますけれども、平均年齢、タクシー運転者が58.9歳、それからバスで49.2という、特に自動車運送関係で大変高くなっているという状況でございます。

もちろん、この下のほうでございます、下の経緯が書いてございますけれども、平均年齢が一番下の紫が全産業平均でございますが、タクシー、バス、トラックの運転手の平均年齢は、これを上回ってずっと推移しているという状況でございます。

次に、53ページというところでございますけれども、女性の就業状況ということでまとめております。これも全体に比べますと、まだ20%に満たないと。これは運転者も含めまして、事務も含めまして全てでございますので、こういう数字になっておりますが、例えば職種別に見てみますと、次の54ページの上でございます。全職種に比べまして、特に右のほうの自動車運送関係、これは大変女性が少ないという状況になっていると。

それから次に、労働環境の状況ということで、労働時間ということでまとめてあります。54ページでございます。労働時間でいいますと、所定内労働時間、所定外労働時間を合わせますと、全産業の中で業種別で見ますと、一番長い労働時間になっております。特に所定外労働時間が長いというのが特徴かなと思っております。

次の55ページでは、その運輸業の中での状況でございます。これも自動車中心に、長い状況になっているということをごらんいただけるかと思えます。

それから、所得の状況でございます。55ページの下でございますけれども、全産業と比べまして若干、運輸業、郵便業は低いということになっております。56ページの上のほうでは、職種別に見た状況がこのような形になっております。

他方、こういう状況ではございますけれども、運輸業の雇用情勢は、足元ではどうなっているのかということでございます。いわゆるD.I.値というもので表をつくっておりますけれども、全産業といたします赤の点線でございますが、これよりずっと高い傾向を示しております。

それから、ここの資料には入ってなくて恐縮でございますけれども、交通政策白書の100ページというところをごらんいただきますと、100ページの左上でございます。ここでは有効求人倍率の推移を書かせていただいております。ここでブルーの部分が職業の全平均でございます。これに比べまして、緑のこれが自動車運転の職業ということでご

ざいます。この有効求人倍率が特に高いのはもちろんのこと、最近特に高くなっております。これは2014年の数字でございますけれども、2014年で自動車運転の職業は有効求人倍率1.87でございます。2015で見ますと、全産業の平均が1.1でございますけれども、自動車運転の職業は2.05になっているという状況にございまして、さらにより逼迫感が出てきているという状況にございます。

続きまして、またこの資料3にお戻りいただきますと、57ページをごらんいただければと思います。57ページでは、交通事業の生産性はどうなっているんだろうかというものを、若干分析したものでございます。基本的にこの生産性は、いわゆる労働投入量分の粗付加価値額ということで計算をしております。いろいろ生産性の議論につきましては、資本生産性とか全要素生産性とかいうものがございまして、担い手不足、労働力不足という関係から議論しようということで、労働生産性ということで取り上げております。

それをごらんいただきますと、58ページの上のほうでございます。全平均に比べますと運輸業は、もちろん大変労働集約的な産業でございますので、ほか労働集約的な産業と同様やはり低いという状況にございます。

それからその下が、運輸業の中でも、各業種別に少し分けて分析したものでございます。これを見ますと、もちろん装置産業的なもの、航空でございますとか、水運、鉄道といったものは高くなるわけでございますけれども、道路運送業というものは低いということでございます。全体のパイが道路運送業のほうが大変大きくなってございますので、運輸業全体としてもその影響があるのかなと思っております。

それから、もちろん資本生産性というものになりますと、これが逆の数字になりますので、この計算におきましては、資本の投入量の差が付加価値額に影響を与えるということはあるのかなと思っております。

次のページをまた飛び越していただきまして、60ページをごらんいただきたいと思えます。労働生産性を国際比較したらどうだろうということで、調べてみたものでございます。図表2-20は、国際比較の中で上のほうが全産業で見たもの、下のほうが交通事業で比べたものでございます。右のほうが人ベースで、左のほうがマンアワー、投入労働量分ということで見たものでございます。

これを見ましても、全産業と似たような傾向でございまして、アメリカが突出して高いという状況でございますが、日本は低位ということでございます。特に2000年代、右下の絵を見ていただきますと、少し線にあらわれておりますけれども、2000年

後半に他国に比べて、いわゆるリーマン・ショックの影響かもしれませんが、落ち込みまして、それから回復がなかなかされていないという状況が見てとれるのかなと思っております。

次に、61ページの最後のところでございます。ここは単純に、生産性が高いと言われておりますアメリカを1というふうに設定しまして、ほかの国がどういう位置にあるかというのをわかりやすく模式化したものでございます。これを見ていただきましても、下のほうを見ていただきますと、右のほうの人ベースでも低うございますし、特に投入量の時間ベースでいきますと、さらにその差が顕著に出ているということでございます。

こういったことから、前半で人手、労働力不足感を述べさせていただきましたけれども、人手の確保と生産性の向上ということが、両輪の軸として政策的に進めないといけないのかなという気がしております。

こういう問題意識のもと、資料4をごらんいただきますと、昨年2月にこの基本計画小委員会の先生方と一緒に現地視察をしましたので、それを若干簡単にご紹介させていただきますと思います。

1ページをごらんいただきますと、寒い時期、2月でございましたけれども、東急バス、それからヤマト運輸さんの羽田クロノゲート、それから自動車整備ということで、東京トヨペットというところに行ってきました。

2ページをごらんいただきますと、東急バスでございます。ここではどういう話を聞いたかということでございますけれども、ICTの活用による生産性の向上の例や、あるいは女性が働きやすい職場環境の整備、あるいは時短勤務による定年雇用者の活用といった人材確保の部分について主に見させていただきました。

