

第3回交通の諸問題に関する検討会

2011年10月20日

【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3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。私は総合政策局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。なお、本日出席予定の副大臣、総合政策局長、政策課長は別の会議が続いておりますので、おくれたの参加になります。本日は26名中13名の委員の方のご出席をいただくことになっております。G委員とH委員はおくれたご参加されるとの連絡をいただいております。

本日第3回目の会合ですけれども、初めてご参加いただく委員がいらっしゃいますので、ここでご紹介させていただきます。

まず、F委員でございます。

【F委員】 Fでございます。どうぞよろしくお願ひいたします。

【企画調整官】 J委員でございます。

【J委員】 Jでございます。よろしくお願ひします。

【企画調整官】 それでは、カメラの頭撮りはここまでとさせていただきます。

続きまして、お手元の資料を確認させていただきます。配付資料一覧、議事次第、配席図、交通の諸問題に関する検討会年内スケジュールのほか、資料3-1-1から資料3-2-2までをお配りしております。また、本日の議論の参考にしていただくために、第1回と第2回の検討会で委員の皆様からいただいたご意見を、事務局の責任において項目ごとに整理した資料を参考資料1としてお配りしております。さらに、委員の皆様方には第2回検討会の議事録を参考のために置かせていただいております。配付漏れなどがございましたら、事務局にお申しつけください。

また、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ことをあらかじめご了承くださいませようお願ひいたします。

それでは、本日のこれ以降の進行につきましては、座長にお願ひいたします。座長、よろしくお願ひいたします。

【座長】 こんばんは。〇〇でございます。毎回夕方の会合が続きますけれども、大変お忙しい中、遠方からもおいでくださってまことにありがとうございます。当面6回の会合を予定していますが、前半の3回目を今日行います。前半戦最後ということになります。

今日は交通の利便性向上、円滑化・効率化についてということで、交通というのは人流と物流と両方合わせて考えていくということでございます。よろしくお願いします。

まず事務局から資料のご説明をいただきます。すべての資料につきましてご説明いただきまして、その後に委員の方からのご意見を賜りたいと思いますので、よろしくお願いします。では、よろしくお願いいたします。

【交通計画課長】 それでは、事務局のほうから資料のご説明をさせていただきたいと思います。私、10月から交通計画課長に着任しております〇〇と申します。よろしくお願いいたします。座って失礼いたします。

それではお手元の資料3-1-2というのを取り出していただければと思います。本日は交通の利便性向上、円滑化及び効率化ということでございますが、人流と物流にそれぞれ分けて資料を構成しております。

まず、人流でございますが、目次を見ていただきますと、各モードごとの取り組みをご紹介させていただきまして、その後にモードをまたがる取り組みについてご説明をさせていただきたいと思っております。

1ページ目、まず道路交通からでございますが、円滑な都市・地域活動のための渋滞対策といたしまして、交通容量の拡大や公共交通機関の利用促進を進めるための施策の全体像をお示ししております。

2ページ以降はその各論でございます。まず2ページは、首都圏の環状道路の整備状況ということでございます。

次に3ページは地方におけるバイパスの整備により利便性が向上した事例ということで、新潟県の事例を紹介させていただいております。

次に、都市部におけるあかすの踏切による交通の阻害の問題を4ページ以降お示ししてございます。4ページ、東京に踏切が多いということでございますが、その対策として、5ページに踏切道改良事業の実施などによりまして、踏切の数や事故件数が着実に減少しているということでございます。

6ページは信号のお話でございます。信号制御を高度化することによって、交通渋滞を

緩和するという仕組みをご紹介させていただいております。

7ページ以降はこれまでの委員会で一度お示しした資料が続いております。まず、新たなバスシステムといたしまして、Bus Rapid Transit、BRTの概要と導入の取り組みを説明しております7ページでございます。

8ページでございますが、第1回で〇〇委員から情報通信技術の活用の重要性などのご指摘をいただいたところでございますけれども、バスの定時性確保にもそういう取り組みは行われておるといってございまして、バスロケーションシステムなどのご紹介をさせていただいております。

9ページは歩行空間の充実、10ページは自転車でございます。これは第1回で〇〇委員から自転車交通の活用についてご指摘をいただいたところでございますけれども、自転車の状況につきまして10ページと、あとは国際比較ということで、名古屋市とオランダのアムステルダムと比較の資料を11ページに入れさせていただいております。

12ページ、13ページは道路の整備水準の資料ということでございます。

13ページは、都市間の連絡が現在どのようになっておるかということの色でお示したもので、青いところのほうが表定速度が速く結ばれておるといって国際比較の資料になっております。

14ページは道路整備の進展とともに、高速バスの輸送が系統数、事業者ともにふえているということをお示ししているものでございます。

次に、鉄道でございます。

15ページは三大都市圏の混雑率、これはそれぞれ緩和されてきておりますが、それをお示しするものでございます。

16ページ以降は都市圏ごとの状況をご説明するものでございますが、まず東京圏につきましては、現在青色で囲まれている部分が近年、平成20年以降に改良した路線、現在赤いところが、なお整備をしている路線ということでございます。

17ページは、そういう路線の整備に伴いまして、東京圏の速達性が向上しているんじゃないだろうか。特に右のほうでつくばエクスプレス、埼玉高速、あるいは成田新高速の改良によりまして、都心への所要時間の短縮効果が大きくなっておるといって資料でございます。

18ページ以降は、東京圏における相互直通運転の資料でございます。相互直通運転が、首都圏で今、非常に広がっておるといって18ページでお示しさせていただいております。

す。

19ページは現在推進中のプロジェクトの例ということでございまして、相鉄、相模鉄道と東急、相模鉄道とJRの直通線でございます。

20ページは、この相互直通運転にマイナスの面が実はないわけではないということで、遅延が生じている事例を統計的にお示ししたものでございます。

21ページは大阪圏でございます。この緑色の部分が、平成20年以降大阪圏で新規に改良した部分、それで青が現在1カ所整備を進めておるところということでございます。

次に22ページは名古屋圏でございますが、名古屋圏は近年改良したところは1カ所ということになっております。

23ページはそれ以外の地方中枢都市の都市鉄道の整備の状況ということで、仙台市の東西線、福岡市の七隈線の整備の状況をご紹介させていただいております。

24ページ、25ページはLRTのご説明で、以前も出てまいりましたので、説明は省略をさせていただきます。

26ページ、27ページ、28ページの3枚は幹線鉄道の取り組みということで、整備新幹線、在来幹線の高速化、あとはリニア中央新幹線の建設ということで、第1回目でご説明をさせていただいたとおりでございます。

次に29ページ以降は海上交通でございます。海上交通につきましては、旅客船事業、中短距離フェリー、離島航路とも、近年縮小傾向にあるということでございます。

30ページは、その中でも離島航路において、超高速船を就航して利便性の向上を図っている事例を地図に落とししたものでございます。

31ページは旅客船ターミナルの利便性の向上ということでございまして、釧路のターミナル整備の事例でございますとか、博多の旅客船ターミナルビルの改良の例をご紹介させていただいております。

32ページはちょっと観点が違うのでございますが、新しい情報技術を活用いたしまして、飛行機のみならず海の世界にも航行管制というものがございます。そういった情報提供システムの充実強化を図っておるといってご紹介でございます。

