

第1回 交通の諸問題に関する検討会（議事録）

平成23年9月12日

【事務局】 それでは、定刻になりましたので、皆さん、ご着席をお願いいたします。

ただいまから、第1回交通の諸問題に関する検討会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お集まりいただきまして、まことにありがとうございます。

私、総合政策局公共交通政策部交通計画課企画調整官の〇〇でございます。座長に議事をお願いするまでの間、進行を務めさせていただきます。

本日は副大臣にご出席いただいておりますので、議事に先立ちまして、一言ごあいさついただきます。

【副大臣】 おはようございます。ただいまご紹介いただきました、このたび9月2日に発足いたしました野田内閣におきまして、国土交通副大臣を拝命いたしました〇〇でございます。本日は、ご多忙中、交通の諸問題に関する検討会の第1回会合にご参加いただきまして、まことにありがとうございます。検討会に先立ち、一言ごあいさつを申し上げます。

私たちは、日々暮らしていく上で、移動を欠かすことはできません。職場や学校に通い、買い物や病院などに行くためには、安全・安心な交通手段が必要不可欠です。実は私の選挙区には、大島、三宅島、八丈島など多くの離島が存在します。離島は、海洋国家・日本にとって、経済水域を担保する生命線ですが、年々、島に暮らす人々の生活は苦しくなっております。そこで私は、かねてから、離島における交通手段の確保はもちろんのこと、離島の暮らしを守るために取り組みを進めてまいりました。

このように、交通は、申し上げるまでもなく、衣食住と並び、国民の健康で文化的な生活を支える極めて重要な機能です。人、物、金が動くことで景気も回復し、地域も活性化してまいります。対面のコミュニケーションが活発になってこそ知恵も出ますし、相互理解も深まります。

ところが、我が国の交通を取り巻く社会経済情勢を見ますと、少子高齢化の進展、国際競争の激化など、著しく変化をしております。離島をはじめとする地域交通は待ったなしの危機的状況にありますし、また、国際交通の分野においても、我が国の地位の低下が強

く懸念されております。したがって、こうした交通の各分野における諸課題に的確に対応していくことが急務となっております。

現在、国土交通省においては、社会資本整備重点計画の見直し、中長期的な地球温暖化対策の検討、観光立国推進基本計画の改定など、交通に密接にかかわる作業を進めております。そこで、現時点において、これらの内容を踏まえつつも、それに限定せず、交通分野全体の状況、問題点等について幅広く把握、理解した上で検討を進めることが有意義であり、また、検討の好機であると考えております。

このため、幅広い知見をお持ちの有識者の皆様にご参集いただき、ご議論していただくため、検討会を設けることといたしました。この検討会においては、〇〇委員に座長をお務めいただいております。委員の皆様方には、忌憚のないご意見をいただき、活発な議論をしていただきますよう、よろしくお願い申し上げます。

簡単ではございますが、ごあいさつにかえさせていただきます。以上です。よろしくお願い申し上げます。

【事務局】 ありがとうございます。

副大臣は公務のため、ここで退席させていただきます。

(副大臣 退席)

【事務局】 本日は、26名様中17名の委員の方にご出席をいただいております。

第1回目の会合でございますので、ご出席の委員の方々のご紹介をさせていただきます。

まず、大臣よりこの会議の座長として指名されました、〇〇座長でございます。

【座長】 〇〇でございます。よろしくお願いいたします。

【事務局】 続きまして、A委員でございます。

【A委員】 Aでございます。よろしくお願いいたします。

【事務局】 B委員でございます。

【B委員】 Bです。よろしくお願いいたします。

【事務局】 C委員でございます。

【C委員】 Cでございます。よろしくお願いいたします。

【事務局】 D委員でございます。

【D委員】 よろしくお願いいたします。

【事務局】 E委員でございます。

【E委員】 よろしくお願いいたします。

【事務局】 F委員でございます。

【F委員】 Fです。よろしくお願いいたします。

【事務局】 G委員でございます。

【G委員】 Gでございます。よろしくお願いいたします。

【事務局】 H委員でございます。

【H委員】 Hです。よろしくお願いいたします。

【事務局】 I委員でございます。

【I委員】 Iと申します。よろしくお願いいたします。

【事務局】 J委員でございます。

【J委員】 Jでございます。よろしくお願いいたします。

【事務局】 K委員でございます。

【K委員】 Kでございます。よろしくお願いいたします。

【事務局】 L委員でございます。

【L委員】 Lでございます。どうぞよろしくお願いいたします。

【事務局】 M委員でございます。

【M委員】 Mです。よろしくお願いいたします。

【事務局】 N委員でございます。

【N委員】 おはようございます。Nでございます。

【事務局】 O委員でございます。

【O委員】 Oでございます。よろしくお願いいたします。

【事務局】 ここで、座長から一言ごあいさつをいただきたいと思います。よろしくお願いいたします。

【座長】 おはようございます。前田国土交通大臣から座長に指名いただきました、〇〇でございます。

先ほど副大臣からお話しいただいたとおり、交通を取り巻く社会情勢は大きく変わっているということでございます。人口の減少、少子高齢化、それに伴います生活交通の崩壊というか、一層の整備をこれから考えなければならない状況にあるということ。それから、ITSとか高速鉄道網につきまして、日本の技術が成功して世界をリードしていることは言うまでもないんですけども、国際競争力の点では若干の低下傾向が見られるということ。それから、地球温暖化の中で、国土交通省の関連部分として、交通の占める比率が高

いわけで、環境問題、特に地球温暖化に対する対応をこれからどうするかという問題。それから、喫緊の課題として、減災とか防災というところで交通がどういうふうに寄与することができるかという問題。いろいろな問題が山積みして交通関係を取り巻いているという現状がございます。

これらの問題につきまして、幅広く皆さんのご意見をいただきまして、できたら何らかの形で集約をさせていただくことができたかと考えてございます。ぜひご協力をお願い申し上げたいと思います。よろしく申し上げます。

【事務局】 ありがとうございました。

カメラの頭撮りはここまでとさせていただきます。

それでは、お手元の資料を確認させていただきます。配布資料一覧、議事次第、配席図、委員名簿のほか、資料1-1から参考資料3までをお配りいたしております。配付漏れなどがございましたら、事務局のほうまでお申しつけいただければと存じます。

なお、本日の会議につきましては、報道関係者の方々に傍聴いただいております。あらかじめご了承くださいませよう、お願いいたします。

本日のこれ以降の進行につきましては、座長をお願いしたいと存じます。座長、よろしくお願いいたします。

【座長】 それでは、議事を進めさせていただきます。

まず、本日、12時までのお時間をいただきましたので、これから、その時間内で初回の審議をしてみたいと思います。

初めに、本会議の公開、資料の公開につきましてです。本会議自体は、プレスの方を除いて、一般には非公開として開催させていただきます。また、会議資料につきましては、会議後速やかに、議事概要につきましては近日中に、議事録については、内容を各委員にご確認いただいた後、発言者の氏名は伏せた形で、それぞれ国交省ホームページにて公表されるということを考えてございますが、それでよろしいでしょうか。

それでは、そのようにさせていただきます。

議事に入ります。

本日は、議事として、大きく分けまして2点ございます。1点が、この会合、委員会の開催の趣旨、進め方に関するもの、2点目が、資料に基づきまして意見交換を進めていくものでございます。

まず、第1の議題に入りたいと思います。資料1-1並びに別紙1、別紙2に基づきま

して、事務局から説明をいただきます。お願いします。

【交通計画課長】 事務局を仰せつかっております、総合政策局公共交通政策部交通計画課長の〇〇でございます。よろしく願い申し上げます。

資料1-1-1をごらんいただきますと、冒頭、副大臣のごあいさつの中でも触れさせていただきましたが、「1.設置の趣旨」のところがございますように、人口減少・少子高齢化の進展、地球温暖化の防止に関する取り組みの必要性の増大、国際競争力の激化など、社会経済情勢が著しく変化してきている中で、交通の分野においても、これらに的確に対応しつつ諸課題に取り組むことが求められている。

一方、現在、国土交通省におきましては、交通の分野に密接にかかわるものとして、社会資本整備重点計画の見直し、中期的な地球温暖化対策の検討、観光立国推進基本計画の見直し等が行われているところでございます。

そこで、これらの動向を踏まえつつ、交通の分野の全体状況、問題点等を把握・整理した上で、交通及び交通施策について幅広く検討することが必要となっているということでございまして、このため、有識者の方々によりまして、大所高所からの視点、中長期的な視点、また、専門的な観点などから幅広くご議論いただく場として、交通の諸問題に関する検討会を設置することとした次第でございます。

進め方としてのご提案でございますけれども、当面、年内は、(別紙1)、2枚目でございますとおり、論点ごとに事務局から現状をご説明の上、委員の皆様方から意見を述べていただき、自由討議を行ってはいかがかと思っております。

2枚目に、年内のスケジュールのたたき台を示させていただいておりますけれども、本日は第1回目ということでございますので、交通を取り巻く社会経済情勢の変化、また、交通の概況についてご説明の上、幅広くご意見をちょうだいしたいと思っております。

第2回目以降は、幾つかのテーマに区分いたしまして、少し掘り下げたご議論をいただきたいと思っております。第2回におきましては、生活交通の確保、あるいはバリアフリー化の推進といったことをご議論いただいております。

第3回目は、より幅広く、交通の利便性の向上とか円滑化及び効率化についてのご議論、第4回目につきましては、まちづくり、あるいは観光立国の実現といった観点からのご議論、第5回におきましては、国際競争力の強化、あるいは地域の活力の向上といった問題、さらに、総合的な交通体系、この中には、災害に強い交通体系のあり方も含めてご議論をいただいております。