右のほうに主な視察内容を書かせていただいておりますが、ICTを活用した運行管理等々でございます。乗降センサーやICカードを利用したダイヤ編成、あるいはバスナビのシステムを利用しました運行管理、あるいはICカードを利用した見守りサービス。それから、今新しく試験的にやられているそうでございますけれども、車内案内を自動翻訳するスマートフォンアプリといったものを、真ん中のおもてなしガイドというふうに絵を出させていただいておりますが、こういったものをご紹介いただきました。

それから、安全への取り組みということで、ドライブレコーダーとか、ヘリマスという接近感知のセンサーでお知らせするというところでございますが、こういった車の装備。あ

るいは、人材確保の取り組みということで、出産等で離職した職員の再雇用制度でありますとか、大型二種の免許の費用を会社が負担して運転士さんを育成するような仕組み、あるいは個々人のライフスタイルに合わせた時短勤務制度といったものを採用されているというので、こういったご紹介をしていただいたということでございます。

もう一枚おめくりいただきますと、次が羽田クロノゲートに行ってみりました。ここはヤマト運輸グループの総物流ターミナルでございますが、年中無休の24時間操業ということでございます。従来をはるかに上回る処理能力がありまして、このスピードと、それから物流の機能だけではなくて、電化製品の修理でございますとか、あるいは医療品の洗浄等々といったプラスの価値を付加した施設ということで、注目されているものでございます。

場所もちょうど羽田空港、あるいは首都高の羽田の出口のこの距離、それから東京港にも、あるいは東京貨物ターミナルにも近いという、まさに物流機能としての結節点に位置しております。ここにありますことで、物流のスピード化、それに付加価値の向上を図るというものでございます。

右のほうにいろいろ見させていただいたものを書かせていただいておりますが、ここは物流棟がございまして、最新のクロスベルトソータということで、ほんとうに人がいない、最小限に抑えた自動化がされております。そして、先ほど申し上げました家電とかを物流施設内で修理をやってしまうというような、これでトリップ数が少なくなるというもの。あるいは、医療品を物流施設内で洗浄して、実際に使用される方が在庫しなくてもいいような仕組み。あるいは、オンデマンド印刷までやってしまうといったもの。それから、物流施設は交通の往来も激しくなりますので、立地がなかなか難しいこともございますが、地域に貢献するエリアもつくって地域と共生していこうというものでございます。

4ページの、1枚おめくりいただきますと、どういう建物になっているのかということでございますが、先ほど申し上げましたような、1階・2階に仕分けエリアというのがございまして、上層階で付加価値を追加するようなスペースがございます。ここをコンベアで全部結んでいるということでございます。右のほうにスパイラルコンベアというのが書いてございますけれども、こういったもので結んでスピードの仕分けをやってるというものでございました。

続きまして、5ページ目をごらんいただきますと、東京トヨペットさんで自動車整備の現場を見させていただきました。特に自動車整備というのは男社会というイメージがよく

されると思いますが、そこでも女性に活躍していただくという取り組みを、会社あるいはグループでも取り組まれておりまして、そういったところでご紹介をいただいております。

視察内容ということで、5ページ目の右のほうに書いてございますけれども、女性が働きやすくなる環境をまず整えていくということで、更衣室とかシャワールーム、あるいは育児休業制度を充実させる、時短勤務、また男性のスタッフにも理解していただくというイクメンの促進の活動ということで、この活動は厚生労働大臣認定の「くるみん」というのを取っていらっしゃるというところがございますけれども、いろいろお話を聞きますと、自動車整備のところでも、機械を修理するという従来のものから、だんだん自動車自体が電子化されているというのもあって、装置の取り外しが結構多くなってきているということで、従来の自動車整備のイメージから大分変わっているということもお聞きしております。最初の丸のポツの括弧の中にも書いてございますけれども、そういった話をお聞かせいただいたということでございます。

簡単でございますが、視察のご報告でございました。

続きまして、資料5でございます。資料5で、生産性あるいは人材の確保の取り組みにつきまして、どういうことをやっているかということをご紹介したいと思います。

まず、1ページ目をごらんいただきたいと思います。まず、人材確保に係る主な取り組みということで、自動車・物流関係ということで書かせていただいておりますけれども、基本的に先ほどの資料1でご説明をしました内容と重なりますので、省略させていただきますけれども、この分野も先ほど数値指標でございまして、48番から52番に当たるところでございまして、cが多いところになっておりますけれども、今後も取り組みを継続的にしっかりとやっていかなければいけない分野かなと感じております。

2ページ、次のページに、主な取り組みを幾つか書かせていただいておりますので、ご紹介させていただきます。まず、トラガール促進プロジェクトということでございますけれども、トラックドライバーは女性比率が大変低い、2%ということでございます。ただ、大型免許を保有する女性は14万人ほどいるということで、潜在的なものはあるのではないかとございます。

これに対しまして、経営者の意識改革でございまして、労働環境の整備をしていこう、

あるいは業界イメージを改善していこうということで、国の国交省のホームページ内にもトラガール促進プロジェクトサイトというものを設けまして、啓発あるいはPRに努めているということでございます。

それから、右のほうでございます。自動車関係の高等学校への、いろいろ訪問をするということでございます。我々の出先機関、運輸局でございますとか運輸支局でございますが、ここの職員が関係団体とタッグを組みまして、いろいろな高校を訪問して実際の理解を深めてもらおうということで、PR活動、説明を行っております。例えば下の丸のところでございますが、物流業界の現状、あるいはドライバーの声、災害出動といったもので大変活躍するような社会貢献といったものもご説明しまして、理解を深めていただくという活動をやっておるところでございます。

それから、もう一枚おめくりいただきますと、3ページ目でございますが、ほかの分野でございます。鉄道とか航空とか海事関係でございます。まず鉄道分野でございますが、技術の継承ということが大変必要な分野でございますけれども、国もいろいろ参画しているテキストをつくって、特に地方鉄道、地域鉄道で、技術の継承というのは重要なポイントになっておりますので、関係業界ともタッグを組みまして、研修会をやったりという取り組みをやっております。