次に、別冊になっておりますが、航空交通の改善状況でございます。

33ページ、34ページは国内の航空旅客輸送の現状ということをご紹介したものでございます。

35ページは空港の現状と。全国で98カ所ということでございます。

36ページ以降、6ページぐらいで首都圏の空港の様子をご紹介させていただいております。首都圏の空港、羽田、成田でございますが、発着枠の大幅な増加を現在図っておるところでございます。羽田、成田の両空港については抜本的な容量拡大を図るということでございまして、羽田については昨年10月の4本目の新滑走路供用開始を契機にいたしまして、今後発着枠を44万7,000回にまで段階的に増加させると。一方成田空港につきましても、地元との関係をクリアいたしまして、発着枠の30万回への増加を図る予定でございまして、その様子をこの下のグラフであらわしております。なお、下のグラフで小さな柱が立っておりますが、これは国際線の発着枠の増加の様子を小さい柱で抜き出して表現しておるということでございます。

37ページ、38ページ、39ページは羽田空港の現状ということで、詳しい説明は省略させていただきますが、38ページをごらんになっていただきますと、羽田空港の国際化の進展ということでございまして、欧米等に新たな路線が開設されるなど、総旅客数が前年同時期で約2.2倍となる286万人に増加ということでございます。

39ページは4本目の滑走路を航空写真でお示したものでございます。

40ページ、41ページは成田空港でございますが、詳しいご説明は省略をさせていただきます。

42ページ以降3枚は、航空管制の取り組みについてご紹介をさせていただいております。航空交通の安全確保を最優先としながらも、交通量の増大に対応するために空域の見直しといったようなものでございますとか、あるいは新システムの導入で管制の処理能力を上げるという努力をしておるということでございます。

43ページ、その中で特に首都圏でございますが、43ページの左下に成田国際空港における同時平行離陸方式の導入というものがございます。これ実は、まさに本日から始まっておりまして、今日のお昼のNHKのニュースでも大きく取り上げられたところがございます。

44ページは将来の航空交通システムに関して、新たな取り組みを進めていこうというビジョンをご紹介させていただいております。

45ページ以降はエアラインの状況の変化についてご説明をさせていただいております。第1回の委員会で〇〇委員のほうからも、施策とのかかわりを分析するべきじゃないかというご指摘をいただいたところでございますが、航空の世界におきましては、平成12年に受給調整の規制を廃止しております。この棒グラフを見ていただきますと、12年以降

ぐらいから新規の航空会社が相次いで参入をしていると。もちろん撤退もあるわけですが、その状況を示したものでございます。

46ページは新規の航空会社が参入した路線では、旅客数が増加しているという傾向をお示したものでございます。

47ページは運賃とサービスの多様化ということでございますが、これも規制緩和後にさまざまな割引運賃が設定されているということでございます。平成12年から国内の航空運賃は届け出制になっておるということでございます。

48ページは最近話題になることが多うございますが、ローコストキャリア、LCC、格安航空会社が就航する事例が増えてきておるということでございます。

49ページ、50ページは空港の経営改革のお話でございます。

まず49ページは関西国際空港、これは今まで関空会社が管理をしております。伊丹空港、これは国が直接管理をしております。それらを経営統合するための法律改正を行ったということでございまして、現在その経営統合を進めておるということでございます。

50ページはそれ以外の国の管理する空港の経営改革ということでございまして、こちらのほうは検討会の報告が出たところございまして、民間への運営委託を主たる手法として想定いたしまして、具体的な制度設計を行い、空港経営改革を推進していくということをお示しをしております。

次からはモードをまたがる乗り継ぎの円滑化のお話でございます。

最初の5枚は複数モードの結節点における利便性向上の例ということでございます。

51ページは鉄道とバスの乗り継ぎ利便性ということで、東急の例と京成の例をお示しをさせていただいております。

次の52ページは大分の津久見で、離島航路の船と陸上の乗り合いタクシーの連携などについてお示しをさせていただいております。

53ページは富山のLRTとバスの乗り継ぎ円滑化の取り組みのご紹介でございます。

54ページは羽田空港におけるモノレールや鉄道と飛行機への乗り継ぎの円滑化、バリアフリー化についてご説明をさせていただいております。

55ページは、これまさにこれも今月から始まっております事例でございますけれども、用賀のパーキングエリア、東京の用賀のパーキングエリアで高速バスから東急電車へ乗り継ぐ機会を提供するという取り組みが始まったということでございまして、そのご紹介でございます。

56ページ以降からは交通系のICカードの取り組みでございます。

まず56ページ、ICカードが全国に普及してまいりましたということでございますが、57ページではさらにそれらの共通化、相互利用が進んでおるということでございます。

58ページをごらんになっていただきますと、モードを越えて複数モード間で、このICカードの共通化が行われておる事例ということでございます。

59ページから4枚は、駅の機能の高度化をご説明しております。

まず自由通路、駅前広場の整備が進捗しておると。また、自転車の収容能力が拡大したということで、放置自転車の台数も減っておるということでございます。その他、駅前の具体的な整備の例といたしまして、岡山駅と、61ページ、三宮駅のご紹介をさせていただいております。

62ページなのですが、これは駅は駅でも高速道路の整備にあわせて新駅をつくろうという取り組みが、現在京都の長岡京市で行われておるということでございまして、そのご紹介でございます。

63ページ以降は駅から離れまして、港湾・空港へのアクセスということでございまして、63ページは道路によるアクセスをお示しする資料でございます。

64ページは鉄道による空港アクセスが全国で改善されてきた様子でございまして、65ページは首都圏の空港アクセスの改善ということでございます。特に右上のほうでございまして、成田高速鉄道アクセス線の整備で、現在日暮里から成田空港第2ビルまでは36分で結ばれるようになったということでございます。

最後に66ページでございますが、これらを支える人流関係で交通事業者の皆さんの概況を表にして掲載させていただいております。

次に、物流関係のお話にさせていただきます。物流はどうしてもビー・ツー・ビー、ビジネスからビジネスということもありまして、なかなかなじみが薄いという方も多いかと思いますが、事実関係を詳しく目にした上で、国際物流と国内物流を分けるような形で資料のほうを整理させていただいております。

まず、第1ページ目からは物流の概要ということでございますが、物流はものを生産者から消費者へと流通させる上で必要な包装・荷役・輸送・保管及び情報流通等の諸活動の全体ということで、非常に幅広い経済活動ではないかということでございます。そこには物流事業者とか荷主さんといった、数々のプレーヤーがいらっしゃるというのが2ページでございます。政策面でございますけれども、総合物流施策大綱というものを5年間の物

流の中期ビジョンとして定めておるといのが 3 ページでございます。

4 ページはちょっと角度を変えまして、他産業から見たときに物流はどう位置づけられるのかという目線でございますけれども、日本企業におきまして、物流コストは大体売上高の約 5 % を占めているというふうな位置づけかなというのを、各事業者に対するアンケートの結果として分析しております。