第6回におきましては、その他、安全の確保とか環境負荷の低減などにつきましてご議論をいただければと思っているところでございまして、以上のような進め方で、年内、自由討議を行っていただければというふうに事務局としては考えております。

資料は以上でございます。

【座長】 ありがとうございます。

それでは、ただいまの説明に対しましてご意見、ご質問等がありましたら、ぜひお願いします。

よろしゅうございますか。

副大臣からのお話で、離島の問題がありましたけれども、議論の中で、離島の問題につきましても織り込んでいただくことはできますでしょうか。

【交通計画課長】 はい。別紙1のところでもまいりますと、第2回目の生活交通の確保の問題であるとか、第3回、利便性、円滑化といったこと、あるいは、広い意味での地域づくり、まちづくりといったところで、第4回目のテーマにもかかわるかと思います。

【座長】 ほかに意見はありますか。

よろしいでしょうか。ありがとうございます。

それでは、次の議題に移らせていただきます。次は、交通（人流・物流）を取り巻く社会経済情勢の変化という話題とその概況につきましてでございますけれども、議事次第の2番目と3番目を続けて説明いただきまして、後でご意見をいただくということにさせていただきます。

それでは、一連の説明をお願いします。

【参事官】 総合政策局公共交通政策部参事官の〇〇でございます。交通基本法案につきまして、ご説明申し上げます。

資料1-1-2に、別紙2、3、4の交通基本法案に関する資料でございます。まず、別紙2の一番下をごらん下さい。現在どういう状況かということでございますが、本法案は今年の3月8日に国会に提出されて、結局、先日終わりました通常国会では成立せず、現在、次回以降の国会での継続審議という状況になっているところでございます。

別紙2の一番上ですが、どういう法案かということでございます。交通に関する施策を総合的かつ計画的に推進するため、交通に関する施策について、基本理念を定め、及び国、地方公共団体、事業者等の責務を明らかにするとともに、交通に関する施策の基本となる事項等を定めるというものでございます。

この法案をつくる契機といいますか、背景でございますが、これまでの交通に関する施策というものが、別紙2にもありますように、交通というものは非常に重要なものでございますが、枠組みとなるようなものがなかったということで、個々の分野で個別に対応していたということでございますが、交通を取り巻く社会経済情勢が著しく変化し、国民目線・利用者目線に立った行政に転換すべきじゃないかという中で、新しい交通に関する施策に転換しようということで、新しく法案をつくったというところでございます。

基本法という法律ですから、その下にございますように、基本理念等、責務、基本的施策、計画策定、年次報告といった構成になっております。

具体的にどのようなものかということにつきましては、別紙3に法案そのものが付いておりますので、もしお時間がございましたらごらんいただきたいと思いますと思いますが、概要として別紙4に基づきましてご説明申し上げたいと思います。

交通基本法案自身は全部で28条から構成されておまして、この資料がそれを全体として鳥瞰しているものでございます。先ほど申しましたように、基本法でございますので、理念とか施策、責務、計画というものが必要でございますが、それらがこの鳥瞰図に書き込まれています。交通全般にわたる法律でございますので、地域交通が、今、地域の住民の交通手段の確保ということで話題になっておりますが、それに限らず、幹線交通とか国際交通、都市の交通、物流、すべてにわたりまして交通基本法で方向性を示しております。

まず、交通とは何かというのが、青色の部分で、真ん中でございますけれども、法案で示されておまして、国民の自立した日常生活等の確保、活発な地域間交流及び国際交流、物資の円滑な流通といった機能を有していて、交通基本法の法目的としても書いているのでございますが、国民生活の安定向上・国民経済の健全な発展に不可欠であるということにかんがみまして、交通の機能を十分に発揮しなければならない。そういうことによって、第2条ということで、2という数字を書いておりますが、国民等の交通に対する基本的な需要、ニーズを充足させるものとするということが、一番最初の青い部分、これは基本理念でございますけれども、その理念の一番最初として書いてございます。

次に理念として書かれているものが、左側をごらんいただきたいのですけれども、交通の機能の確保及び向上というのが青い字で書いてございます。これが3と書いてございますが、3条でございます。交通は国民の日常生活・社会生活の基盤であって、国民の社会への積極的な参加に際して重要な役割を担っている。経済活動の基盤でもあるということにかんがみまして、豊かな国民生活の実現、我が国の国際競争力の強化及び地域の活力の

向上に寄与する。そういうことによって、今申し上げました交通の機能の確保、向上を図りましょうということが書いてございます。

次に、右側に行ってくださいまして、青い部分で、交通による環境への負荷の低減というところでございます。これが交通基本法案の4条でございます、交通と環境というのは密接不可分でございますので、環境への負荷の低減を図りましょうということを書いてございます。

次に、今度は下のほうに行きまして、青い部分で5、6と書いているところがございしますが、「連携」というキーワードに関連するところですが、適切な役割分担及び有機的かつ効率的な連携、これが5条でございます、6条が、連携などによる施策の推進というものでございます。

5条につきましては、交通というものは、徒歩から始まりまして、自転車、自動車、鉄道車両、船舶、航空機その他の交通手段による交通だということを言った上で、交通手段の選択に係る競争や国民の自由な選好というものを踏まえつつ、それぞれの特性に応じて適切に役割分担を図る。また、有機的かつ効率的に連携を図るということを5条で書いてございます。

6条になりますと、これも別の観点で「連携」ということを書いているのでございますが、まちづくり、観光立国の実現といったような観点を踏まえまして、その他、交通に関連するような施策相互間の連携を図りながら、いろいろな交通に関する主体が存在するところでございます、国、地方公共団体、交通関連事業者、交通施設管理者、住民その他の関係者が連携し、協働するということを理念としてうたい上げております。

次に、安全の関係でございますが、上のほうをごらんいただきたいのです。実は交通の安全に関しては、交通安全対策基本法というものが昭和37年からございまして、基本的にこれによるということを交通基本法では定めているのでございますが、他方、7条におきましては、交通安全対策基本法の施策と交通基本法に基づく施策は連携しましょうということを書いてございます。

以上が基本理念の全体像でございます、これに附属するような形で、次の基本的施策として、赤い部分がございますが、国の施策といたしまして、3条の交通の機能の確保及び向上に関するものとしましては、一番左側をざっと読みますと、日常生活などに必要不可欠な交通手段の確保（16条）、高齢者、障害者等の円滑な移動のための施策（17条）、交通の利便性の向上、円滑化及び効率化（18条）、国際競争力の強化及び地域活力の向上

に必要な施策（19条）でございます。

右側に行きまして、第4条の環境の関係では、交通に係る環境負荷の低減に必要な施策（20条）。

連携の関係では、5条、6条の下でございますけれども、総合交通体系の整備（21条）、まちづくりの観点からの施策の促進（22条）、観光立国の実現の観点からの施策の推進（23条）、協議の促進（24条）でございます。

全体に関する施策といたしまして、赤の一番下でございますが、技術の開発及び普及（25条）、国際的な連携の確保及び国際協力の推進（26条）、国民等の立場に立った施策の実施のための措置（27条）という構成で、国の施策が並べられております。

また、地方公共団体につきましても、地方公共団体の施策の推進というのが28条で書かれているところでございます。

以上が理念と施策でございますが、関係する交通に関する主体の責務というものも、第8条以下、緑色でございますけれども、国の責務（8条）、地方公共団体の責務（9条）、交通関連事業者と交通施設管理者の責務（10条）、国民の責務（11条）、関係者の連携及び協力（12条）というのがそれぞれ書いてございます。

また、右側に行きますと、13条で、法制上の措置、法制上のみならず、これは財政上の措置でもございますけれども、そういったものを必要に応じてやりましょうという話がございます。また、14条で、年次報告、白書でございますけれども、交通についてつくりましょうということが書いてございます。

一番下でございますけれども、交通基本計画というものが15条にございまして、交通に関する施策を総合的かつ計画的に推進するために計画を策定するということで、閣議の決定を経て計画を定めたときは、遅滞なく国会に報告するということが法律に書いてございます。

以上、駆け足でございますが、ご報告申し上げます。

【交通計画課長】 引き続きまして、交通を取り巻く社会経済情勢の変化と交通の概況についての資料を、通しでご説明申し上げたいと思います。

お手元に、ちょっと分厚い資料で恐縮でございますけれども、1-2-1、1-2-2は、社会経済情勢の変化についての資料がペアになっておりまして、パワーポイントの資料の項目、見出しのところだけを抜粋したレジュメが縦長の1-2-1の資料になってございます。左側に数字が振ってありますけれども、それがパワーポイントの資料集のペー

ジに対応しているという内容になってございまして、同様な構成で、交通の概況ということで資料1-3-1並びに1-3-2がございまして、大体20分程度でコンパクトにご説明申し上げたいと思っておりますので、大変端折った説明になろうかと思っておりますけれども、よろしくお願ひ申し上げます。

まず、資料1-2-1並びに資料1-2-2のほうでございまして、構成といたしましては、最初に、人口減少・少子高齢化の進展でございましてけれども、合計8つの項目に分けて資料をご用意させていただいたところでございます。パワーポイントの資料の右下にページ数が振ってございましてけれども、1ページをお開きいただきたいと思ひます。

最初に人口の推移・予測の数字が出てございまして、交通は、人、あるいは人の集まりでございまして企業等の組織の諸活動に付随して利用されるものでございまして、人口の規模とか年齢構成等が重要な意味を持ってございましてけれども、ご案内のとおり、2005年をピークといたしまして減少局面に入ってきてございまして。

2ページ目に主な数値が記載されてございまして、高齢化率は2023年には30%、2050年には40%に達するというような見込みになってございまして。

次に、交通の需要は所得の関数でもございまして、資料の3ページをお開きいただきますと、過去のGDP、所得の推移が出てございまして、残念ながら、過去20年近くGDPの伸びが見られないということございまして、一方、4ページをお開きいただきますと、アジア諸国との比較が出てございましてけれども、GDPの規模は、ご案内のとおり中国に、それから、1人当たりのGDPで見ましても、シンガポールに並ばれているというような状況にございまして。