また、次の航空関係、航空機の操縦士の関係とか、あるいは整備士の関係でございますけれども、新たな奨学金制度でございますとか、skyworksというウェブサイトもつくっておりますが、こういったもの。あるいは、外国人操縦士の活用に向けた在留資格要件の見直し、飛行時間の要件の緩和というのでも取り組んでいるということございまして、ほかにも船員、造船分野、海洋産業分野といったものにつきましても取り組みを進めているということでございます。

次のページに若干ご紹介をさせていただいておりますけれども、鉄道技術の合同研修会といいまして、職員の高齢化、職員数の減少ということで、安全の確保に必要な技術の維持・継承をやっていかなければいけないということで、関係の協会ともタッグを組みまして、技術継承の研修会を実施しているということでございます。

右のほうはパイロットの関係でございますけれども、無利子貸与型の奨学金を、事業者と一緒に産学連携でこういった制度をつくっていこうということで検討を進めておりました、28年度から何とか決めようということで、今、作業を進めているということでございます。

続きまして、5ページをごらんいただきたいと思います。ここから生産性向上に係る主な取り組みということでまとめさせていただいております。基本計画の項目でいいますと、上に書いてございますところがいろいろ関係するわけでございますけれども、例えば地域交通では、ICTを活用した経営基盤強化策、あるいはビッグデータの活用等々。あるいは物流では、先ほど来申し上げておりますが、関係者との連携による枠組みの創出、物効法の改正とか、あるいは再配達の削減の取り組み、あるいは貨客混載の取り組みといったもので生産性を上げていこうというもの。

あるいは道路の分野でございますと、ETC2.0を活用しました、いわゆる特車ゴールドの制度を開始したり、あるいはETC2.0の運行管理支援サービスといったものを社会実験したりしている。あるいは、交通モード間の接続を強化していこうということで、検討会も開催しまして、高速バスあるいは地域のバスの利用環境の改善を図っていこうという取り組みをやっております。

また、自動運転の分野におきましては、政府の総合科学技術・イノベーション会議が策定しております戦略的イノベーション創造プログラムにおきまして、省庁横断的な取り組みを進めているようなもの。あるいは、先ほど申しました経産省と国交省の自動走行ビジネス検討会で、競争領域と協調領域、協調領域は地図とか通信とかでございますが、こういうところを戦略的にも切り分けて取り組む。あるいは、国際的なルールづくりに向けた取り組み、体制整備をやっていこうということで取り組んでおるところでございます。

順番は異なりますけれども、先に9ページで主な取り組みをご紹介させていただこうと思いますが、9ページをごらんいただきますと、港湾関係でございますと、先ほどのクルーズの取り組み、あるいは手ぶら観光の取り組み。それから海事関係におきましては、後ほどご説明しますが、ICTをフルに活用して造船をやっていこうということで、いわゆるi-Shippingと我々は呼んでおりますが、こういった取り組み。あるいはドローン、航空法を改正して新たなルールを策定しまして、民間の事業化に向けた取り組みを後押しするということをやっております。物効法につきましては先ほどご説明したとおりでございます。

この中で幾つかご紹介させていただきますが、6ページをごらんいただきますと、例えばこれは、地方路線バスの見える化による経営革新支援ということでございます。各路線について、どういう課題があるのかを見える化していこうということで、国勢調査による昼間人口とか夜間人口のデータの分析に、あるいはICカードのデータも分析をいたしま

して、路線バスの課題を見える化していく。それを再編とかに役立てていこうというものでございますが、さらに、携帯機種の情報やGPSの情報といった新しいビッグデータも活用することで、さらにそれを精緻化していこうという取り組みを進めております。

続きまして、7ページでございますけれども、これもデータを活用するというところでございますが、高速道路の渋滞の解消策ということで、左にありますサグ部でありますとか上り坂も、ここのピンポイントを察知しまして、その対策を重点的に進めるということで、渋滞対策を進めていこうということでございますが、これによりまして、有効労働時間を増加させる、そしてトラックやバスの生産性向上、労働力不足への対応も進めていこうという取り組みでございます。

それから、もう一枚めくっていただきますと、8ページでございます。物流生産性革命ということを書いておりますけれども、今申し上げたような取り組みは、先ほども冒頭で申し上げました国土交通省の生産性革命本部ということでも取りまとめられているものでございますけれども、こういった物流の世界でも進めるということで、パッケージとしまして物流生産性革命としてございますけれども、例えば宅配便の受け取り方法の多様化等々でございます。直近5年間で宅配便の取り扱い件数は15%の増加をしております。そのうち約2割が再配達という状況になっております。これも、いかにこれを削減していくかということで、労働時間をかなり損失しているということで、これをなくしていこうという取り組みでございます。

それから、先ほど来申し上げます観光需要の取り組みということで、手ぶら観光。あるいは、③でございますけれども、過疎地で共同集配、貨客混載をやって、効率化を図り、利便性を図り、サービスを持続的なものとしていこうというもの。あるいは、右下でございまして、ドローン活用の環境整備を図っていこうというものでございます。

それから、1枚飛び越していただきまして、10ページでございますけれども、クルーズ新時代に向けた対応ということで、できるだけ少ない投資でやろうということで、既存岸壁を活用した取り組みをやろうということで、防舷材とか係船柱の整備をやるという取り組み。あるいは、ここには書いてございませんけれども、民間の活力を利用した、今回無利子貸し付けの制度ができましたけれども、そういった制度を利用して港湾のクルーズ新時代に向けた対応を図っていこうというものでございます。

それから11ページ、最後でございますけれども、造船の世界にもICTとか、いわゆるIoTを取り入れていこうということで、造船日本の復活を目指していこうというもの

でございます。開発や設計、あるいは建造、運航の各フェーズにまたがりまして、こういったICT、IoTを活用して生産性を高めていこうという取り組みをやるということ、取り組んでいるところでございます。