次に国際物流のほうに移りたいと思います。国際物流でございますけれども、冒頭の 6 ページ、7 ページは、これは経済状況ということで省略をさせていただきます。

8 ページからは日本の貿易の特徴のおさらいでございますけれども、重量のわりに安価な材料を輸入し、高価な製品を輸出しているというのが日本の貿易の基本的なパターンであったのではないだろうかということでございます。

9 ページ、日本の貿易相手国でございますけれども、中国が伸びておるといことで、2004 年以降は中国が貿易相手国のトップになっているということでございます。一方で産業側の変化でございますけれども、製造業においては 10 ページ、製造拠点のグローバル化というものが行われております。国際物流はこのサプライチェーンを支えるベルトコンベアとしての役割を担うようになっていのではないだろうかということでございます。

11 ページはそれをもう少し細かく見て、日本と中国との水平分業がいかに進んでいるかということをお示しした具体例でございます。

12 ページ以降が、いよいよここから物流そのものということでございます。物流そのもの、国際物流そのものということであれば、島国である日本におきましては、国際輸送は当然ですが、海上輸送または航空輸送の二者択一ということでございます。重量ベースでは 99 % 以上が海上輸送ということでございますが、一方で航空輸送は軽量かつ高額なものを中心に利用されるということでございまして、金額にしては右のほうで一気に 27 % のウエートを占めるということでございます。その具体的な内訳を、以下 3 ページほどで説明しておりますが、時間の関係上、省略をさせていただきます。

16 ページから 26 ページまでは国際海上輸送の傾向についてご紹介をさせていただきます。

16 ページ、世界全体の海上荷動き量でございますが、基本的に右肩上がり伸びております。灰色の部分が膨らんでおるのがわかりますが、これはコンテナを中心とした貨物ということでございます。

17ページを見ていただきますと、ここからコンテナのご説明でございますが、世界各地の港湾においてコンテナの取り扱い貨物がいかに伸びておるか。全世界で2.3倍、アジアで2.8倍の伸びということでございますが、日本は1.3倍の増加にとどまっております。それを港ごとに分析した資料が18ページということでございます。

19ページでございますけれども、世界の貨物の中でコンテナ貨物の割合が年々増加の一途と、この緑の棒グラフがコンテナ化率の上昇を示しております。こういった中でコンテナ対応というのが急務になってくるわけでございますが、20ページは世界のコンテナターミナルと日本のコンテナターミナルを比較したものでございます。これを見ていただきますと、日本のコンテナターミナルは出おけているんじゃないかというご指摘があらうかと思いますが、21ページで基幹航路の寄港回数を回復しようと。さもないと国経済に打撃を与えるおそれがあるということで、国際コンテナ戦略港湾として阪神港、京浜港を選定し、基幹航路の就航を維持拡大するためのハード、ソフトの施策を集中的に実施しておるということでございます。

22ページは第1回の検討会で〇〇委員からご指摘をいただきました45フィートコンテナに関するご説明でございます。45フィートコンテナというのは、2005年にISO規格化されたものでございまして、北米・中国航路を中心に利用が徐々に拡大をしておるということでございますが、日本においても物流効率化という観点から、その利用が問題になってくるわけでございますけれども、現在日本では、この45フィートコンテナ、ちょっと通常の40フィートより長いコンテナに対応するシャーシ、これは車台でございます。コンテナを積む車台を国産のものが無いということでございまして、あるいは道路を走る際の安全性の問題があつて、今のところ導入がおくれておると。ただ、それに対しては、右上でございますが、実証実験を京浜と宮城で実施をしております、その結果、構造改革特区を活用いたしまして、公道輸送が実際に宮城で行われるようになっておるということでございます。

23ページ以降はコンテナを離れましてバルク貨物、バラ積みのお話でございます。パナマ運河の拡張計画があるということで、それに伴いまして24ページですが、バルク船の大型化というのがこれから大幅に行われることになるだろう。その動きに対応いたしまして、25ページでございますが、国際バルク戦略港湾と、喫水の深いバルクの港を準備していく必要があるのではないだろうかということでございます。

26ページは、今度は港湾運営の民営化の話でございまして、平成23年に港湾法の改

正を行っておりまして、民間による港湾運営スキームを導入しているということでございます。

27ページからは国際航空貨物の話でございます。国際航空貨物の取り扱いは、機械機器でございますとか電子部品の輸送を中心に、基本的には増加傾向にあるということでございます。

28ページを見ていただきますと、その中でアジアの空港、あるいはアジアの航空会社は貨物の取扱量を急激に伸ばしているところがございますけれども、我が国の空港、我が国の航空会社は、どちらかといえば伸び悩んでいるということがございます。

29は再掲で、省略をさせていただきます。

30ページは羽田空港の新国際貨物地区の整備ということで、国際線地区の貨物ターミナルを充実させていくというお話でございます。

31も再掲でございます。

32ページは国際航空貨物に関する制度面の取り組みでございますが、これは国際航空物流を活性化するために、チャーター規制の規制緩和を昨年10月から行っておるということでございます。

次に別冊のほうに移りまして、3の国内物流ということでございます。

国内の貨物輸送の、まず全体像でございますけれども、34ページ、近年の国内貨物の輸送量は、トンベースでは減少傾向にあると。ただ、トンキロベースではほぼ横ばいということでございます。その中で自動車のシェアは、トンベースでは9割を超えるということでございますが、一方でトンキロベースでは6割と。これは何を意味するかといいますと、比較的長距離の貨物を中心に内航海運や鉄道が利用されているのではないだろうかということでございます。輸送品目別の分析を35ページでやっておりますが、詳細は省略させていただきます。

36ページは輸送品目別輸送量の増減ですが、これも詳しくは省かせていただきますけれども、左の資料、やや興味深いのは砂利・砂・石材が大幅に落ち込んでおるということでございます。平成12年と平成20年を比較すると8.2億トン、砂利・砂・石材の輸送量が落ちておるということでございます。

38ページをごらんいただきまして、これは近年の国内物流の特徴として見られておることでございますけれども、多頻度少量輸送の進展が見られるということでございます。これは、右側でございますジャストインタイムといった生産活動など、こういった動きを

加速しておるということでございます。

39ページは、この国内の物流の中で成長している分野といたしまして、宅配便と通信販売業界の成長の様子をお示しさせていただいております。

40ページ以降は、少しモードごとの動向と、その取り組み施策をご紹介させていただいております。自動車は、先ほどもございましたが、近年トンベースでは減少、トンキロベースでは増加傾向なんです。その中では、右のグラフをごらんになっていただきますと、営業用自動車のシェアが増加している。赤い部分でございますが、いわゆる自営転換が進んでおると言われております。

42ページをごらんになっていただきますと、自動車による国内物流を円滑化するために、ハード面でどのような取り組みを行っているかという例でございます。国際物流の規格に対応するコンテナ車を日本の道路で走らせるために、構造上の制約がある場合があると。そういったものを解消して、国際標準コンテナ車が支障なく通行できるようにしようと。これ右側の写真はおもしろいのでございますが、トンネルを撤去して高さ空間を確保するというふうなことも行われている例があるということでございます。

43ページ、もう一つの課題といたしまして、これは〇〇委員のほうから資料の御協力をいただいたのでございますけれども、市街地内における対策の必要性ということでございます。大型貨物車が住宅地内や中心市街地内を走行する場合にいろいろな問題があると。これは端末物流を担う中心市街地内に荷さばき施設がないということによる問題ではないかということでございます。