5ページ目をごらんいただきますと、世界全体の中での日本の地位というものが幾つかの指標で示されておりますが、こちらのほうも残念ながら、過去10年、20年の間に低下してきているという厳しい状況に立っているところでございまして。

次に、空間的な経済、空間経済の中で、人あるいは産業の集積地でございまして大都市、あるいは産業クラスターというのが経済の伸びを牽引しているというふうに言われておりますが、したがって経済の規模、水準のみならず、人や産業を集める魅力というものが地域、国に必要なようになってきているという状況かと思ひます。

6ページを見ますと、アジアの中では国レベルでも、残念ながら地位の低下が起きてございまして。さまざまな生産拠点、R&D等に着眼いたしまして、こういった地域、国が魅力的かということが調査されてございまして、中国へのシフトというものがこの資料では見

てとれます。

7ページは、今度は都市のほうでございますけれども、都市の魅力といたしましても、残念ながら、香港、上海、シンガポールといったところが今後さらに伸びていくというようにビジネスパーソンは見ているという状況が示されております。

それから、我が国は来訪者という意味で、訪日外国人860万人という状況でございますが、同じく島国であるイギリスの2,800万人、これは上から6番目でございますけれども、これの3分の1に満たないといった状況でございます。

次に、国内に目を転じまして、地域の状況を見てまいりたいと思います。9ページをお開きいただきたいと思いますが、三大都市圏と地方圏の人口の移動、出入の状況ということでございまして、90年代の半ばに一度収斂いたしました、再び東京圏への人口集中が進んでいるということで、一方、大阪圏のほうは微減の状態が続いているということでございます。

地方都市圏はさらに流出が起きているということでございまして、10ページに、今後の見込み、見通しの数字が出ておりますが、地方圏における人口の減少率が大都市に比べて高いと見込まれているところでございます。

11ページでございますが、上の段が10年後の人口増減率、下の段が30年後のものでございます。都道府県別の数字でございますけれども、下のほうを見ていただきますと、東京と沖縄以外は、全体として各都道府県、いずれも減少が見込まれているということでございます。

また、12ページは、市町村ごとの近年の動向を見た資料でございます。中枢都市、あるいは県庁所在地では人口が増えてございますけれども、小規模な市町村では人口減少が深刻になっているという状況でございます。13ページには、全国の高齢化の進展の状況が示されてございます。下の表にございますように、都市圏外の高齢化率が既に28%に達しているという状況でございます。

14ページに参りますと、経済面で見ましても地方圏の衰退が顕著でございまして、その結果、15ページの右側にございますが、よく言われておりますとおり、地方都市ではシャッター通りの増加が著しいという状況に直面してございます。

次に、大都市における課題でございますが、16ページをお開きいただきたいと思えます。これは大都市における昼夜間人口比率が示されてございまして、いずれも依然として高いわけでございます。ただ、居住地の都心回帰もございまして、若干緩和している地区も

あるという状況でございます。

17ページのほうは、大都市におきまして、実は高齢者の数で見ますと大変増加が見込まれているというものでございまして、赤で囲っているところは、大都市圏における高齢者の増加数の見込みを示してございます。

次に、テーマが変わりまして、地球温暖化問題でございます。18ページをお開きいただきたいと思っております。気候変動の状況が示されておりますが、長期にわたりまして、温室効果ガスの排出により気温が上昇しているという状況、それに伴いまして、他の気候変動が起きているという状況でございます。

19ページには、京都議定書におきます我が国の目標値、その達成状況という数字が出ておりまして、2009年のところを見ていただきますと、目標値を下回るということで、リーマン・ショック等の外的な影響がございましたが、そのように達しているところでございます。

20ページでございますけれども、我が国におけるCO₂排出量に占める運輸部門の比率が、左側の円グラフのところでございますとおり、20%となっております。この比率は、右側の図にございますが、ドイツとほぼ同水準ということで、先進国の中ではそれなりに低い状況でございます。

21ページをごらんいただきますと、運輸部門の1990年と2009年の交通機関別の排出量が出ておりまして、それぞれのパイチャートの左側が貨物輸送関連でございますが、こちらのほうは、自家用トラックから営業用トラックに転換するというのもございまして、減少が見られております。また、旅客輸送部門におきましては自家用乗用車の増加が顕著になっているということで、旅客関連の排出量が62%に拡大している状況でございます。

今後の取り組みといたしまして、22ページは、現在、こちらも国会に出ております、地球温暖化対策基本法案の概要でございますけれども、2020年までに25%削減を目標にいたしまして、各種の取り組みを図っていくということがうたわれている法案がございます。下のほうに交通関連の施策の記述もございます。

続きまして、災害時の対応という観点で、3月11日の大地震、大津波の際に、23ページにございますように、日本海側を通りまして、鉄道、海運による物流の代替機能が生かされたということでございます。

24ページは、人の流れについてでございます。新幹線は相対的には早く、49日で

復旧いたしました。その間、高速バス、あるいは航空が代替機能を果たしたということ
でございまして、25ページは、道路の輸送も、物資の輸送をはじめとして重要な機能を
果たしたところでございます。

次に、観光立国についての資料でございますが、26ページに、最近の動きについてま
とめてございます。観光立国の推進に関しましては、18年に基本法が成立いたしました、
21年に、訪日外国人3,000万人というプログラムを打ち出しております。

27ページに参りますと、現在、震災の影響を踏まえつつ、観光立国推進基本計画の改
定の検討が行われているという状況でございます。

最後に、情報通信技術の関係でございまして、28ページをお開きいただきたいと思
います。全般的な状況としては、インターネット、携帯電話、地上デジタルテレビの普及等
が進んでいる。

こういった中で、29ページでございますけれども、平成22年5月に策定されました
新たな情報通信技術戦略の中におきまして、下のほうの3本柱にございますような取り組
みを進める。

交通関係では、30ページに参りますと、スマートグリッドの一般化とかITSの活用
といったことが一つのテーマとされているところでございます。

以上が社会経済情勢の変化ということでございまして、引き続き、交通の概況のほうに
参りたいと思います。さらに資料がたくさんございますので、ぱっと確認をしていただく
ということで進めさせていただきたいと思いますが、目次のところを見ていただきますと、
輸送動向に始まりまして、全体を6つの項目で整理させていただきました。

まず、輸送動向、1ページ目でございます。国内旅客・貨物輸送量の推移ということで、
左側の国内旅客輸送量は、ほぼ、先ほど見ていただきましたGDPの推移に近い。貨物の
ほうは、かなり産業構造も変わっておりますので、そういった意味で、輸送量自体が減少
という点もございます。

2ページは、国際旅客、国際貨物輸送の推移でございます。左側の国際旅客輸送でござ
いますけれども、2001年の同時多発テロとか2003年のイラク、SARS、あるい
は、直近のリーマン・ショック等の外的な影響をかなり受けているという状況でござい
ます。

3ページは、国内旅客・貨物輸送の機関分担率の推移ということで、それぞれ緑色の自
動車の比率というのが、相対的には増えているという状況にございます。

2番目に、国内幹線交通の動向ということで、4ページをお開きください。まず、日本の道路整備の展開ということでございます。モータリゼーションの進展に伴いまして、高速道路等の整備を進めてまいっておりますが、高速道路の整備率はまだ7割という状況にございます。

また、5ページで、環状道路の状況が示されておりますけれども、こちらはさらに整備率が47%にとどまっております、海外主要都市に比べてもおくれているという状況でございます。

6ページは、整備新幹線の現状ということでございます。昨年、新青森、そして今年の3月に九州新幹線の中間区間が開業いたしまして、残るオレンジ色のところが現在建設中の区間という状況になってございます。

7ページは、在来線の高速化の状況でございます、表定速度80キロ以上の区間が赤くなっておりますけれども、おおむね、できるところは高速化も進められているという状況かと思っております。

幹線交通の分野では、8ページにございます、リニア中央新幹線の建設につきまして、今年の5月に整備計画が決定されて、事業主体がJR東海に確定し、整備に向かって動き出しているという状況にございます。2027年に東京・名古屋、2045年に大阪までの開業を目指しているという状況でございます。

次に9ページ、国内航空でございます。旅客数の推移ということで、ここ数年、減少が見られております。特に地方路線の減少が大きくなってございます。

10ページは、路線数でありますけれども、こちらも地方路線が相対的に、景気後退等の影響を受けまして減少傾向にございます。

11ページは、空港の現状ということでございますが、98カ所整備が進み、配置的側面からは概成していると思っておりますけれども、今後、需要への対応、あるいは老朽化、施設の更新とか耐震強化等が課題になっているかと思っております。

12ページ、海上交通をめぐる現状でございますけれども、旅客船事業全体として1億人程度は運んでおりますが、近年、縮小傾向にございまして、とりわけフェリーは大変厳しい状況に置かれてございます。

次に13ページ、港湾の現状でございます。こちらは、より国際競争力の強化を図るという観点から、国際戦略港湾等の整備を推進しているという状況でございます。

次に、14ページでございますけれども、国内旅客の距離帯別・モード別の分担の状況

ということで、1990年から2005年までの推移を見てございますけれども、航空は500キロ以上で伸びている。鉄道は700キロ以下で伸びている。自動車は200キロ以上の距離帯で、相対的に低下している状況でございます。

15ページ、輸送機関別の貨物の輸送量でございますが、こちらにも長距離ほど海運、鉄道の占める比率が高く、短距離ほどトラックの占める比率が高いという状況でございます。