すいません、大変雑駁でございますが、以上でございます。

【浅野委員長】 ありがとうございます。

それでは、ただいま説明いただいた材料をもとに、議論を行っていききたいと思います。ちょっと整理が要ると思うんです。労働生産性が低い分野が運輸分野にあります。そういう分野は同時に、労働力不足になっています。労働生産性が低いから、きっと賃金が低いんであって、賃金の低いところには人が集まってこないから、労働力が不足している。そこに女性が活躍いただければということだけれども、労働生産性が低いままの分野に女性が活躍するということは、賃金が低いままとなる。その悪循環のまま議論を行っていても、どこかに出口がなければ、どうにも改善ができないわけですね。

ですから、例えば新しい産業を創出して、そこに労働生産性の高い事業として定着するような方向で国も支援するとする。新しい労働力は、適度な賃金が保障されるから、若い方とか女性の活躍を促すことができれば、きっと何か入り口が見えてくるんだと思うんです。今、負の方向に回転しているところに、女性の活躍の場を広げるというだけでは、どうもうまいかないような感じがするんですね。その辺、どうやってこの機能を整理したらいいんでしょうかね。

飯尾先生、お願いします。

【飯尾委員】 いきなり当てられて、すぐに答えられるかどうかわかりませんが。伺っていて思っていたのは、基本的にはイノベーションということを何かしないといけないんですが、先ほどにもお話がありましたように、これは国が直接しておるわけではなくて、事業者の皆さんがおられて、事業者の皆さんがイノベーションをしないといけない。こちらは最近、財界人の皆さんと勉強会なんかして、そのときに聞いた話で、ちょっと今日関係するかなというのが2つございます。

1つはイノベーションだけれども、どうも日本で弱いのがオープンリソース・イノベーションではないかという議論が出てきて、つまり、企業を超えて業界全体でもオープンにして、全体をずっと上げるというタイプのことが、日本は結構どの業界も事業者が多い、とりわけこの業界もたくさんあって、相互協力は難しい。

その話を聞いていて、ふと今日思い出して考えると、この分野はそれなりに昔から皆さん規制をしておられて、業界とはおつき合いがあって、疑心暗鬼ということを取り除くための一工夫をすれば、業界全体で入るとか、最初にシードとなる、これはいつかやっておられますし、既にその分野のこともあるかもしれませんが、ということがあると思います。とりわけ生産性の問題を見ると、道路運送から旅客にしる、貨物にしても、道路関係のたくさんの方の事業者があふれております。だから、これを効率化するといっても、事業者を超えてやらないと、なかなか効率化はできない。

これはカルテルにするというのだとぐあいが悪いから、どうするのかということは法律的に詰めてあげないと、業者では動けないことがたくさんあるんだろうという気がします。そういう点でいうと、どういう技術があるのかという開発とともに、法律的にそれを下支えするようなことを集中的に考えるとよいのではないのでしょうか。これは労働力の人口比からしても、日本経済に対するインパクトもそれなりに大きいので、ここでこの役所で頑張られると、ひとついいんじゃないかと。そういうところで議論になって、これが一つのプラスのほうであります。

もう一つは、労働生産性を上げていくためには、幾つかの、あまり感心しない業者の皆さんには退出していただくという、その圧力でやってくるということ。もちろん、一つの方法が、例えば最近出ている最低賃金の引き上げみたいなことですが、逆に言うと、ちょっとクオリティーコントロールするかなということですよ。あまり質の悪い長時間労働みたいなことももちろん、これはよその役所の担当ではあるけれども、何とかやっておるけれども、このところでやられても将来性がないということです。言葉を言い換えれば、そこが整理されると、ほかが伸びるということであるということです。

そこで規制のレベルでサービスの質を上げるという、この役所からいうとサービスの質を上げるということが出てきます。最近の安全性の議論もございしますが、そこれも先ほどの効率化との関係で、どういうスピードで規制すればどんな効果があるのか考えないと、いいことだからやりましょうではなかなかいかないので、戦略性が必要ですが、とりあえず例えばこの2つ、焦点を絞って申し上げるとあるんじゃないかという気がしますが、いかがでしょう。

【浅野委員長】 ありがとうございます。労働生産性を高めるために、イノベーションを支援する。労働生産性の低い業者を、退出を促すということによって、全体の労働生産性を高めていく方法があるんじゃないかというような、労働生産性から入っていく議論

ですね。

お願いします。

【家田委員長代理】 労働生産性なんだけれども、平たく言うと労働生産性って、働き度とか、能率的にやっていないようなところは、あいつらサボっているねという受け取り方をされがちなんだけれども、実は労働生産性って、資料の3の57ページに定義されているように、一番下の式でも労働生産性は、(営業利益+人件費+減価償却費)÷マンアワーですから、1個目の項目は、1人当たりどのぐらい利益率が高いかなということでしょう？ つまり、利益率を低くしてきたのが、ある意味、ディレギュレーションでもあったわけですね。競争が激しいから、理想的には利益率ゼロになっちゃうんですからね。という面があるよね。

それから2つ目は、人件費÷マンアワーですから、給料ですね。給与水準。給与水準が高いところは労働生産性が高いよねと。ほら、次のページを見てみると、金融、高いですよ。それから下で見ると、飛行機、高いですよって、タクシーよりずっと高いって、これは当たり前だよ。

それから、次の減価償却費÷マンアワーですから、設備と人がどのぐらいのウエートになっているかなということ。だから、労働生産性そのものが、その数字そのものが目的で、高くしましょうみたいなことは、ほとんど僕は意味がないと思うんですね。それより、例えばこの労働生産性を見ても、3つのファクターに、次のページあたりで切り分けて内訳を見ると、58ページの業種別のやつも内訳を出してみれば、実はどこのところがゆえに低いのかとか、わかるじゃないですか。