44ページからは船舶の話でございます。内航海運の輸送量、長距離フェリーも含めまして、減少傾向にあるということでございます。

45ページでございますが、そういった状況を踏まえまして、船舶による貨物輸送を効率化しようということで、老齢船の代替促進でございますとか、そういったことを施策として進めておるということでございます。

46ページは鉄道による貨物輸送でございますが、鉄道貨物は昭和後期に激減をしております。その後、横ばい状況にあるということでございますが、その効率化の取り組みといたしまして、47ページに輸送力増強のためのインフラ整備でございますとか、駅設備の近代化、あるいは旧型車両の更新などを行っておるということでございます。

48ページは再びモードを離れまして、総合的な物流効率化の取り組みをご紹介させていただいております。左のほうに非効率な物流という図がございますが、これを右側にご

ございますような、効率的で環境負荷の小さな物流に何とか変えていこうじゃないかということをごさいますして、平成17年に流通業務の総合化及び効率化の促進に関する法律というものを成立させて、このような効率的な物流を目指しておるということをごさいます。

49ページは、先ほど自営転換というのが40ページに出てまいりましたことと関連するのでございませうが、物流の世界でよく言われますサード・パーティー・ロジスティクスというものでございませう。これは荷主さんから物流を一貫して専門の業者さんが請け負うというサービスが一般化しつつあると。これによってコスト削減や環境負荷の軽減を図ろうとする取り組みが行われているというご紹介でございませう。

50ページは、今度は物流を担う事業者の皆さんについて、このような形の表で整理をさせていただきます。

長くなりましたが、以上でございませう。

【座長】 ありがとうございます。お忙しい中、副大臣がご着席でいらっしやいます。一言ごあいさつをいただくことができますでしょうか。ありがとうございます。

【副大臣】 本日はご多忙の中、交通の諸問題に関する検討会にご参加をいただき、ありがとうございます。

地声で大丈夫です。

前回は生活交通の確保とバリアフリー化の推進をテーマに自由討議を行っていただきました。私も出席をし、直接皆様の議論を聞かせていただいたところでありませう。生活交通の確保につきましてはまちづくりとの関係、公的支援に対する考え方、地域の役割、大震災の教訓等について、バリアフリー化の促進、推進につきましては利用者の参画、福祉施策との連携等についてさまざまなご意見をいただきました。しっかり受けとめさせていただきます。

今回は交通、人流、物流の利便性向上、円滑化及び効率化をテーマにご議論をいただきます。今回のテーマは非常に広い範囲を対象としておりませうが、人流と物流に分け、サービスの改善状況や課題等を説明する資料を用意いたしました。本日も皆様方に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ひいたします。

簡単ではございませうが、ごあいさつにかえさせていただきます。ありがとうございます。

【座長】 ありがとうございます。それでは、ただいまのご説明につきまして、自由に委員の皆様からご意見をいただきたいと思ひませう。今日の間にごできる限り最低1回はご意見をいただければと存じます。よろしくお願ひいたします。

先回からやっていますけれども、もしご意見おありになったら、挙手ではなくてこれを立てていただくとわかりやすいですから、お願いしたいと思います。今日は幅広い、ほんとうにすべての交通手段、また、人、もの、すべて入っているということで、いろいろな観点があり得ますが、ただ、効率化、改善していくかという点が1つ重要な要素ではないかという感じがしますので、その点も含めてご意見を賜ればと思います。よろしくお願ひします。

それではB委員、お願いします。

【B委員】 前回の生活交通とちょっと絡む点がありまして、まちづくりと交通と利便性の点で意見を述べたいと思います。

人口の低密度の地域で、特に鉄道がたくさん駅があるときに、バリアフリー法では3,000人以上はバリアフリーにきなさいというような議論があるんですけども、その場合に、もしそれ以下の駅がたくさんあったときに、バスのネットワークとバリアフリーをやる箇所を3駅から5駅に1つとか、そういう形で展開、まちづくりの一体化していくと、かなり利用者にとっての利便性が向上するという議論があるんですが、そこはこのままの法体系とか、運輸は運輸だけとやっていくと、ほとんど前に進まないのかなということを感じておりますので、そのあたりで新しい政策が出せないだろうかということがお願ひです。

以上です。

【座長】 今おっしゃったのは、都市計画も国土交通省の中に含まれているということでございますけれども、そういうふうな意味の都市計画だけでなく、病院であるとか、そういうふうな施設関係も含めた計画ということでございますでしょうか。はい。

ご意見ございますでしょうか。はい。お願いします、J委員。

【J委員】 今のお話でなくてよろしいですね。済みません。最初の2回欠席になりました、以前出されたご意見とダブるところがあるかもわかりませんが、3点ほど申し上げたいと思います。

まず今日、非常に広範な資料を見せていただいたんですが、1つ目のお話はやっぱり交通の範疇ですね。それをどういうふうにか考えるかということが1つ大きなポイントになるのではないかなと思っております。例えば人流のところには自転車とかが入っておりますけれども、例えば今、つくばですと、いわゆるセグウェイを使って、それをロボットの実験と称して、交通手段という認識ではなくて、ロボットとして街中で実験しているわけ

なんですね。それは、ある意味通商産業省的な観点でやられているのではないかなと思うんですが、当然それは交通手段の中の1つだというふうに私は感じておまして、そういうのはやっぱり統合的に、交通全体を考える中でいろいろ考えていただきたいということがあります。自転車と同時にそういうのはほんとうは一緒にやらなければいけないことではないかなということです。同時に物流のほうのお話で、宅配便とか通販の話は、これ物流の話として出てきたんですけれども、こういうIT化の問題は、当然人流にも非常にかかわってきております。具体的にはネットショッピングとかで、交通行動をカットするような動きというのも出てきていて、そういうものが実際の交通に与える影響というのも、実はいろいろな形で出てきている。だから交通の範疇というのが、今までのようにきれいに、今まである交通手段だけで切って議論できなくなっている部分があるので、先の計画とかを考えられるときには、ぜひそういう広目の視点で次のことを考えていくことが必要かなと思っていることが1点でございます。

あと、2点目として新幹線の話が出てきておりました。整備新幹線、こういうような形で将来考えるというようなこともあるんですが、新幹線に関しまして、やっぱり一番気になるのは、1960年代前半にできて、もう50年以上たっていて、インフラ自体が非常に傷んでいる状況です。阪神大震災のときに神戸で途絶して非常に大きな影響が出て、東北新幹線もああいう状況になったということで、そういう途絶に対して防御しておくという観点から考えないといけないということです。新幹線のリニューアルを考えるのか、もしくはネットワークとして、例えば北陸側をきちんとつなげるということも1つの対策かと思えますけれども、そういうリダンダンシーも考えて、高速鉄道のネットワークを考えるということが2点目です。