16ページは、船舶による貨物輸送の動向ということで、いわゆる資源系の輸送量そのものが、需要が減っているということもございまして、減少傾向にございます。

鉄道の17ページにつきましても、同様に資源系を扱う車扱の輸送量が減りまして、逆に、コンテナによる雑貨等の輸送が相対的には伸びているという状況にございます。

18ページは、自動車による貨物輸送ということでございますが、冒頭の資料にもございましたように、自家用輸送から営業用に、いわゆる自営転換というものが進んでいるという状況にございます。

続きまして、都市・地域内における輸送の動向ということで、19ページをお開きいただきますと、代表交通手段の利用率の変化が示されてございます。パーソントリップ調査によりますと、大都市におきましては、特に鉄道の役割が重要になってきているということでございますが、地方は逆に自動車の輸送が重要性を増しておりまして、公共交通機関のシェアが小さくなっております。

20ページは、三大都市圏の鉄道の状況でございますが、こちらは依然として、混雑率が区間によりましては非常に高いという状況になっております。

また、21ページ、そういった状況に対応いたしまして、既存の鉄道ネットワーク、インフラストックを有効に活用するということから、短絡線等の整備によって、所要時間、乗りかえ回数の削減等に取り組むということでございます。

22ページは、かなり普及してまいりましたICカードでございますけれども、各地のカードを全国的に相互利用を目指して、平成25年春からはそういったシステムを開始していこうという計画がございます。

23ページでございますけれども、鉄道の結節点でございます駅の機能向上ということで、鉄道駅総合改善事業などを推進してございます。

24ページは、バスの利便性向上の取り組みでございますが、左側にバスロケーションシステム導入実績というのがございますけれども、系統にいたしまして全国5万ほど系統がございまして、そのうちの9,000系統に導入されているということ、それから、

そのほか主なところには、バスロケーションシステムを携帯、インターネットを通じて公開するような取り組みも進められております。そのほか、公共車両優先システムとの連携ということも進められております。

25ページは、タクシーの輸送動向でございますが、青い線が輸送人員で、長期にわたりますして低下傾向にございます。一方、規制緩和等によりまして、登録されているタクシー車両数は増加してまいりましたが、こちらは近年のタクシー適正化・活性化法等の効果によりまして、少し減ってきているという状況にございます。

続きまして、都市交通の関係で26ページ、LRTの概要を示させていただいております。さまざまな特徴を持つものとして、都市の重要な装置ということで整備構想がございまして、27ページには、富山市における取り組みの資料、その他、岡山等で現在、いろいろな構想があるということが示されてございます。

軌道系の一步手前の規模といたしまして、28ページにあります、BRT、バス・ラピッド・トランジットということで、低床化されている連節バス、あるいはバス専用道、バスロケーションシステムを組み合わせた仕組みが幾つか登場しているという状況にございます。

29ページは、歩行空間の充実ということで、歩行者、車いす利用者、視覚障害者等の歩行空間の整備につきまして、幅広くさまざまな取り組みを進めているところでございます。

また、30ページでは、自転車の交通対策ということでございますが、歩行者と自動車から分離された自転車走行区間というのは約3,000キロという状況にございます。車道からは分離されていないんですけれども、歩行者とは分離されているものが約8万キロという状況にございます。

31ページは、都市内における物資の輸送ということで、やはりトラックのウエートが非常に高いという状況が示されてございます。

32ページは、一方で、地方に参りますと公共交通の空白地が増えてございまして、ここでの定義といたしましては、バス停から600メートル、あるいは鉄道駅から1キロ以上離れているところということで、これは九州の面積に匹敵するほどの広さ、3万6,000平方キロメートル程度になっているということでございます。かつ、これらの地域における高齢者の比率が高いという状況が示されております。

関連として、33ページには、バス交通をめぐる状況、34ページにも同様に、バス交

通等をめぐりまして、路線廃止等が相次いでいる。事業再生等の取り組みが進んでいるという資料、一方で、35ページは、自治体等が主導いたしまして、コミュニティバス、乗合タクシーの運行が徐々に拡大しているという状況、それから36ページ、いわゆるSTSということで、福祉タクシー、自家用有償運送の拡大も見られております。

37ページは、地域鉄道の状況でございまして、地域鉄道というのは、大都市の民鉄以外の地方の中小民鉄50社、三セク鉄道42社、合計92社のことを指してございますけれども、こちらも大変厳しい状況にございまして、38ページにございますように、過去10年で635キロの廃止になっているという状況にございます。

39ページは、離島航路の状況でございます。冒頭、副大臣から言及がございましたとおり、離島の生活は大変厳しいということで、その中でも、離島航路の現状はかなり厳しい状況にございます。かつ、運賃も割高ということが右側に示されております。

それから、離島の航空路、航路ではちょっと距離のあるところがございます離島にとりましては、航空路が大変重要でございますが、こちらも経営は厳しい状況にございます。

引き続き、分冊になってございますけれども、4番目の国際交通の動向（旅客）というところに進めさせていただきたいと思っております。

41ページは、世界の航空旅客輸送の予測ということで、海外に目を転じますと、アジアを中心に非常に伸びが見込まれているということでございます。

42ページは、アジア諸国の航空会社のシェアということで、こちらは、我が国の航空会社のシェアが減る中で、韓国、中国等のシェアは伸びているというところでございます。

43ページ、44ページが、成田空港、羽田空港の国際ネットワークが示されてございます。45ページのソウルと比較いたしますと、就航都市数が相対的にやや少ないということかと思っております。特にソウルを見ていただきますと、中国国内への就航地点がかなり多いというふうに見てとれます。

我が国におきましては、こういった状況に対応いたしまして、46ページ、オープンスカイ政策を推進するというので、2007年の韓国を皮切りにいたしまして自由化、オープンスカイを推進してきているということでございます。

こういった環境整備もありまして、47ページには、我が国に、いわゆる格安航会社、LCCの就航も進んで、さまざまな構想も現在、出されているという状況にございます。

国際交通の関係では、48ページ、空港アクセスの改善というのも重要かと思っております。首都圏、成田空港、羽田空港の例でございます。

続きまして、国際貨物の動向でございますけれども、49ページに、世界の海上荷動量の動向でございます。

50ページには、世界各地域の港湾におけるコンテナ取扱量の推移ということで、ずっと右肩上がりに来ましたが、直近の経済危機の影響を受けて少し減っているという状況でございます。

51ページは、コンテナターミナルの規模の国際比較でございます。我が国は、右側のほうに横浜港、名古屋港とございますけれども、規模的に見ますと、大変狭い中で積みおろし等、物流が動いているという状況でございます。

52ページに参りますと、コンテナ船も規模が大きくなってきておりますが、そういった中で、基幹航路フルコンテナ船が日本に寄る回数も年々、神戸等を見ますと減少傾向にあるということでございます。

一方、バルクのほう、53ページにございますが、パナマ運河の拡張計画もございまして、より一層大型の船舶の通行が可能になってくるということで、54ページに、その主なスペックが示されてございます。

55ページでございますけれども、航空貨物でまいりますと、仁川空港と成田空港で、トランジット、継ぎ越し貨物の比率というものが大分違うということで示されております。仁川では半分ほどトランジットというものがございまして、それを組み合わせて効率性を図っているということかと思えます。

一方、56ページに、我が国では、那覇空港のハブ化などの取り組みもされているという状況でございます。

最後に、横断的事項といたしまして、57ページ、バリアフリー化の推進でございます。上のほうは、これまでのバリアフリー化の進捗状況が示されてございますけれども、今年の3月に、新たな10年間の目標が定められてございまして、下のほうに目標値が示されてございます。

バリアフリーは、58ページに参りますと、波及的な効果といたしまして、外出機会が増え、購買行動にもプラスの影響があるという調査もございます。

59ページは、今回のさまざまなバリアフリー化の新しい目標設定等を含めて、障がい者制度改革推進会議等で行われましたパブリックコメント等におきまして、下のほうにございますけれども、ホームドア等の整備目標、情報提供のあり方、音声案内、文字情報の充実、職員に対する教育訓練、当事者の参画、心のバリアフリーの推進などが意見として

出ているという状況でございます、今後、取り組みを図っていく必要があるということかと思えます。

60ページからは温室効果ガスの状況でございます、61ページは、運輸部門のモード別の減少、増加が示されているところでございます。

62ページは、交通分野の技術研究開発の主な取り組みでございます、輸送機器、システムとしてのITS等、63ページでは、ITSの普及でさらに高度なサービスの展開を図る。あるいは、ICT等を活用した歩行者移動支援の推進などに取り組んでいるという状況でございます。

最後に、64ページ、我が国における交通をはじめとするノウハウを海外に展開しているということ、トップセールス等に取り組んでいるという状況でございます。

大変端折った説明で恐縮でございますけれども、以上でございます。

【座長】 ありがとうございます。

大きく2つのご説明があったわけで、皆様からのご意見をいただきたいと思えますけれども、最初に、交通基本法の関係のご説明に対しまして、ご意見はございますでしょうか。

C委員、お願いします。

【C委員】 Cでございます。交通基本法については、ぜひいい方向で進んでいただきたいなと思っているんですが、条文もしくは全体のところで、幾つか気になっているところを申し上げていいですか。これから修正が可能なかどうか、その辺、よくわからないんですけれども、今年の2月、震災の直前ぐらいにまとまった報告書には書かれていることだけでも、この本文には登場しなかったという種類のことで述べたいと思います。

まず1点目は、いろいろな、国民、住民、交通事業者、交通管理者という言葉が出てくるんですが、「利用者」という言葉は出てこないんですね。だけれども、例えば道路交通が典型ですけれども、施設と車と利用者、これが協力しないという状態にはいけない、安全は担保できない。これがずっと前から理解されているように、通常の交通におきましても、利用者という視点がないとだめだと思えるんですね。