だから、今委員長がおっしゃったような意味でいうと、労働生産性を高めることが目的なんじゃなくて、よりよい、例えば1人のマンアワーの中で、どれだけのアウトプットを出すか。つまり、何回行ったって受け取ってくれない宅急便というのは、実に無駄な動きなわけですね。それを労働生産性という円のベースではかるんじゃないくて、アウトプット÷マンアワーでいい世界ですよ。つまり、賢く使うみたいな世界。

その話と、給料を上げていかないと生活が大変だし、人が来ないよねという話と、それから、利益率がそこそこなかったら、次のイノベーションなんか、この業界はやれるはずもないよねと。そういう幾つか切り分けて方向を定めないと、労働生産性という言葉が大好きな人たちに引きずり回されて、国交省ってだめですねとかいう論理の中だけでやってみても、ほとんど前向きな話にならない。これが一つですね。

それから、これはぜひ伺いたいんだけど、例えば今の57ページの図表2-15という、ここまでの経緯を見ても、例えば2000年から2015年で、ここでいうところの労働生産性が4分の1上がっているんですよ。年率2.5%でしょう？ 経済は低迷しているというんだけど、労働生産性は上がっているんですよ。ここの意味って何なのという、働いているマンパワーが下がりゃ、それはそうだよとか、いろいろなファクターがあると思うので、実際の起こっている現象と労働生産性というものが、単に指標だけでグラフを描くと云々というところから抜け出さないと、どうかと思うし、ここの最後のところをご解説いただけるとありがたいと思います。

以上です。

【浅野委員長】 事務局よりご解説願います。

【岩城参事官】 すいません。若干、言葉足らずのところもあったかと思うので、ご説明させていただきます。

家田先生もおっしゃったとおり、単に労働生産性は一つの切り口の議論でございまして、低いから効率が悪いということでもないわけでございますけれども、例えば先生が先ほど、少し要素に分けてみたらどうかというお話がございました。計算上、今回は粗付加価値額をマンパワーで割っているということで、これはなかなか分解できないんですが、例えばでございますが、従業員1人当たりの営業利益ということで見てみますと、情報通信産業は運輸業・郵便業の3倍でございます。電気・ガス・熱供給のものは2.5倍ということになっておりますけれども、その分、低い利益率で、特に旅客なんていうのは運賃も低く抑えているという見方もできるわけでございますので、そういったプラス面もきちんと捉えていかなければいけないのかなと思っております。

そして、これは本体には少し国際比較の面を書いてあるんでございますけれども、生産性の議論には、サービスの質の議論は入っておりません。そういう意味で、サービスを厚くやればやるほど、同じ額しかもらわなければ生産性は低くなるという傾向もございまして、そういった点は十分に踏まえた上で、議論をしなければいけないというのはわかっております。そこは若干、説明が不足しております、大変失礼いたしました。

それから、先ほど全産業の伸びということで、2000年の前半も伸びているけれども、これはどういう状況だろうかというお話がございましたが、この時期は主に、労働生産性のこのときの状況は、労働投入量の減少が大分あっております。そこで付加価値が伸びているというよりは、分母のほうが減っているということで、数字が伸びているというのが

現実の数字でございます。

以上でございます。

【浅野委員長】 では大串委員、お願いします。

【大串委員】 先ほどから生産性とサービスの質の問題が出ていますけれども、ほんとうにそれはパラドックスの状態、サービスの質がすごく高い。これは海外でちょっとでも生活をされた皆さんは、日本のインフラの質がものすごく高いのに、非常に安いということを体感されていると思います。その中で、低く抑えられているのが規制なのか、規制じゃないのか。

例えば、大手自動車メーカーが何で強いかというと、ジャストインタイムで非常に生産効率が高められるような物流を敷いているからということがありますし、コンビニがどうして強いのかというと、やはりジャストインタイムで、非常に少ないスペースのところ、ちょうどいいタイミングで物が運ばれるというところで、物流業者の犠牲のもとに、もしかしたらそういった高付加価値なところをとれているということかもしれませんので、そこは適切な対価をとれるような何らかの対応が必要でしょう。つまり、底上げというところですね。

まず、私は飯尾先生のお話を聞いていて、3つあるかなと思いました。1つは、業界挙げての協業などによって、例えばバスタのような取り組みで、今までばらばらに行われていたサービスが非常にわかりやすい形で提供されて、場所もみんなでつくり上げていく、そこを盛り上げていくことによって、みんなが潤うような協業的なイノベーションですね。

もう一つが、情報開示などによって、例えば今、いろいろなところに行くのにバスの情報がなかなか入っていかなくて、最後のラストはタクシーを使わないといけないかな、鉄道はどこからどこまでが何時から何時まで、大体何時間かかりますとわかるんですけども、最後のバスの情報がまだ開示されていない情報があって、大きいバス会社は、どういうデータ開示方式だとコンテンツプロバイダーが買ってくれるとか、そういうことがわかっていますので、きちんと売れるデータとしての投資もできて、自分たちのところにお客を呼び込むような仕組みもできていますし、そういうところが自前主義過ぎて、連携がわからなくて、バスのところだけバス会社のホームページに行って調べないとわからないとか、現地に行かないとわからないとか、いろいろあると思いますけれども、その自助努力のところは大事ですけども、協業に持っていけるところはなるべく協業に持っていけるような形が大事かなと思います。

3番目は、規制によつての底上げですね。

だから1番目は、共同で何かできることによつて、業界が底上げできるバスタのような取り組み。2つ目は、情報など自前、今持っているものでそんなに設備投資が必要じゃないものに対して、何か取り組みを行うことによつて、より利用者を増やせるような試み。