あと3点目が、現状をしっかりと知ることをもっとちゃんとやったほうがよくて、調査、人流も物流も、実際はどうなっているかということがわからないと、なかなか次の対策が打てないということがございます。我が国は非常にそういう交通の調査はしっかりやられてきた経緯はあるんですけれども、地方自治体でいろいろ予算がなくなってきたりしたことによって、例えばパーソントリップ調査なんかは本来10年ごとにやるはずのところ、かなり飛んじやったりしているところがあって、いろいろな将来の計画を立てる上で、なかなか判断材料がないというようなことも起こってきております。そういう、先進国としてやっぱり必要最低限の調査というものをきちんと確保していくということも、交通の議論をしていく上で大事なのではないかなというふうに感じました。

以上3点でございます。

【座長】 ありがとうございます。3点目の移動の情報を集めることが重要なというのは私も同感で、最近学生がスマートフォン、ああいうのにはGPS情報がありますので、それをあるモードにしてサーバーとつなぎっぱなしにしておくと、移動時間、移動経路だけでなく、どのくらいのエネルギーを消費しながら移動したかということを日常的に推定しながら、そのデータを上げるようなアプリケーションをつくるのはいとも簡単にできるんだということがわかりまして、これを交通動態調査、これは国土交通省の仕事ですけども、そういうのに付加して観測すると、きっと移動をもう少しきめ細かく推定することができるようなことができると思うし、あまり多額の費用がかからない。ですから、そういう意味ではITを使った手段というのは積極的に活用して、基礎情報をつかんでいくということは大変重要だと思っております。

L委員、お願いします。

【L委員】 私はちょっと違う視点で、少し、細くなるかなと思いますが、また学会で話すような話題なのかなと思いつつも、国土交通省として考えたほうがいいかなと思って話します。

私の専門は河川工学です。交通流と洪水の流れというのは、実は非常に近いと考えています。相互直通運転によって利便性の向上は結構ですが、洪水の専門家として見たら、交通では、洪水の現象を理解して交通の相互直通運転をやっているのかなと心配しています。IC等を使ってのいろいろな利便性の向上や人の動きを知っておやりになっているというのはわかっているつもりなんですけど、路線全体としての動いている車両数の議論とか、時間の議論とかというのは、洪水流が合流したり、分流したりしていくときの、その流れ方とかなり近いと考えています。交通という分野の研究が始まった当初、交通流という研究が盛んに行われていました。私は水の流れの研究をやっていましたが、水の先生も交通をやるようになっていったという経緯があります。それは両分野の流れ方が同じだということだと思います。

利根川でも江戸川に分かれて行ったり、いろいろな支流が入り込んでくる。そのときに降った雨が洪水となって、どんなボリューム量となり、波形をしてそれぞれの川に分かれていくのか、集まって来るのかというのは、河川の重要な課題でようやく理解できるようになってきました。川の洪水はあふれちゃったらもう終わりなわけです。交通の場合は我々我慢するわけです。というよりも、川の場合は管理者がいるわけです。でも管理をすると

ということで、しっかりとそこは事故にならないように、無理をしないように、あふれさせるならどこかであふれさせるということをちゃんと考えてやるわけですよ。交通の場合は私から見たら流し込みつづけてんでいるように見えます。

何を言いたいかということ、洪水の場合にはデータがそろってきて、川の水位がどういふふうに変断的に変化しているのかと。集まった後、それがどういふふうな水位や流量の変化になって、どうやって動いていくのかというのが見えてきたわけですよ。そのときに川が狭くなったり、それから横から支流が入り込んだり、すなわち横から人がいっぱい入ってきたときに、一体何が起こるのかというのはわかってきたわけですよ。

そう考えたときら交通も、河川の洪水の流れのコントロール、安全性の確保という方法に学んで、やっているとは思いますがけれども、安全という面で、人の命を意識しながら、着実に、データを集めて、そのデータから洪水流と同様に分析し、時間経過の度に変化の伝わり方を調べて、管理し、コントロールすることが重要です。

相互交通運転による利便性の向上と相互運転による遅延の拡大と、こういうふうを書いてありますけれども、交通流の全体を統括管理という面から、だれが全体を見て交通の流れを考えているのかというのは非常に気になりますね。

以上です。

【座長】 分野間を越えた交流がないぞというふうな話ですね。大変示唆に富むお話だと思いますけれども、流れのモデルを使って解析する手法はあるし、田園都市線が大井町線に直通を流すことによって流れを改善したとかいう話もありましたし、皆さんそういうふうな流れをいかに滞らないようにすることができるかというのを考えていたのではないかと思いますけれども、ただ、路線はそう簡単にできないものだから、既存の路線をどうやって有効に使って流れを分散化するかということですけども。

D委員、お願いします。

【D委員】 幾つか、とりあえず思いついたところだけ申し上げようと思うんですけども、全般的にこの資料のつくりが、現状を理解するというところでつくられているんですよ。だからそういう意味では国土交通省の視点というか、あるいは国土交通省なんかいろいろトライしてきたことはよく出ているから、大変いい資料だと思いますね。

ただ一方で、いろいろトライしてきたから、だからいいでしょうみたいな感じの資料とかがあって、もう少しアセスメントという感じの資料にだんだん整えていただけたらなあ、なんていうふうに思う次第でございます。これはもう全般です。

それから道路交通が最初に出ているんですが、何しろこの、何という名前かな。この委員会何でしたっけ。交通基本法とってはいけないんですよ。諸問題の科学検討会、諸問題の検討会のスタンスからすると、やっぱりユーザー、ユーザーの視点に立っているいろいろなことを考えるというのが原理の、原点だと思うんですね。したがって道路交通についても、これからコメントしますが、これはあくまでもそういう視点に立ったコメントだけであって、そうじゃないところで道路についていろいろ検討は別途ある。そのユーザーという面から見て、道路交通を理解するという面で言うと、ちょっと抜けちゃっているのかなという感じがするのが交通事故ですよ。交通安全。これについてもうちちょっと何かこう、オーバーオールに理解しなきゃいけないし、どういうところに課題があって、どういう場所に課題があって、どういう内容に課題があって、一般的に日本では歩行者、自転車関係の事故率が減らないし、多いですよ。傷害含みであって。そういうところがターゲットである。そういうところはユーザーにとって重要です、交通安全というのはやっぱり抜けないと思います。

それから2点目で道路交通について言うと、たった今まで道路分科会の基本政策部会をやっていたんですが、道路の、つまり道のベーシックユーザーというのに着目して施策を切りかえていきたいというふうに私は考えるわけです。そのベーシックユーザーというのはどういう意味かという、車が登場する前からユーザーだったのは、日本の場合だれかといったら歩きですよ。車をおいたら歩くんだし。だから歩行者であるとか、それに類する自転車であるとか、そういうたぐいのベーシックユーザーというのが続く、そこまでの配慮なり、視点というのが非常に大きいので、これ個々には歩行空間の充実とか、自転車交通対策とか出ているんだけど、もうちょっと切り方としていうとベーシックユーザーにとっての道路交通のクオリティみたいなところをより明快に出すのがお勧めでございます。

それから3点目はもう鉄道についてちょっと申し上げようと思うんですけど、遅延で、今L委員からおしかりがあったようですけれども、遅延で相直の話だけ出ているが、別に遅延は相直だけで起こるわけじゃなくて、もっと総合的に調べてやってもらいたいし、例えば丸ノ内線なんてホームドアつくった途端に遅延ですからね。というようなこととか、ぜひ、何というかな、より広々と客観的にご評価いただけるといいんじゃないかと思います。

