

国土交通省政策会議分科会（第12回）議事要旨

1. 日 時：平成22年5月20日（木）8：00～9：20
2. 場 所：衆議院第二議員会館第2会議室
3. 国交省出席者：染矢政策統括官、藤岡政策統括官、小島政策統括官 ほか
4. 議 題：平成22年度予算執行における所管事項と主な政策課題等について
（政策統括官）
5. 議事要旨
 - （1）配布資料に沿って説明
 - （2）出席議員からの主な意見

- ・ 国土交通省は縦割りで、「局あって省なし」といわれている中、資料10頁で、物流政策に関係する各原局として旧運輸省部局を挙げている。物流政策では道路局等が大きく関係すると考えるが、染矢政策統括官部門は、それらの部局とどのように調整をしているのか。
- ・ 国土交通省においては、交通基本法を重要法案として整備しようとしているが、地域の人にかかる交通だけではなく、物流も含めた日本全体のモード間調整など骨太の調整を行うこととしているのか。総合政策局交通計画課が中心となっているが、総合交通を担当している藤岡政策統括官はどう関係しているのか。
- ・ 政策評価は重要だが、事業評価、B / C の事業間での比較をどのように評価するのか、という点が欠けていると思う。交通基本法の議論とも関係してくると考えるが、今後、事業横断的な評価の共通指針に基づいたB / Cを、どのように検討していくのか。
- ・ 国会等移転について、国会での質疑もあるが、私は周辺状況が変わってきているように考える。原口大臣や鳩山総理の発言にもある通り、危機管理上、バックアップとしては十分に意義のあることだと思う。藤岡政策統括官では予算はどのくらいあるのか。危機管理にシフトしていると理解していいか。
- ・ 海外交通プロジェクトについて、日本の強みと弱みはどこか。契約にこぎ着けているプロジェクトはどれか。また、日本にとって、フランス以外でライバルになる相手はどこか。
- ・ 最近、国際物流においては急回復している状況のようだが、それはなぜか。右下の図に関して、この数値は輸出と輸入を足したものか。
- ・ 自家用トラックと営業用トラックでCO₂排出原単位に大きな差があるのはなぜか。
- ・ 純流動調査がパンデミック予測に利用できるというのはどういうことか。
- ・ 1日交流可能人口率とはどのような性格のものか。予想値か実績値か。
- ・ 1日交流可能人口率の図では、自分の選挙区は白地である。高速交通体系へのアクセスが悪いということを示していると考ええる。では、この地域をどう改善していくのか政策まで考える必要があるのではないか。
- ・ 1日交流可能人口率の図は、白い地域をなくすという目標を立てるなどと考える際に有用なデータと理解する。
- ・ 高速無料化による影響として、危惧しているのは、物流の定時制の確保が困難になることである。トラックの運転手が苦勞をしている。
- ・ 仙台の産地から東京のスーパーまで、深夜に出発して、到着時間指定で走っているトラックが、今までは渋滞がない状態だったが、（一連の料金引き下げにより）思わぬところで渋滞に巻き込まれる事態が生じている。そのような問題をクリアしないで高速道路が無料化されると困る。

(3) 出席議員からの発言を受けての国土交通省の回答

- ・ 政策統括官部門では、5年に一度「総合物流施策大綱」を策定している。その際、道路局、港湾局等をはじめとした省内各局だけではなく、経済産業省、財務省関税局、警察庁も入ってとりまとめている。直近では、「総合物流施策大綱2009-2013」を昨年7月に閣議決定している。また、交通基本法については、どちらかと言えば人流が中心であるが、これまで民主党・社民党が共同で提出してきた交通基本法案の第一条には物流が明確に示されており、次期通常国会に提出する予定である交通基本法案においても、その方向で相談していく。
- ・ 藤岡政策統括官は、調査・分析を担当している。例えば、純流動調査は、人流の観点から、旧運・旧建のすべての交通モードを束ねている。先生ご指摘の通り、今後、どう総合交通体系を考えていくべきか非常に重要であり、国会でも議論が進められているところと認識。
- ・ 政務三役の指示の下、事業間評価の共通の指針や個別の事業のあり方について、鋭意検討を進めている。
- ・ 各モードの需要予測について過大ではないか等との指摘を踏まえ、馬淵副大臣の指示の下、道路、鉄道、港湾、航空の4分野について、各需要予測を横断的に見るための検討を、4月下旬から始めている。どの程度の統合化が進められるかはこれからの検討によるが、できる限りまとめていく方向。
- ・ 国会等移転について、平成22年度は、3,600万円で調査を行っている。藤本大臣政務官の2月のご答弁にもある通り、私どもも平成16年の両院協議会の座長とりまとめを受け、危機管理機能についても調査しているところ。
- ・ 海外交通プロジェクトについて、日本の強みは新幹線。これまでに、新幹線の事故は死者を出したことがない。日本の弱みは大型プロジェクトを海外に売り込んだ経験が乏しく、資金の組み立て方の実績がないこと。

国土交通省として力を入れているのは、アメリカの高速鉄道計画。JR東海・JR東日本と組んで進めているところ。ベトナムについても、新幹線方式を採用してもらうため、前原大臣がゴールデンウィークに訪問しており、円借款について確認している。また、インドの貨物専用鉄道計画については、4,500億円の円借款を含めて検討している。フランス以外のライバルについて、最近では韓国や中国が日本の競争相手となってきている。

最近の国際物流の急回復について、左上と右上のグラフは航空貨物と海上コンテナの輸出・輸入金額を示しているが、ポイントは北東アジアが伸びていること。リーマンショック後、北東アジア地域は回復していると言える。両グラフともに、アメリカよりも欧州の方が大きい値になっているが、それについては良く分からない。

自家用トラックと営業用トラックのCO₂排出原単位について、自家用トラックには効率の悪い小型トラックが多い一方で、営業用トラックには効率のいい大型トラックが多く、また、営業用の大型トラックに比べて、自家用の大型トラックは効率が悪いことから、自家用トラックと営業用トラックのCO₂排出原単位に大きな差が生じることとなる。

- ・ パンデミック予測については、記載の通り、利用者アンケートにあったもので、純流動調査では人の移動経路を把握できるので感染経路の把握に利用可能と考えたと思われる。

「1日交流可能人口率」は、当該地域から行った先の人口規模が大きければ大きな数値を示す。2008年のデータである。

- ・ 最近の国際物流の急回復について、再度説明させていただく。右下のグラフはコンテナの運賃を示しており（縦軸はドル）、リーマンショックによる下落後に再度上昇していることが分かる。これは、リーマンショックを受けて、マスクをはじめとする欧州の船社が減速運航や減船を通じて供給を絞ったことに原因がある。
- ・ 1日交流可能人口率の図について）私どもは客観的なデータを示すという役割である。

～以上～