3つ目は、ジャストインタイムなどで非常に高付加価値を提供しているにもかかわらず、高付加価値となれていないといひましようか、生産性で低くおとしめられているところを、何らかの形で規制をかけていくという。先ほど最低賃金が出ましたけれども、私は新潟県の最低賃金の委員なんです、今いろいろな人から意見を聞くと、トラック・バス業界から最低賃金を底上げしていただかないと、自分たちが全然上がっていかないというところの悲痛な声を、7月に入ると、またこれから聞くことになると思ひます。

なので、いろいろなやり方があると思ひますけれども、今、好機でもありますので、ぜひこの3つの方針でイノベーターな取り組みを進めていただければと思ひます。

すいません、早くなりました。

【飯尾委員】 1つ、いいでしょうか。

【浅野委員長】 どうぞ。

【飯尾委員】 ほんとうはもっと発言されるべき方がおられるような気がしますが、さっき家田先生のお話を聞いて、やや誤解されたかなと思ひるので、具体的な話にしますと、サービスの質が高いことは大変、いいこととごひます。ただ、さっきのジャストインタイムみたいに、どこかでこちらの業界がそれをかぶってしまっているんじゃないかということ、バランス上考えないといけません。例えばわかりやすい例でいきますと、具体的な業界の例がいいかどうかはわかりません。例えばサービスの例の質の高さです。例えば東京にいと、道に立ってればタクシーがとめられる。いつでも乗れる。これはものすごく質が高いんですが、そのかわりに待機時間は極めて長くなって、これはさっきの生産性は下がっているわけです。

ただ最近、何が問題になっているか。最近、IT技術を使えばもうちょっとそれがということが、タクシー以外のやつも巻き込んでといううわさはあるけれども、まずタクシーから先にそういうことを装備して生産性を上げないといけないのではないか。これは日本に合わないとか何とか言っているのはどうにもならないところもあるのではないでしようか。

そうすると、そちらのIT投資というのを一度すると、その業界の体質が実は非常に改善して、サービスの質はある程度保たれるけれども生産性は上がるとかいうことを具体的

に、これはイノベーションの一例ですけれども、これなんかは実際にそれに近いものが見えているから、非常にこれをやったらやりやすそうなものでありますが、もう少し高級なものもあります。例えば物流なんかでも、もうちょっと高級かもしれませんが、そういうタイプのものを、値段と質を対比されて、つまり、会社の都合で配達するというものは高い値段を取って、共同配達にして1日2回になっていけば、もうちょっと安いとかいうことが、実はあり得るようなことは、どうすれば可能かということは考える必要があります。今の体系を少し工夫することで、生産性を上げるのは、この業界だけではないですけれども、IT化投資だろうと思いますので、そういうことをいろいろ考えてみるというつもりで言いました、ちょっと誤解されて、労働者の数を減らせばいいとか、サービスの水準を減らせばよいということを行っているわけではないんですが、業界の方はおそらくご存じのほうでございますが、そこを促進するという例えばの例でございます。

【浅野委員長】 どうぞ。矢ヶ崎さん。

【矢ヶ崎委員】 発言の機会をありがとうございます。

先生方がおっしゃることに対して賛同するので、ちょっと重なってしまうのが申しわけないですけれども、私も労働生産性については、これをあまり強調し過ぎると、最終的にはアメリカがいいんだということになるんですね。アメリカを1とした場合に他国はどれぐらいなのかという、外資系コンサルタントが大得意な分析のところに行っちゃって、これはこれで一つの物の見方ですから、完全否定するわけでもなくて、アメリカ型にもいいところがある。でも、アメリカを100とする、1とするということの意味をもう少し考えて、ああいうサービス体系を日本は目指しているのかととられないようなものがあるんじゃないかなと思っております。

労働生産性の分母と分子は、解説するまでも全くないことですが、物事を動かしていくためのストーリーの一つです。マンパワーの部分、みんなで知恵を出し合って、労働の仕方、働き方、時間の考え方、それから作業工程なんかを工夫していくと、いいサービスができて、そして、よいサービスができた分が価格に反映することができるとしたら、全部価格に反映できないところが非常に辛いところなんですけれども、そうすると、組織内留保が非常によくなって、それが組織へ留保で残る部分と、人のお給料になっていく部分と、組織に留保で残る分に関しては、大変重要な安全とか、技術継承ですとか、なかなか目に見えない部分にも回っていく、あるいは災害対応のときの耐え忍ぶ組織体力にもなっていくという、多分こういうストーリーの中で、労働生産性といったものがどうい

う位置づけになるのか、どこを押したら何が動いていってというところを見せていくと、産業の中でも元気が出てくる、動かしていく元気が出てくるという、その出発点の指標の一つになるといいなと思っている次第です。

先ほど先生方のご指摘もありましたけれども、動かしていくための指標なので、これだけ見ると堂々めぐりになりがちな指標なんですけど、動かすためには突破口が必要で、技術あるいは新しい需要の創造というマーケットの部分だと思うんですね。私は一応、観光を専門としておりますけれども、観光産業界も非常に生産性が悪いということをおっしゃっておりますが、いろいろなしがらみ、商習慣、それから、これまでに培ってきたハード、いろいろなことが集大成で今があるんですが、それをなかなか変えていくのは難しいので、であれば、訪日外国人旅行者が4,000万人も入ってくるんだとしたら、そこを突破口として、何か新しいビジネスモデル、新しいチャレンジ、あるいは今までお父さんお母さんというおかみ社長に頭を押さえつけられて、新しいことができなかった若旦那たちが、新しいことに挑戦していくとか、そういうものに使っていただけるといいなというのがありますので、まずは物事を動かしていくための一つだということをお考えいただければと思います。

以上です。

【金本委員】 よろしいですか。

【浅野委員長】 ありがとうございます。

【金本委員】 大橋先生のほうがうまく説明できるかもしれませんが、家田先生には経済学者がいつも言うことを具体的にご説明していただいたというので、非常にありがたいんですが、基本的に、生産性とかを見て、またそれを国際比較して、そこから生産性が低いから、すぐにどこかいじろう、政策をしようというのは、実にばかげているわけで、何が問題でこれが起きているということを見なきゃいけないということです。