それも込みにして、今回は割合都市部の話だと聞いていますので、都市部の、これで

いうと鉄道のサービスのクオリティーがどういうもので評価すべき、どういうアイテムで、項目で評価すべきで、それは会社ごとにどうなっていて、路線ごとにどうなっていてというのを示すというのが一番原則だと思います。さっきL委員おっしゃった、川とこういう分野の圧倒的な違いは、川は管理者がいるんです、統括した。交通はいないんです。個々の事業者が個々にやっているんですね。それによって競争し合うことによって、いい面も非常にあるし、日本は最もコスト安にクオリティーの高いものを運行できているのは、これは個々の事業者が競争しているせいなんです、一方で統括する機能が非常に弱い。その統括の原点は、やっぱり少なくとも各社の状況を並べて出すというのが統括の第一歩で、もう一歩行けば、L委員おっしゃるような、何というんですかね、もうちょっとコントロールという概念を持てればいいんですが、その手前にいるというのが実情だと思います。

以上、3点ほど申し上げました。

あっ、もう1個だけ言っていいですかね。いいですか。時間ないかな。

【座長】 はいはい、どうぞ。

【D委員】 4点目ですけれども、じゃあこれも鉄道でいいかな。私が前にも申し上げたけれども、ユーザーと、それから交通のシステム、あるいはプロバイダーとのインタラクションというところが、交通の現象の非常に重要、これも川との違いですね。水は意識を持っていませんけれども、ユーザーは意識を持っていますから。したがってユーザーの意識の置き方の違いで、交通のクオリティーはてんでに変わるわけですよ。だから、ホームから落ちこちる人の数は金曜日が圧倒的に多いし、それも酔っぱらいが一番多いので。金曜は全員酔っているんだから、それは落ちて当然だというご意見もこの間ありましたけれども。ともかくとして、酔っちゃいけないということを言いたいわけではないんですけど、それ1つだってユーザーの心の持ち方と周りの人のケアの仕方で全然変わってくるんですよ。そういう面からいろいろな交通モードを少し調べてみていただくと、新しい切り口、日本ならではの切り口が押し出せるのではないかと思います。

以上です。

【座長】 ありがとうございます。F委員、お願いします。

【F委員】 今回から参加させていただきますFでございます。改めて交通の諸問題というのは幅広くて、そして移動のモードが非常に多様であること、再認識させていただきました。また、こういうふうに多様に人も、そしてものも動き回れるような、こういう状況の実態というのは、例えば30年前、50年前、100年前みたいなところと比較する

と、非常にこれはありがたいことでありまして、やっぱり変化してきている、そしてまた、いろいろな交通手段の科学の日進月歩におけることがこういったことをならしめるものであるなど、非常に感心しながら聞いておりました。ぜひ、この歴史的時間軸の中でどういうふうな日本の交通問題が、交通の実態が変わってきているのかということも少し振り返って比較してみることも必要ですし、またこれからもおそらく、いろいろな機械、情報の日進月歩の中で、まだまだ変化し得るものであると思います。その上で、私も3つのことを申し上げたいと思います。

今までの検討会でも挙がっているんですけども、特に今回、人流、物流という1つの分け方で議論をするわけですが、やはり人流における利便性向上、円滑化及び効率化というもののレベルを、レベル水準をどの程度にまで目標とするのかなど。より速く、より快適に、より定時性を確保してというのは、確かに望むところでありまして、そうありたいと思うわけですけども、しかし、特に物流のほうは、やはりスピード、それから定時というのが利便性向上、円滑化、効率化の中では決定的な、いわゆる使命でございますが、人流の場合にどこまでのスピード、より速くというところを行きたいところに対して確保をしていくべく、そのサービス水準を確保し、保証していくのかというところは、今までにもいろいろ議論は挙がっていると思いますけれども、やはり非常に身近に考えていきたいところだと。目指すレベルをある程度、このあたりのところを目指すというふうにしなないと、ある意味際限がないなというふうに感じました。

しかし、物流の場合にはこういうところは外せないところなんですけども、物流を考えますときに、特に国際物流の2番目の観点なんですけれども、これからの日本の産業構造がどういうふうに変化していくのか、これは外交にも通じる場所、外交による通商政策、特に今、問題になっていますTPPとか、あるいは2国間のEPAとか、FTAとか、そういったことにどう日本が参加していくのかというふうなことで、為替とか、そういったことの中で日本の産業構造が大きく変化していきますように、海外に工場の生産拠点を持っていかなければならないのか、それともやはり、もう一度国内回帰してものづくりができるのか、そのあたりで随分物流における考え方というのは変わってきますので、そこはやはりしっかりとした視点を持ってやっていかないと、すぐに今、TPPAなんかに参加していくのであれば、国際コンテナのグラウンドの整備も急がなくちゃいけませんし、またバルク港湾、大型化していきますから、より急いでやらなければいけませんし、また、輸入品も多くなってくるでしょうから、国内のネットワーク網も、特にこのごろの利用者、

皆さん厳しいですから、注文したらすぐ持ってこいとかいう、インターネットで注文は1秒でできますけれども、なかなかものは船に運んだり、トラックに運んだりしないと、なかなかそう簡単にびしっとした、家に何時に持ってこいと言われてもできないんですが、そういう要求レベルの高い日本の消費者にもものを届けるためには、ネットワーク網をしっかりしないと無理だと思います。

それから3番目に、この50ページの資料、非常に私は参考にもなりましたし、非常に物流関係にとりましては大切というか、こういった視点からなかなか見えなかったのが貴重な資料だと思いますけれども、ぜひ視点としまして、私は物流企業でもありますので特に申し上げたいんですが、この営業収入が一応26兆円となっておりますけれども、これを26兆円ととらえるのではなく、物流業は5%であるという、きちっと調べて書いていただいているわけですが、そういう観点で言えば、この520兆の付加価値、GDPを考えると、この物流問題を考えるのかというふうな視点、26兆の視点ではなくて、ぜひ520兆の物流、物流が織りなす1つの日本のGDP、それに対する物流の諸問題を考えるという、そういう視点でぜひこれからも考えていき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。I委員の旗が立ったようですので、I委員、お願いいたします。

【I委員】 豊富な資料をどうもありがとうございました。特に物流のところはなかなか理解されないところを非常に細かく、わかりやすく示していただいて、理解が深まってよかったなと考えております。非常に豊富な情報があって、それぞれが大事なお話であり、現状の報告なり、あるいは政策の報告なりが入っているわけですが、それらが多いだけに、言葉は少々悪いですが、少し羅列的な状態にならざるを得なかったということがあります。したがって、これは別に質問とかここで議論しようかということではなくて、今後のお願いなんですけれども、これをいかにして系統的、体系的にまとめて整理をしていくかということが大事なんだろうと思います。

例えば、これは言っていないんでしょうけれども、いわゆる利用者目線とか事業者目線、あまり目線という言葉は好きじゃないんですが、この言葉がこの資料のどこに該当するかということがわかることが大切だと思います。それから、ここではモード別とか、国内・国際別とかになっていきますけれども、例えば、社会資本整備ではハードとソフトと言っていますが、ハードという視点、ソフトという視点では、これはどのように整理、区分、分