ここに出てくるのは、「国民」という大ざっぱな言い方が出てくるのと、「住民等」という言い方になっているのが、住民というのはその地べたに張りついている人であって、利用者というのは動いている人なんですよね。連携とか協力するということに、「利用者」という視点をぜひ入れていただきたい。これが1点目です。

2点目は、理念というか、目的のようなところに、国民生活の安定や国民経済の健全な発展は出ているんですが、これはもっともなんですけれども、交通が担ってきた、もう一つ非常に重要な側面は、文化の創出であるとか、良好な空間の創出であるとか、あるいは旅行を通じて豊かな人生体験を与えたり、見聞を広めて教育効果を高める、これが非常に大きな人類史的な価値があるんですね。

その辺が一切抜けているから、非常に卑近な生活と、金さえもうかればいい、経済にプラスになればいいと、こういうふうに読めるんですね。ぜひ、そのこのところを入れていただくと、次の時代、日本がリードできるようなものになるんじゃないかと思います。これが2点目です。

3点目は、これも当時ちょっと議論もしたし、ムードが入っていないわけじゃないんですが、特に3・11以降、明確になったのが、日本は災害が頻発する国であって、常時の事業者間や何かの競争というのは極めて重要なんですが、一方で、非常時になったときには事業者が協調する。常時の競争、非常時の協調、こういうことの重要性があっちこちで理解されつつあるんですね。ぜひ、そのこのところも理念として入れていただきたいというのが3点目です。

最後、4点目ですが、これは交通基本法と直結しないかもしれないんですが、状況認識と、なおかつ交通基本法の中にある程度入れたほうがいいと思っているムードもあるので言うんですけども、前政権から今政権にかけて高速道路の料金をめぐって、非常に右往左往というか、右顧左眄といいますか、大変な混乱をもたらしている面がありますね。もちろん一方で、政策的な意図を実現させるとか、あるいは、安ければうれしいねという国民の声がありますけれども、もう一方では、アセスメントが十分でないまま実施するものだから大変な混乱をもたらす。それが回り回って経済にも影響するということになっております。

料金問題を代表するような交通の施策というのには、柔軟性と同時に、一方で安定性も要求されるということを、ぜひ明記していただきたいと思います。以上です。

【座長】 では、今の件で。お願いします。

【参事官】 C委員のご指摘について、お答えしたいと思います。

まず、法文、法案の修正の話なのですが、大変申しわけございません、我々行政府といましては、閣議決定を3月8日にして、国会にもう提出したという状況でございますので、役所サイドから修正というのはなかなか難しいので、もし修正ということがあるな

らば、それは議会サイドであればということになるかと思えます。

C委員ご指摘の点につきましても、私も、実は昨年11月、12月の小委員会の場にも出席しておりましたので、そういったことも踏まえて、この案文をつくったということですが、他方、内閣の提出する法案なものですから、内閣法制局というところで審査される中で、非常に角の取れたといいますか、おもしろみに欠ける部分もあるかと思いますが、そういう法案になったということをご理解いただければと思います。

まず1点目で、利用者ということですが、確かに利用者ということ案文上、明記するという含めて、法制局と調整したのでございますが、結局、国民に含まれるであろうという話がありましたので、「国民等」ということで、「利用者」という用語は法案上入っていません。

他方、「利用者」というものも、あまり評判がよろしくございませんでしたけれども、国民目線・利用者目線ということもあり、利用者の視点も大事だというふうに我々は認識しておりますので、それは計画づくりにおいては、「利用者」という言葉も含めまして、我々としては検討してまいります。

2点目で、文化というお話、これも小委員会の場におきましてご指摘いただいたので、そういったことも踏まえて書こうとはしたんですが、これもおもしろみを欠く条文になってしまって大変恐縮でございますが、実は3条を書くときにも、そういったことを念頭に置いて、我々は主張した結果、一応、そのかけらはあるのかなと思っております。

先ほど飛ばしました別紙3の交通基本法案の3条というところをごらんいただきたいんですが、交通に関する施策の推進は、交通が、国民の日常生活、社会生活の基盤であること、国民の社会経済活動への積極的な参加に際して重要な役割を担っているということで、経済の話をした後、鑑みということがございますけれども、変化に対応しつつ、交通が、豊かな国民生活の実現に寄与する。「豊か」という言葉自身があまりおもしろみのない表現ではございますけれども、そういったことも念頭に置いて書かせていただきました。

いずれにせよ、そういった話は、計画づくりということの中で、またいろいろと具体化していければと思っております。

3番目でございますけれども、災害時の協調という話でございますが、これも結局、交通基本法案、3月8日閣議決定ということで、3月11日以前に事務的に検討したものが閣議決定されたものでございます。直接的には、確かに災害という、ある意味、有事の関

係の条文が明示されてはおりませんが、そういったことも含め、有事においてもきちっと交通が機能するよという気持ちを込めて、条文をつくったところでございます。

確かに、災害時においても協調しましょうということが理念に入ればと思いますけれども、もしそれを今の条文で当てれば、そもそも連携する、協議をするといった話は、理念、責務、施策としても書いてございますので、法文上、今、役所サイドで修正するのは難しゅうございますけれども、計画づくりにおきましては、そういったこともしっかり念頭に置いてつくりたいと思っております。

【座長】 C委員、どうですか。

【C委員】 結構でございます。

【座長】 計画づくりのほうで反映するということで考えていきたいということですが、ほかにございますか。

では、L委員、お願いします。

【L委員】 Lでございます。私は貨物運送のほうを少し勉強しております。この基本法につきましてはあまり勉強しておりませんで、事前にどういうご議論があったのか、よくわかりません。さらに、もう修正は無理だということでございますので、ご質問というよりは、いくつか教えていただきたいことがございます。

1点は、どうも読んでみますと、今、C委員のご質問の中にもありましたけれども、自家用交通とか私的交通というところの位置づけがわかりづらいなど。もちろん住民とか国民という言葉が入っていますから、全体を包含した基本法なのであろうと思えますし、また、基本法の性格から、全体がプログラム規定になるというのはいたし方ないことではありますが、どうもその辺がはっきりわからないなということがあります。

といたしますのは、2条に、交通に対する基本的な需要が適切に充足されなくちゃいけないということが書いてありますが、実は今、例えば私が少し勉強しております貨物の分野では、供給の問題が今後、非常に心配になってきています。例えばトラックですと供給過多で、事業者数が増えたという意味で、これから将来に向けて、貨物輸送を安定的に提供するためには、供給サイドについても何らかの対応が必要なのではないかと思っています。

この基本法は、従来は個々でやっていたことを総合的に対応するという制度のようですが、供給サイドについては個別の事業法の中でやるんだというお考えなのか、それとも全体として、今後の状況の変化に対して、供給にも何か目を向けるのか、というようなことがあれば教えていただきたいと思えます。

それから、競争のことでありますが、5条に、「競争」という文言が出てまいります。従来の事業法ですと、1条あたりに「公正な競争」なんていう言葉が出てまいります、これは選択にかかる競争で、機関間の競争のことを言っているらっしゃるんだろうと思いますが、各モードの中の競争も、等閑視できない問題のあるような競争状況というのが出てきております。

そういう意味では、競争というものをもう少しかみ砕いて、基本法でいう競争というのは、どの辺までカバーしていくのか、ウオッチしていくのかというところまで教えていただければ大変ありがたいと思います。よろしくお願いいたします。

【座長】 それでは、〇委員のご意見をいただいてから、まとめてお願いしたいと思えます。

【〇委員】 〇です。どちらかという要望になると思えますけれども、1つが、交通基本法は、確かに移動権が明確にされていないというので、幾つか不十分な点はあると思えますけれども、政府提案として、国土交通省が第177回通常国会に出した8つの法案のうち、成立していないのは交通基本法だけだと思いますので、引き続き国土交通省として、ぜひ臨時国会で成立を図るように、与党、野党問わず各国会議員の先生方にご理解をいただくためのご尽力を、ぜひよろしくお願いいたしますというのが1点目です。

2点目が、陸、海、空、人流、物流を問わず、もちろん自家用車とのベストミックスも必要なわけです。すべての前提は、やはり安全だと言えらると思えます。交通基本法第7条に、交通の安全の確保という部分が記載されているわけですが、特に担い手の安全の前提として、やはり働く労働条件というのが極めて重要な要素を占めているのではないかなと考えております。

タクシーなどでも、規制緩和以降、非常に事故が増えているというような指摘を、国土交通省は資料などでもご提出されておりますので、労働環境をどのようによくしていくかという視点が、交通運輸の実際の運行の前提の安全確保につながると思えますので、今年の4月だと思いますが、国土交通省が提示した改正港湾法、これは成立されましたけれども、附帯決議の中で、働く者の労働条件、労働環境の向上ということを確認にうたっておりますので、ぜひこんなこともご参考にしていただきながらやっていただければと思えますので、要望ですけれども、よろしくお願いいたします。以上です。

【座長】 それでは、以上のお二人のご意見から、ご答弁をお願いします。

【参事官】 お答え申し上げます。

最初、L委員のご指摘でございますが、交通基本法自身は、どちらかというとな需要サイドというものを念頭に置いてつくっているものでございまして、国民目線・利用者目線ということもあったものですから、従前、我々はどちらかというとな供給サイド、事業者サイドという言葉で置きかえてもいいかもしれませんが、そういった観点がわりと強かったのを、ある意味、利用者サイド、国民サイドに寄せてつくりましょうということで、第2条でそういったことをきちっと書いているところでございます。

ただ、我々としましては、供給サイドももちろん忘れてはいるわけではございませんので、関係する規定は、例えばもろもろ交通の機能の確保、向上といったものは、供給者の方のご努力が当然必要でございますし、それを受けまして、交通関連事業者、交通施設管理者の責務として、10条で、交通関連事業者もきちんと役割を果たしましょうという話はございます。