労働生産性のここに出てくるデータは、それ以前の話で、先ほど家田先生からありましたように、労働の価値を見ているわけではなくて、単に付加価値を労働者で割っているだけというので、資本装備率高ければ高くなるし、みたいなことで、何を言っていることにもならないという話ですね。それをベースに政策を考えるというのは、やってはいけないことナンバーワンという感じではあります。

あと、交通産業は規制緩和のせいもあって、競争的になって利益率も悪いということですが、それは当事者たちにとってはよくないですが、全体から見れば別に悪いことでもないという話であります。利益率が高くなるためには何があるかというところ、一つは、独占力

をもって守られている。で、利益が高いと。あと、ほかの企業よりも技術とかいろいろなものの上だから、ほかがまねできないものを持っているから、利益率が高くなるというのがあります。そういうのがなくなったら、みんな同じことができるわけですから、押しなべて利益率が悪くなって、最低限、投資をした人がぎりぎり、それより低ければ投資をしないというレベルまで落ちなきゃいけない。こういう話なんですね。

労働者についても同じで、自分がほかの人よりも生産性が高いから、賃金が高いわけですね。最低のことしかできなければ一番低いという話で、それだけの価値があるものを持っているという人が賃金は高くなるというのが基本的な姿で、もう一つあって、今さっきの独占力があればというのがありますが、何らかの格好で労働組合をつくって、供給を絞って賃金を上げるというのにはあり得る話ですが、これは必ずしも望ましい姿ではないわけですね。そういったことをちゃんと理解して、ここで交通関係で何か問題が起きていないかということを考える必要があります。

一つ、今さっき言われた話で、ITイノベーションが進んでいないということがあれば、生産性が上がらなくて、今までどおりのままだという話ですが、そうすると、IT投資を促進すればいいというわけですが、そのときに、基本、IT投資をするのは民間の企業ですね。政策として何が有益なのかということを考えるというところがあって、単に旗を振るとか、単に金を出すとかというだけで、うまくいく世界でもないということなので、そこで頭をひねっていただきたいなと思います。

以上です。

【浅野委員長】 ありがとうございます。

【大橋委員】 今、金本先生に言っていたので、そのとおりだと思うんですけども、労働生産性だけを見ると、ある意味、すごく逆説的な言い方ですけども、今後の展望は明るいわけですね。投入は減ってくるので、多分短期的には上がり基調が今後も続くということだと思うんです。

ただ、多分この業界の問題は、需給のギャップがタイトになるにもかかわらず、なかなか賃金が上がっていかない。よって、雇用の環境も改善されないというところがおそらくあって、一つ行政として見るべきなのは、仮に下請とかの慣行の中で、何か非常にねじれたことがあるんだとすれば、そこは取引条件の適正化の観点から、きちっと見ていかなくちゃいけない。ここか、あるいは中小企業関係のところかもしれませんけれども、そういうところは行政上、見るべきポイントがあるんだと思います。

多分、これがずっと続くと何が起こるかという、先ほど議論になった新たなイノベーションが、より加速的に出てくる芽があるのだらうと思います。IT投資をするところも出てくるでしょうし、あるいは自動化というものが、よりスピード感を持って既存技術をリプレースしながら出てくることもあるんじゃないかなと思います。

ただ、そこに至るまでにトランジションが多分あって、例えば先ほど自動車整備業ってあったんですけども、オックスフォード大の研究でいうと、この業界は高い確率で人間が機械に置きかわる可能性があるというふうになっているんじゃないかと思うんですけども、そういう数字を見せられちゃうと、なかなか子を持つ親としては自動車整備業に子をやるかと思うところもあります。

ただ、これも時間軸のある話なので、そのトランジションのところをどう埋めていくのかというのは、多分政策的にも議論があるところなのかなと思います。需給のギャップが今後どういう形で推移するのかということ、発信できるものであればしていくと、随分情報のギャップというのは埋まっていくのかなとも思うんですけども、他方で、なかなかそういうことをどこまで責任持って予測できるのかというのは、すごく難しい問題だなと思います。

あと、ITの話は、すごく重要だと思うんですけども、多分行政上重要なのは、例えば外から資本が入ってきたりとかということは十分考えられると思うんですけども、そのときのデータの扱いをどう考えるのかというのは、実は中長期的な経済成長を考える上ですごく重要な 이슈だと思います。こういうものの利活用が国内の事業者も含めてできるような形にしておかないと、交通産業の貴重なデータ、というのが、どう扱われていくのかということに関して、不安が残るなということです。以上であります。

【竹内委員】 竹内でございます。今、いろいろな先生方がおっしゃったことを、いろいろ考えてみると、全て私自身でまとめてみたら、これを言っちゃおしまいだろうという気はするんですけども、生産性という言葉はどうして使っただろうかというのが根本的なところ。どうしてもそのように思ってしまう理由というのは、資料3で、一生懸命データを集めて、立派なものにしてくださったんですけども、基本的には従来からおなじみの労働生産性を中心としたデータが並んでいるわけですよ。これを見た人は、こういうものをほかの産業並み、あるいはほかの国並みにするのが目的なのだというように誤解してしまう可能性がある。しかし我々の意図としては、きっとそうじゃないんですよ。