類されるのか。あるいは健常者と障害者の立場から見て、これはどちらの円滑化を目指していくのかとか。そういうようなところから見ていく必要があって、将来計画を考えていくなれば、その計画に当たって、これはどういうところに当てはまるのかというようなところを考えながら、整理して検討することが重要だと思います。別にこれはここで議論することではなくて、内部で検討していただくだけで結構です。

それからもうあと1点は、大体経済学者は陰気なことばかり言って、また辛気臭い話をして恐縮なんですけれども、ここでいろいろな施策が出てきて、ほんとうに魅力的で、ああこんなことができたらすごいな、これはいいことをやっているな、ということは資料からわかるんですが、その背後にどれだけのコストがかかったのかというところが落ちていくんですね。こういうことをやりました、でもこれにはこれだけの金がかかりましたというのを示すのがあるべき姿で、十分な費用対効果があるものなのかどうかを検討する必要があると思います。これは極めて大事な判断材料でありますから、こういういいことを述べる半面、そのためにとれだけの資源を投入したのかを常に意識をしながら分析していかないと、ほんとうにいい交通政策であるかどうかはわからないということがあります。何か必ずこれについて数字を出せというのも難しいし、また実際にはその数字がはっきり出るものでもないということもありますので、無理な要求はここではしません。しかし、少なくともコスト意識を常に持って、政策の評価、あるいは今後の展望をしていかなければいけないと思いますから、このことを一言申し上げた次第です。

以上です。

【座長】 ありがとうございます。たくさんの手が挙がっています。私のノートした順番はH委員、M委員、F委員、G委員の順番だと思いますので、その順番にお願いしようと思います。ではH委員、お願いします。

【H委員】 2点あります。まず第1点は、最初にB委員のほうからお話があったことと近いんですけども、バリアフリー化をしていく優先順位についてです。これまではもちろんその人数が多い駅をまず重点的にやっていくというのは、とても妥当なやり方だったと思うんですけども、だんだん利用者の人数の多い駅ができたときに、最後までほんとうに人数でいっていいのかというのは、使う当事者としてはそうじゃないほうがいいんじゃないかと思われることが時々あります。

例えば、私なんかは駅を利用して、比較的利用者の人数が多い場所というのは、周りの人たちに聞けるし、助けてもらえるんですね。ところが、人が少ない駅だと、聞ける

方もいないし、助けてくださる方もなかなかいないということで、例えばホームドアなんというのは、人の目のない無人駅にこそ欲しい、多分無人駅というのはとても利用者の人数が少ない駅ばかりではないかと思うんですけれども、というのが、特に視覚に障害のある人たちの現状ではないか。車いすの方とかは、またちょっと別の事情もあるかもしれませんが、車いすの方も、多分無人駅で階段の手前で困ってしまったときに助けてくださる方がいないという状況は起こり得ると思うので、似たような面もあるのではないかと考えています。

なので、だんだんに人数を減らしていただくだけではなくて、やはりその町、町を単位として、その町でどの駅にバリアフリー化が求められているのかというのを、市民の、何というんでしょう、ふだんそこを使っている人たちの団体から意見を聞いて、今度着手する駅を決めていくとか、そういう、そろそろ新しいバリアフリー化をする駅の選定の仕方というのも考え始めてもいいのではないかなというふうに思いました。

それからもう1点ですけれども、お話の中にいろいろな電車の路線をつなげてどんどんスムーズに移動が、前よりもスムーズに移動ができるようにしていくというお話があったかと思いますが、それはとても私にとってもありがたいことではあるんですが、どうしても途中の駅で乗り継ぎ、乗りかえという場面が多くなります。例えば、新しい駅ではないんですけれども、私はふだん中野駅を利用して、中央線で中野まで行って東西線か総武線、どちらかに乗りかえたいときに、1つのホームに東西線が来たり、総武線が来たりということが多々あります。なかなか駅員さんも上手に放送してくださなくて、ぎりぎりになってから東西線だと思っていたものが総武線だったり、その逆であったりということが起こるんですね。その電車の乗り入れを整備していくときに、乗りかえのしやすさとか、例えば同じ路線のホームは同じホームに入れるとか、路線を別々のホームに分けるとかということ、もちろんスペースの問題とか、ダイヤの問題とか、いろいろあるとは思いますが、やっぱり混乱の中で表示を見たり、あるいは聞いたりすることができない人たちもスムーズに乗り降りができるようにということは、いつも覚えて整備していただけるといいかなというふうに思っています。

以上です。

【座長】 ありがとうございます。それではM委員、お願いします。

【M委員】 資料をたくさんいただいて、非常に頭の中を整理することができ、助かりました。先ほどI委員もおっしゃいましたが、これをどう組み合わせ、その利便性向上、

円滑化及び効率化を、この図に結びつけていくのか、あるいはこの「交通の諸問題に関する検討会」の目的に結びつけていくのかということなのだと思います。同レベルの情報がたくさんあり、ストラクチャーが少しわかりづらくなっているくらいがあります。多分次回の話なのでしょうが、ちょっとそんな印象を受けました。

それから人流と物流の利便性の向上、円滑化、効率化について触れていますが、この3点については、人流と物流ではちょっと異なるのではないかと思います。例えば人流に関して言えば、先ほど家田先生おっしゃったようなユーザーの視点に立てば、ユーザーにとって利便性が向上したことが、必ずしも円滑化とか効率化と一致するとは限らないですし、並び立たない場合もかなり出てくるのではないかと思います。一方物流の場合は利便性と、円滑化、効率化が一致しやすいですね。ということで私が申し上げたいのは、利便性向上、円滑化、効率化において、人流と物流で同じように捉えるのは少々無理があるのではないかということです。

それから、物流について1つ気になったのは結節点です。国際物流と国内物流の結節のことはどこかに書いてありましたでしょうか。国際から国内にモノがどの流れるかというふうな話はあったかもしれませんが、資料では、国際物流と国内物流に分けてありましたので、気がつきませんでした。

【座長】 ありがとうございます。それではF委員、お願いします。

【F委員】 私、3つ申し上げたいと思います。

1つ目は前回もお話ししましたが、交通というのは本源的な需要ではなくて派生的な需要です。何かがあって起きるんだというのが、私の理解です。そういう意味で、私の専門のロジスティクスや物流からお話をさせていただきます。二十何年か前に初めて国際会議に行ったとき、ロジスティクスをやっていると言ったら何をやっているの、ミリタリーなの、ビジネスなのと聞かれたことがあります。日本では軍事の議論はあまりやらないわけですが、このたびの災害のときの物資の流し方とか、いろいろなものを見たりすると、実は昭和初期の作戦要務令の兵たんのところに書いてあることと基本的には変わっていないということがわかったんです。

もう一方で産業、ロジスティクスをやっているわけですが、これからはビジネスに加えて、生活のロジスティクスにいくのではないかというふうに思っているわけです。ポートツーポートという言葉があって、港に鉄鉱石を輸入して港で鉄をつくって輸出するのがポートツーポート。内陸の工場から別の工場に持っていくというと、海を隔てようが、飛行