他方、例えば11条で、国民の責務としてみずからできることをやりましょうということで、自家用車の問題なども念頭に置きつつ書いておりまして、ある意味、需要、供給、両方見ながら法文を書いているつもりでございます。

それから、競争の関係でご質問がございましたが、競争につきましては、第5条でございますけれども、異なるモード間のみならず、モード相互の、例えば道路交通でいきますと、自動車とバス、自家用車とトラックといったものも含めまして、相互間の競争でございまして、ある意味、すべてを含んだ競争というふうに理解しているところでございます。

【総政局長】 それから、O委員のご指摘で、次、この法案、残念ながら国会では継続審議となったんですが、我々も今回、そういうことで成立に至りませんでしたけれども、次の国会は、今週じゃなくてその次ぐらいになると思いますが、その次の国会で何とかこの法案を成立していただきたいということで、実はこの前の国会では、関係者であります民主党だけでなく、自民党、公明党さんも含めて、この法案そのものがそんなに反対するような中身じゃなくて、むしろ理念などをうたって、これから必要な事柄をうたっているやつだから、実質的な次の通常国会でぜひ成立させるようにやっつけようということで、関係者のコンセンサスはいただいております。

ただ、こういう世界ですから、安心し切っていたら、そうならない場合も当然ありますので、これは私どもの責任として、政務三役のお力を得て、何とか年内には成立させたいと思って努めていきたいと思っておりますので、また、それぞれご支援賜れば大変ありがたいと思っております。以上でございます。

【座長】 ありがとうございます。

交通基本法、このような形で成立した際にも、諸問題というのはたくさん山積みされていますので、それをどうやって認識し、どうやっていい方向に改善するような法制化へ向けるのかということは、また別途議論しなければならないということで、この諸問題に関する検討会というのが開かれているわけですので、今日の資料で、諸問題の検討の仕方について、何かアイデア等がございましたら、ぜひお願いしたいと思います。

では、F委員からお願いいたします。

【F委員】 2つあります。1つは、基本法の文言にもありますが、これは交通基本法ですので、基本的には交通に関する施策ということで記述されているわけですが、これまで検討の中でも何度も指摘されてきましたように、交通というのは地域の、あるいはまちづくり、地域づくりといった観点と独立には検討できないということであって、したがって、交通施策だけではなくて、例えばこれからどのようにコンパクトにしていくのかといったことも含めて、まちづくり、地域づくり、あるいは国土づくりといった観点ときちんと関連づけて検討していく必要があるのではないかとということです。

この検討会は、将来的には交通基本計画の策定につながっていくような検討がなされるものだろうと思いますので、その際には、そういう視点をきちんと入れておく必要があるのではないかなと思います。これが1点です。

もう1点は、先ほどの交通の概況の説明は、コンパクトで大変よくわかったんですが、交通の状況というのは、それを取り巻く社会経済の状況と、それから、政府並びに関係者の取り組みが合わさって現在の状況ができてきているのであろうなと思います。

最初の基本法案の別紙2でも、これまで個々の分野での個別対応に終始してきたというふうに指摘されているわけですが、現在の状況というのが、これまでのさまざまな対応、あるいは施策とどのようにかかわっているのか。全体で枠組みがありませんでしたので、それをきちんと評価したり、検証したり、フォローアップしたりするような機会というのはなかったのではないかなと思いますが、交通基本法案、もし成立いたしますと、それができるという非常に画期的な状況が生まれるということでもあります。

ですから、交通の状況の結果だけ、今どうなっているのか、あるいは、どう結果が推移してきたのかということだけではなくて、それに対してどのような施策、働きかけをして、それが、例えば十分な成果を上げなかったものもあるかもしれませんし、あるいは、予想しなかった状況にきちんと対応できなかったものもあるかもしれない。あるいは、先ほど

C委員がおっしゃったように、さまざまなモード間で必ずしも十分な整合がとれていないこともあったかもしれないといったような評価をきちんと行って、それで計画づくりに生かしていくといった視点というものが我々は必要なのではないだろうかと思います。

ですから、計画づくりというのは、目標にどう到達するかという、白紙で計画をつくるということもありますけれども、これまでのさまざまな経緯を踏まえて、どのように問題点を洗い出して、それを是正していくかといったことも、計画づくりには非常に重要だと思いますので、その点についてご検討いただければと思います。以上です。

【座長】 ありがとうございます。

それでは、D委員、お願いします。

【D委員】 総論といいますか、イメージ的な部分と、あと各論に対してのご意見を申し上げたいと思います。非常に広範にわたる資料を集めて、コンパクトに説明していただきましてありがとうございます。役所でやられるから無理ないと思うんですけども、聞いていると暗くなりますよね。これから交通基本計画を立てる上で、内容のない明るさというのはだめなんですけれども、内容のある明るさというのが必要じゃないかなということで、こんなことも考えたらどうだろうという話をさせていただきます。

1つは、国際化で、国際競争力がどんどん低下しているということがあるんですけども、特に日本の東京の一部上場の企業等では、グローバル採用といたしまして、国籍条項を本社の総合職から抜いているというところがあります。この前、総合商社、最近では総合商社という言い方をせずに、総合事業会社という言い方をされるそうですけれども、そこで伺ってましたら、希望者の4割が日本の大学及び大学院を出ていないんだそうです、もう既に。日本の大学教育、ちゃんとせんといかんですが、ということは、一部の会社ではそれだけの魅力もあるし、アジア等からいっぱい志望者がいるということですね。こういうことはまだ一部だけだと思いますけれども、それをどう広めていくかということが重要なんじゃないかなと思いました。

それで考えたときに、広義の、広い意味での交通ということを考えると、先ほどは交通計画課長のご説明の中で、GDPが減っているから需要が低迷しているというご説明がございましたけれども、逆の見方もあるんじゃないかと。運輸事業だけじゃなくて、自動車だって、造船だって、建設だって、観光だって、その他もろもろの流通業、生産業も、広い意味では交通と考えてもいいわけですね。それだけ複合化しているわけです。

そうしたときに、そこをどう積極的なビジョンを描いて、産業の体質改善といいますか、

そういうのにどうつなげていくかというビジョンがあってもいいんじゃないかなと思うんです。これは、震災で復興が思うに任せず、しかも、いろいろな提言書を見ていますと、必要だ、重要だという議論ばかりで、お金をどう稼ぐかという議論が何もない中で、こういうことをビジョンとして提示するというのは非常に大事かなと思いました。それが、非常に漠然とし過ぎていて申しわけないんですけども、総論の感想です。

あと各論に入りまして、国際交通が非常に気になっていまして、そこで、次回でもいいんですけども、ぜひ資料をご用意いただきたいんですけども、45フィートコンテナ対応の話ですね。今、シェアが世界的にどのように上昇しているか、あるいは、アジア各国の対応状況がどうなのか。それに対して、日本はほとんど何もやっていないという状況だと思いますけれども、それがどうなのかということをお教えいただければと思います。

あと、観光も、これから特に地方部の産業振興、元気化のためには大事だと思いますけれども、今日お見せいただいた資料の中には、コンパクトにまとめるという制約上、仕方なかったんだと思いますけれども、まだあまり中身がないように思います。これで、最近のアメリカでは、昨年度ですけれども、観光地における公共交通についてきちんと考えようという、公共交通に功績のあった上院議員の名前をとった法律が成立しまして、名前を忘れちゃいましたけれども、そういうことを支援する技術センターを設けるということと、結構手厚い補助金を用意する。そういうことが企業のCSRにとっても非常にいいものですから、例えばメイン州のあるカウンティでは、地域公共交通を全く無料にしています。

それで観光客が増えるとか環境にもいいということで、あまりちゃんとした試算はされていませんけれども、十分ペイするというような、そんな新しい動きもありますので、この辺の中身の具体策も、こういう例はいっぱいあると思うので、勉強しながら基本計画に盛り込んでいただければなと思いました。長くなって申しわけございません。

【座長】 今の45フィートコンテナの件ですけれども、これは3回目の物流のときにということよろしゅうございますか。

【D委員】 はい。ありがとうございます。

【座長】 では、H委員、お願いします。

【H委員】 いろいろと資料を拝見して勉強になりました。基本法の案が議論された後で大震災が起こったわけですけれども、そこで私どもの生活面とか経済活動面、産業活動面でいろいろな制約がありましたし、交通需要と供給の変化もいろいろありました。そういうことというのは、私は一種の社会実験、これは被災された方には大変ひんしゅくを買

うような発言かもしれませんが、そういうことが行われたと思いますね。

そういう中で、例えば公共交通機関の運行のやり方とか、あるいは出勤の時差を工夫するとか、いろいろな取り組みがありまして、これがひよっとすると持続的に普通に行われるものとして、我々受けとめられる可能性もあるわけで、そうすると、交通の利用のあり方の面で、我々もう一度見直すいいチャンスになるのではないかなと思いますし、渋滞の緩和ですとか、交通流の円滑化ですとか、そういったものにも寄与しているかもしれません。

もう一つは、この災害が起きたときに、交通禁止地域とか渋滞の状況といったことが、クライシスレスポンスマップといいまして、グーグルマップですべてのメーカーを超えて公開されたのですね。これが非常に大きな情報源となって、救済物資の輸送といった面で有用だったと評価されております。そういったことで、我々の交通の利用のあり方、それから、今申し上げたような情報通信の活用、こういったものを総合的に評価するような仕組みが必要ではないかなと思います。