だから、企業にとってみれば、企業は利潤最大をするためには生産性は大事な話ですか

ら、そのデータはよく集まるんです。でも、我々や国土交通省が意図していることは、交通の各企業の総体、個々の交通企業を合計したものが交通というように考えてやっているわけではない。つまり供給者サイドだけじゃなくて、いわゆる利用者目線という言葉がありますけれども、それも全て含めた上でのよりよいサービスを、なるべく安いコストでやるということが最終的な意図であり、目的だと思います。しかし、資料3にあるようなデータしかなかかなか集まらない。実際、数値としてこういうデータしかないの、やむを得ないんですけども、こればかり出ちゃうと、今言ったような誤解を招いてしまうので、その結果国民のほうはやっぱり人減らしをするんだらうとか、そういうことを思う人が出てくるかもしれないし、あるいは供給者ばかり注目して利用者のことはどうでもいいんじゃないかと思う人も出てくるかもしれない。

だから、資料の作り方において、アピールの仕方を工夫していかないとまずいという気もしますし、また交通ならではの、ほかの企業と違う特殊性も明確にしておく必要があると思います。例えば、先ほどバスの事例がありましたね。ITを活用してとありましたけれども、これも他産業のような生産性という単純なデータならば、例えば労働者1人当たりの人キロとか、そういう数値になります。しかし交通はそれではいけない。有償で考える必要もあるわけですね。そういうように、交通ならではの生産性のデータもある。

そういうことを考えたら、単なる世間並みの生産性という言葉でおさまらないものが交通にはいっぱいあるわけで、そういう意味からいっても、先ほど申し上げましたとおり、単純な紋切り型の生産性では話が終わらないということ意識しながら、データを作っていく。そういう姿勢が大事なんじゃないかなと、皆さんのお話をたくさん伺って、感想として持ちました。

【浅野委員長】 ありがとうございます。皆様のご意見はほぼ同じ方向を向いていて、岩城参事官の説明がよくなかったというわけではなくて、人材確保と生産性の向上というのが政府で語るときのキーワードですから、そういうキーワードで取り組まなければならないという意味で出されたわけであって、ただ、それをストレートに表現するグラフはあまり交通分野の問題の解消には向かないということだけは、皆さんの一致した意見のようです。

物流政策では、もっと違った側面の実態的な意味の政策を進行するための分析があるし、i-shippingにおいてもそういう具体的な政策の展開を語っているわけであって、こういう賃金の上昇であったり、若年労働者の確保であったりというのは、実態的にどういう効果

を生んだかというのを、政策効果みたいなものを積み上げていくと、結果的には交通分野においては従前よりも一層いいものになったということを表示すればいいのであって、それはストレートな人材の問題と生産性の問題のグラフで語ってはいけないんだと思うんですね。

ですから、そういうことを少し勉強しながら、今後中間の政策評価をするまでに、まだ時間、余裕ありますので、十分時間をかけてその辺を議論できたらと思いますので、どうぞよろしくお願いいたしますと思います。

今日は貴重なご意見、どうもありがとうございました。この後なんですけれども、まず、フォローアップですが、私が伺っているところによりますと、夏明けぐらいに計画部会を開いていただくことになると思っております、それまでに今日のご意見を反映したまとめを、家田先生と相談しながらつくって、答申するということとなります。

【家田委員長代理】 1点だけよろしいですか。すいません、前半のところに戻るんですけども、いろいろな種類のアクションがあつて、それに対する成果という、達成度みたいなところがあつて、これからどうやるか。いいんですけども、もう一方で、さっき申し上げたように、思いのほかのスピードで達成されてきた外国人観光客というのは典型ですよ。それはそれで日本の経済にとって大変に立派なこと、いいことだし、地元の地域創生にも大変いいんですけども、一方で、きのうかおとといも見ていたら、クルーズで入国のチェックを楽にしたら、けしからん不法労働か何かの関係の人かわからないけれども入ってきて、それがあちこちで行方不明になって、どこかで働いているらしいとか出てきますよね。それからまた、地元の、あまりはっきり言う人は少ないですけども、観光地でもいろいろなことが起こっているようですよ。

そうすると、量が増えたことはいいことなんだけれども、量がこんなに早く増えたからこその影響みたいなものをきっちり押さえておいて、そして本来ならば観光振興というのは、何も数が増えて金をもうけりゃいいというものじゃなくて、それを通じて、よりよい国土とよりよい町をつくるなり、文化をよりよいものにインプルーブしていくような面があるじゃないですか。そうすると、せつかくこれだけ早くなったら、一度ちょっと落ちついてみて、本来やるべきことに、やれるかもしれないという前向きに捉えるようなレビューも、この中の一環としてやったほうがいいんじゃないかなという感触を私は持ちます。

以上です。

【浅野委員長】 観光に関して、ボリュームの弊害をどう扱うかということは重要な課

題だと思しますので、それも分析の中に入れられたらいいかもしれません。それが今年の金本先生の計画部会には間に合わないかもしれないけれども、来年には分析を進めておくということができればよろしいかもしれません。

ほかにご意見ございますか。

予定の時間になりましたので、今日いただいたご意見と、それから今後の整理すべき問題の課題整理みたいなものを含めて、計画部会に報告させていただきたいと思います。私と、家田先生と相談して、調整させていただくということでよろしゅうございますか。

そういうことで次回に向かいたいと思います。どうもありがとうございました。

それじゃ、マイクをお返しします。

【岩城参事官】 今日ほんとうに大変貴重なご意見をいただきまして、ありがとうございました。特に今、生産性の議論でいろいろ大変なご示唆をいただきまして、ほんとうに感謝申し上げます。私どもも分析をやるに従いまして、いろいろなことがわかってきたところもございまして。今後まだ表現とか、今後の分析、いろいろ今日いただきましたご指摘も踏まえまして検討していきたいと思っております。本日はありがとうございました。

【二瓶企画調整官】 浅野委員長をはじめ委員の皆様、どうもありがとうございました。

本日の議事録でございますが、後日、委員の皆様にお送りさせていただきまして、ご了解を頂戴した上で、ホームページに公表させていただく予定でございます。よろしく願いいたします。

それでは、以上をもちまして第5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。本日はまことにありがとうございました。

(了)