とりわけITSは、実は環境の改善にも効果がありますし、安全面、交通流の円滑化、いろいろな複合的な効果があるわけで、これが国全体としてどんなメリットをもたらすのかということの評価することが必要ではないかなと、最近痛感しております。先ほどF委員がおっしゃったように、総合的、あるいは複合的な効果をしっかり評価するような取り組みが絶対に必要でありまして、個々の施策とのつながりというのをしっかり押さえた上で、そのような評価をお願いしたいと思います。

もう一つは、私、環境の関連で申し上げますけれども、排出ガスの規制の強化とか燃費基準の強化、こういったものが2010年代に行われますし、それを超えて2020年以降も、特に燃費基準はCO₂の対策、エネルギー対策で強化されてまいりますので、こういうことが日本の自動車技術の発展にどういうふうにかかわっているのか、国際競争力にどういうふうに資するものなのかということと、日本国内のエネルギーの消費、燃料の節約にどういうふうに日本全体として効果をもたらしているのかということも、しっかり押さえていただくような仕組みが必要ではないかなと思います。

それから、エコカー減税なども、どのような実際的な総合的効果があるのか、それもぜひフォローアップしていただきたいと思います。以上です。

【座長】 ありがとうございます。

N委員、お願いします。

【N委員】 F委員のおっしゃったこととほぼ同じですが、今回いただきました資料は、大変コンパクトにまとめていただいて、おさらいができありがたく思いましたが、社会情勢の変化だけが取り上げられていて、政策が取り上げられていないものですから少し分かりずらくなっています。需要に対する政策と供給に対する政策を記載いただき、供給に対する政策は需要にどのような影響を与えたか、あるいは、需要に対する政策は供給にどのような影響を与えたかというような分析がないと、ただ減ったと言われてもよく分かりません。確かに不況ですから、ずっとGDPも下がっているということなのでしょうけれども、もう少し取られた政策とその政策がもたらした結果を詳しく教えていただけると、次のステップ、今度、基本法をつくる时候にも役に立つのではないかと思います。

【座長】 ほかにご意見はございますか。お願いします。

【A委員】 2点ございますけれども、1つは、さまざまな資料をご提示いただきまして、各種の交通手段でどのようなことが起こっているかというのは、大変よくわかる資料をちょうだいしたんですけれども、このような施策を今後議論していくとき、この検討会でいいますと、第5回あたりになってくるのかと思いますけれども、全体像の中で議論しないと、当然ながら、新幹線と飛行機の間でのお客様の取り合いとか、リニアができたことで、東海道新幹線に与える影響等々あるでしょうから、なかなか難しいとは思いますが、都市と都市の間でどういう荷量や人が動いているのかという資料があれば、ぜひそれをご提示いただいた上で、適切な交通のあり方というものの議論をしていきたいと考えております。

当然、手段ができれば、人の移動や荷量が増えるということもあろうかと思しますので、幾つかの前提を置いての試算となって難しい計算なのかもしれないんですけれども、それを得た上での議論としていきたい。というのは、余分の投資をする余裕はだんだんなくなってきているということもございますし、全体としては人口が減る傾向にある中で、適切な利用というものの議論をするために、そのような資料があればと思います。

基本法に、「適切な役割分担及び有機的かつ効率的な連携」という言葉がございますので、その精神に基づいて議論ができればと思います。

もう一つは、さまざまな施策といいますか、取り組みが出ているんですけれども、2種類に分けて議論をしていかないと話がまじって、一層議論が着地点を見つけにくくなるのかと思っております。

1つは、成長をねらっていけるもの、これは観光とかまちづくりというような、投資を

して回収することが見込まれるようなものについては、質をどう高めるかとか、事業者間での競争による切磋琢磨でよりよいサービスをつくっていきけるかというような議論になるかと思います。

もう一方で、地域の交通の維持といったようなものについては、いかにコストを低く運営をしながら安全性とネットワークを維持していくのかという、難しい議論になっていくと思っております、こちらは変に過剰な競争をしますと、どの事業者も共倒れということになりかねず、かえって維持ができないということにもなります。今回の震災もそうでしたが、地域でぎりぎり頑張っている事業者が最後まで緊急対応してくれたというようなこともございましたので、それをどうやって維持していくのかという、成長がねらえるものと別の論点、視点で見たいと思います。

いずれにおきましても、安全をどれだけ維持できるか、国民から見たときにわかりやすいルールで質を理解できるかということは大事だと思っております、国が免許を与えたという事業者に対しては、当然、国民は、同じ質のサービスを提供される、安全性も同じだというふうに理解いたしますので、そのあたりをそろえていくという視点もあわせて議論したく思います。

【座長】 それでは、お願いします、B委員。

【B委員】 2点ほどございます。1つは、17条の高齢者、障害者の円滑な移動のための施策で、「身体機能上の制約」を受けている者という部分と、それからバリアフリー法で、障害者に加えて知的、精神、発達障害を加えていることだとか、道路運送法でも同じような扱いをしていると思いますが、その他の法律との関係の調整がとれていないかと思いますが、その点はどの様に考えたらよろしいかということです。

さらに、公共交通を整備してゆくときに、もう地方は大赤字で、障害者、高齢者も公共交通の手が伸びない限り移動は難しくなっている状況の中で、地方のまちづくりの計画を幾らやっても、行政の中で、まず交通の部局が相当強くないとだめだということと、それから事業者自体が軟弱になっていて、基盤がないところで幾ら交通計画をつくったって前に進まない。こういう実態の中で、日本のあるべき姿はもっと違うのではないかということです。そのところが交通基本法の中では書かれていないですね。

フランスのように交通法典の中で、交通権の保障を2010年の中ではやっていますので、そこについて日本はまだ足元にも及んでいない。アクセシビリティを確保するというを明言しておりますので、こういう部分について抜け落ちているけれども、交通基

本法はそれでよろしいですか。

2点目は、災害時の問題ですけれども、今、災害時でさまざまなプランニングを緊急的に行っていますが、具体的には、まだ計画段階で漏れ聞くところですが、石巻などでは海拔7.2メートル、荒川の水面から7.2メートルの防潮堤をつくって、さらにその奥に道路をつくるというようなことをやりますとどうなるかということ、間が何メートルか下がっていく。そうすると、そこに新たなバリアができてくるという実態がございます。つまり災害とアクセスの関係を整理する必要があります。

そういう意味で、移動権、歩行権だとかそういうことを規定していないがために、都市の整備段階でバリアがつくられていって、次の津波が来たときに移動困難な人から流されていく可能性を持っている。こういうことをきちっと考えておかないと、津波が襲来した場合に移動困難者の人が、結果として尊い命を失うことになるのではないかというのが今回、災害で感じているところです。

それから、災害で移動困難な人を救済する高齢者・障害者専用の交通手段であるSTサービスがないような石巻では、移動困難者は結局、家族で移動を支えていたという現実がございますので、外から来たSTサービスの関係者は今、無料で一般の人も全部送迎をしている。そういう中で、その人たちが撤退したらどうなるのというような部分もございませぬので、やはり地域のインフラが、交通事業者も含めて事業者のインフラが弱いところが、今回の災害では顕在化していますので、そのあたりはインフラづくりから手をつけないといけないのかなと思っております。災害時には特に違った視点で、緊急的にやらなくてはいけないことがたくさんございますので、そのあたりもぜひ視野に入れていただけたらと思います。以上です。

【座長】 移動権、弱者の問題、それから、フランス的な考え方、これはお手元の一番最後の資料にある、論点整理のための、委員会でも取り上げて、長く議論を行っているんですけども、この議論につきまして、B委員にまた別途ご説明をいただいて、なおかつ足りないところはどこであるのかということを具体的にご指摘いただくというほうが、この件に関しては議論がまとめやすいと思いますので、ぜひお願いしたいと思います。

それでは、G委員、お願いします。

【G委員】 私、物流とかロジスティクスを勉強している者でございますので、その方面から意見を述べさせていただきます。

人と物を分けて、こうやって議論していただくというのは非常にうれしいことござい

ます。ありがとうございます。実際の計画の中でも、人と物を分けるという、必ず同時に考えるということをやっていたらいいというお願いでございます。

その理由を申し上げますが、2つございます。1つは、人が移動しやすいといった場合に、例えば、資料の中にも歩行者のバリアフリーという議論がございましたけれども、バリアフリーというのは、そこに台車とかトラックがとまっていなくて人は非常に動きやすいわけですね。私、物流を勉強していますから、トラックがきれいというわけじゃないんですが、人と物は別に計画されていたほうがいい。高級な家は玄関と勝手口が違う。高級なホテルは玄関からビールは入らない。必ず最後にレストランでお客様と食べ物が一緒になるわけでございます。ですから人と物を分けると、人が移動しやすいというときには物も動きやすい。これが1つ目です。

2つ目が、16条、17条にかかわるのかもしれませんが、高齢者の方や障害者の方が身体を円滑に移動することができるようにということが書いてございます。しかし、移動できない方たちも現実におられるのではないかと。そういう時ロジスティクスの世界でいいますと、療養食の宅配がだんだん増えていたり、それから薬の宅配、これは薬事法の関係がありまして、薬剤師さんが配送車に乗っていないといけないんですけど、そういうことが増えています。中山間地とかそういうところでバスが1日1便、2便で、薬をとりに行くだけで1日かかってしまうので、人が移動するかわりに物が移動する方法も要るかもしれません。

つまり、2つ目は何を言いたいかというと、人が移動できない、移動が非常に困難な方をあえて移動させるのか、それとも、かわりの物流サービスを用意してあげればいいのか。要するに、買い物に行けないんだったら、移動販売があればいいのか。そういうふうに同時に考えておかなきゃいけないだろうと思うわけです。

そういう意味で、私の、多分3回目の議論になるのかもしれませんが、人と物というのを常に考えていただくと助かるというお願いでございます。以上です。

【座長】 あと数名の委員からご意見をいただいているんですけども。

では、E委員からお願いします。

【E委員】 今日、交通基本法の法案を見せていただきまして、移動権という言葉を使わなかったということは、その概念が提起した重要性は十分認識した上で、けれども、それを規範化することについてはいろいろ問題があるので、具体的な施策のほうで実をとっていきましょうということだと理解しています。例えばこの法律でいいますと、2条にあ

ります交通に対する基本的な需要、これをどのように考えるのかということが多分、基本計画の段階で問われるんだと思うんですね。

それと同じようなことで、3条にあります、国民の社会生活基盤としての交通というのをどう考えるのかということと、それに見合った具体的な施策の内容が問われると思います。ですから、ここのところを充実化するというか、可視化するような形で計画をつくっていくという視点がすごく問われるというのが1点目です。

2点目は、大震災を経験しまして、交通問題で特に連携する関係者の範囲を考えるという課題が、「社会実験」という言葉がさっき出ましたけれども、出てきたのだと思います。例えば計画停電のようなものが、交通、鉄道事業が重要な役割を果たす大都市部で、電力事業者だけで決められるようなことなのか、それとも、そここのところは、あらかじめどのような形で交通部門と連携して調整しておくのか、法律でいいますと、6条のところのその他の関係者の中にしか電力事業者は入らないんだと思うんですけれども、そのような連携問題を新たに、震災を前提にして、認識しました。そこで得られた知見をもとに考えていくということも大事ではないかと考えました。これが2点目でございます。

【座長】 では、K委員、お願いします。

【K委員】 私も2点ほど。交通基本法について、1点だけ気になったのは、今、第2条で、国民の交通に対する基本的な需要ということがありましたけれども、交通基本法の小委員会に私も参加させていただいていましたが、このとき多分、需要というのは、おそらく議論の中では、「ニーズ」というような言葉で議論をしていた部分だったのかなと思います。これが法律になると漢字になるので、「ニーズ」が「需要」になると、今度は需要というのは、これはディマンドのほうの話とニーズという話が、漢字になることによってややあいまいになったのかなという印象を受けました。もともとはニーズということで、今のユニバーサルデザインの話も含めてやっていたと思いますので、ぜひそちらのほうを意識しておいていただければと思うのが1点目です。

2点目は、いろいろ今日、資料を用意していただいて、大変勉強になりました。これから議論するに当たって、例えば、私はまちづくりのほうが専門なので、どうしてもそういうところが気になってくるんですけれども、一例を挙げると、資料1-3-2の32ページに公共交通空白地域に関する表があるんですけれども、この表だと、ご説明のところには交通空白地域というのが九州と同じぐらいあってということだったんですが、人口で見ると、そういうところに住んでいるのは2%しかいない。

これはどういうことかという、都市計画区域外でさえ人口の5%が居住しているということを見ると、これだと都市計画をやっていないところでも公共交通は、結構サービスしているということになってしまうわけです。実態はそういうことではないので、今ここで問題になっているということを見ると、幾つか、これから議論していく上で欠けているところがあって、決定的にはこれは密度が欠けていて、どれぐらいの人の密度のところ空白地域があるのかということと、交通をサービスするときにどれぐらいの密度でサービスされているか、この両方が欠けているので、実態としての公共交通空白地域の問題とこの数値の示すものが多分、合っていないということになっているんだろうと思います。

これは多分、次回、生活関連交通ということで議論されることになると思いますので、ぜひ、これは大変な分析だと思いますけれども、実態をきっちり指摘できるような資料をもとに議論をしていけたらと思います。よろしくお願いします。

【座長】 K委員、そういうふうな資料というのはお持ちですか。

【K委員】 いやいや、これ、つくるのが大変だと思いますので。

【座長】 何か参考になるものがあったら、ぜひ教えていただきたいと思います。

ほかにございますか。I委員、お願いします。

【I委員】 3点あります。まず1つは、交通移動ということ考えたとき、物理的な移動だけではなくて、今、交通を利用するために、例えばICT関連で、いろいろ機械を操作しなければならなかったり、そういうことが増えてきているように思います。例えばチケット一つ、切符を一つ買うにも、人の窓口に行けばいいのかもしれないですけども、地方の駅なんかになると、人がいない駅があったり、あるいは、人を介さずに切符を購入したほうが安価に購入できたり、今、実際に紙の切符を購入せずに、ペーパーレスの携帯なんかを利用したほうが安く済んだり、そういうサービス、システムが充実してきていると思います。

そういう中で、障害のある人がそこから取り残されないようにということも、ぜひ交通という分野の中に含めて考えていくということを忘れないでいけたらと思います。

2点目は、今、バリアフリーに関連して、いろいろなハードの充実とか改良が行われていますけれども、一回つくってしまうと、どうしてもそのままというか、ほかにまだ新しくできていないところに着手するということに注力してしまっていて、一回できてしまうと、それがそのままになってしまうんですね。

そうすると大抵、駅とかというのは、いろいろなところでバリアフリー以外の小さい改

良とかも行われて、動線がちょっと変わったりとか、物が増えたりとか、そういうことが起こってくると、最初は動線がきちんと、例えば誘導ブロックでそのままの動線であったものが、ほかの周囲のいろいろな環境とうまく調和しなくなってくる。誘導ブロックのままの動線ではうまくいかなくなってきたり、あるいは、ちょっと前によくあったことなんですけれども、階段がエスカレーターにかわることによって、階段の手すりのところにせっかく点字表示があって、目の見えない人たちはそれを結構便利に使っていたものが、エスカレーターになって手すりを取り去られてしまったことによって、その表示も一緒になくなってしまった。エスカレーターでは、どこ行きですということもはっきりと音声とか点字での表示はされていなくて、かえって困ってしまうということも今までに起こってきました。

そういうことが今後ないように、法律が変わったからとかそういうことではなく、定期的に、今あるハードの見直しというのもできる体制というのが必要だということを、改めてきちっと盛り込んでいけたらと思います。

もう一つ、3点目は、移動の意味に関してですけれども、先ほどおっしゃられていた、移動ができない人には物を届ければいいのか、物流でそれをカバーできるんじゃないか、もちろんそういう考え方はあると思います。ただ、それで済むじゃないかと言ってしまうと、移動困難で面倒だから家にいて、どんどん届けてあげるから、そのほうがみんなも便利だし、あなたも便利でしょうと、本人の意思を尊重されないところでそうになってしまうという危険性があると思うんですね。

なので、交通ということを考えるときには、本人が移動したい場合には、移動困難な人もちゃんと移動できるということを、交通基本法ではその辺をちょっと議論したと思うんですが、今後もそれは忘れずにやっていけたらと思います。以上です。

【座長】 次回の議論で、その辺のところに注意して議論を行っていきたいと思います。

今日はたくさんのご意見をいただきまして、ありがとうございます。今日いただいたご意見の中で、共通する認識というのが幾つかあって、その一つは、過去の政策の効果というのが分析されると、新しい状況の施策を考慮しやすいのではないかと、あるいは、新しい状況の施策を考慮する可能性が開けてくるのではないかとということがございましたので、こういう資料のところで、施策の効果に関する資料がまとめられることがあった場合には、それをつけていただきたいということが1点。

それから、冒頭にC委員が言われたことは、言い方が違うんですけども、複数の先生

から同じようなイメージが示されていて、特に利用者の参加、利用者の責務、利用者と供給側、あるいは国、地方の自治体、そういう関係の新しい構造をつくらなければいけないのではないかとということが、具体的な見えるプロジェクトをつくるためには必要なのではないかという意見があったと思うんですね。ですから、そういう点についても、おいおい次回以降に議論を行っていきける場ができたらいいと思います。

次回でございますけれども、バリアフリー化と生活交通の確保ということなんですけれども、B委員から、バリアフリーと交通弱者の問題というのが2つに分かれて議論されているんですけども、2つに分けて議論してほんとうにいいものかというお話もございますので、一体化して議論するところがいいんだと思うんですけども、どういうまとめ方ができるのかということと、プログラムをつくる場合には、どういうものかいいのではないかと。例えばI委員から出た話は、操作のユニバーサルデザイン化とか、あるいは操作レスとか、誘導の方法のお互いの垣根をなくすようないい方法がないのかとか、いろいろなアイデアが、これからお目にかかることができそうなところがございますので、そういう点についても次回、議論を行ってみたいと思います。

それで、積極的に、こういう資料を使ったら考え方がまとめやすいのではないかとこのものがございましたら、ぜひとも次回以前に、事務局のほうに一報をいただくようお願いしたいということでございます。それから、まちづくりの関係、生活交通の確保の関係では、B委員、あるいはK委員がご専門に近いわけですから、ぜひともそういう情報のご提供をお願いできたらと思います。たくさんございますけれども、ぜひお願いしたいと思います。

ということで、今日はたくさんのご意見をいただきまして、どうもありがとうございました。次回は、申しましたとおり、生活交通の確保、バリアフリー化の推進についてご意見をいただくということにして、今日の議論は終了としたいと思います。これをもちまして第1回の交通の諸問題に関する検討会を終了といたします。

次回の検討会でございますけれども、9月30日18時からということで、ご案内申し上げます。今日は残暑の中、皆様には、ご多用にかかわらずご出席賜りまして、どうもありがとうございました。

それでは、事務局からの事務連絡にバトンをお戻しします。お願いします。

【事務局】 冒頭、座長からご説明いただきましたけれども、本日の会議の内容につきましては、後日、各委員の方々に対しまして議事録を送付させていただき、ご了解をいた

だいた上で、発言者の氏名を伏せた上で、公開させていただきたいと思います。

なお、次回の検討会会場につきましては、本日の会場から変更になり、3号館、この建物の11階の特別会議室になります。また、近づきましたらご案内させていただきますので、よろしくお願いいたします。

本日はどうもありがとうございました。

— 了 —