機を使おうがラインツーライン。そういう言葉をごろ合わせでいくと、ショップツーショップとか、ドアツードアとか、最近はルームツールームだというような議論まであるわけです。これは多分宅配便が伸びているという議論と同じように、少子高齢化を迎えて買い物になかなか行けない時には、届けることになります。昔は出前があつて御用聞きがいたんだけれども、それがなくなったものだから、例えば本の宅配などを含め、糖尿病の患者さんのための食事を宅配してもらうように、宅配便が少しずつ増えているというふうに思っているわけです。

そうなって考えると、もちろん国際物流というのも大事だし、都市の物流も大事です。実は新丸ビルに1日に来る車の約70%がトラックです。デパートは買い物をする場所だと思っているけれども、実は1日5万人、6万人の買い物客が持って帰る分の商品を毎日運び込んでいるわけですから、1日700台ぐらいトラックが来ます。そうすると、もちろん産業という視点もありますが、生活の物流というんでしょうか、そういうことがあつてもいいのかなというふうに、まず1つ目に思いました。

次に、そのときにこれからどんな対応があるかなということが2つ目の話になります。「つなぐ」という議論がやっぱり要るんだろうと思います。今、お話がありましたように、積みかえとかそういう議論ですね。いろいろな、今回の資料は交通機関別に書いてございます。これはそれでいいんですが、それをつなぐのはどうするのかと。人の交通の場合には乗り継ぎという議論がございましたけれども、貨物の乗り継ぎはどうでしょうか。皆さん方、引っ越しを経験なさってご存じかと思いますが、私、一番遠いのはマニラに引っ越しして、一番近いのは1丁目から3丁目に引っ越したんですが、荷物をつくるのは同じなんです。運ぶという距離感よりも、実は梱包したりすることが大変です。そうすると、荷役だとか、積みかえるとか、梱包するとか、要するに貨物を乗り継ぐとか、そういう議論がやっぱり欲しいと思います。

それはどうやって考えるかという、1つは人にバリアフリーがあるなら物にもバリアフリーがあつてもいい。物を運ぶときというのは生まれたての赤ちゃんと思ってください。大事に温度管理をしながら、風邪をひかないように乳母車を押すでしょう。そうすると物理的には段差があると困ります。そういう細かい話から、海上コンテナを積みかえて、ガントリークレーンを効率的に操作することも大変です。つまり、貨物の乗り継ぎと、それをもう一歩進めて、情報システムでつなげないかと思います。例えば陸にはITSがあり、海にはAISがある。何でそこがさーっと情報システムとしてつながらないんだろうかと

というようなことも考えるわけです。ですから、2つ目は「つなぐ」というイメージなのです。

3番目ですが、やっぱり人と物は分けたほうがいいんじゃないかと思います。極端な意見ですが、豪華なお宅には玄関と勝手口があります。やはり生活の中で人の移動のルートと物のルートを分けたいと思います。例えば時間帯で分けるとか、表通りと裏通りで分けるとか、地上と地下で分けるとか。そうしたほうがお互いに心地いいし、トラブルも少ないし、交通事故も少ないだろうし、お互いに便利でしょう。そういった場合に、建築計画で処理するのか、土地利用計画で処理するのか、道路計画で処理するのか、交通規制でやるのか、いろいろな方法があるんだろうと思うのです。つまり人と物を「分ける」ということがあってもいいと思っています。

以上です。

【座長】 ありがとうございます。G委員、K委員、A委員、そういう順番で、またB委員のほうへ行くというふうにお願いします。ではG委員、お願いします。

【G委員】 これまでにも皆様からご指摘があることの繰り返しになると思いますけれども、ITとか、ICTとか、ITSですが、こういう情報通信技術を使ってどういう利便性とか、安全性だとか、あるいは災害時の対応とか、便益があるかということ、やはり複合的な効果に配慮して、それをどうやって評価していくかという取り組みが必要ではないかと思います。ただ野放しにしておくということではなくて、最近iPhoneとか、スマートフォンですか、そういったようなものも普及してきて、それがやはり交通だとか、我々の移動などに随分利便性をもたらしているわけですが、そういうことによって社会がどういふふうに変っていくのかというようなこともしっかり予測したり、複合的な効果を評価するような取り組みは国として必要ではないかなというふうに最近痛感いたします。

それから私、エコドライブのコンテストの審査委員長をここ数年務めていまして、中小の物流事業者で大変まじめにやっているところがあります。結構数十人ぐらいでやっているところが大半ですが、そういったところできちんとやっているところというのはほんとうに見習う面が多々ありまして、管理や社内教育もしっかりしています。そういうのを見ていると、やっぱり運転マナーも含めて大事だなと思います。そう考えると、交通に対する教育というものをもう1回見直していいのではないかと。途上国、新興国に行きますと、交通マナーがかなり乱れていますけれども、そこへいくと日本はほんとうに文化的

だなあと逆に感じます。そういったものを推進するような仕掛けもどこかであっていいんじゃないかなというふうに思いますし、それが結局は、最近よく私使っている言葉で、健全なモビリティ社会の発展と言いますけれども、そういったものをやっぱり促すような国としての仕掛けがあっていいと思います。

それからもう一つ、ちょっと最近1週間に1回ぐらいしか車を運転しなくなりましたけれども、逆にそうなって感じるのは、マクロには車というのは結構流れがよくなっているんですが、ミクロに見るとまだまだ渋滞しているところがあります。そういったところを、もうちょっとこれ工夫すればいいのになというような箇所が結構ありまして、そういったところというのはきめ細かくやっぱり改善していくような目配りというのは大事ではないかなと思います。1つ典型的な例を挙げますと、バスストップが交差点の中、20メートルとか30メートル以内にあり、問題だと思いますね。交差点というのは50メートル以内駐停車をなくしたら、大幅な渋滞解消になるわけで、大都市の中で、大きなバスが交差点の間近で止まるということ自体がちょっと問題で、ミクロスコピックに見た交通の流れを改善するサービスといった面にもぜひ視点を向けていただきたい。先ほどのマナーやエコドライブも含めて実は交通事故を大幅に減らすというような取り組みであったりしますので、そういった副次的な効果も含めた改善効果をぜひ把握しながら、それ推進するような仕掛けをぜひお願いしたいと思っております。

以上です。

【座長】 ありがとうございます。K委員、お願いします。

【K委員】 皆さんのご意見を承ってしましてお大変勉強になっております。物流については何人かの先生がお触れになりましたので、なるべく重ならないような意見を言おうと、考えているところです。もうご指摘のように、やはりグローバル化した日本の経済を支える物流は、国内と国際をどういうふうにスムーズにつなぐか、これが非常に重要な問題でございますので、ぜひご検討お願いしたいと思っております。

それから個人的な経験も踏まえてなんですけど、今までの物流の議論、あるいは交通の議論では、規格の問題というものがなかなかテーブルに乗せられなかった。鉄道の線路の幅をはじめ、橋の強さ、道路の強さ、トンネルの大きさ、そうしたものが日本は非常に制約が強く、国際的な基準から立ちおくれしてしまいました。今日45フィートのISOの規格のコンテナの話がありましたが、45フィートのコンテナが走れないのは、アジアの中でも日本だけではないかと思えます。かなり前から香港を走っておりますし、やっと日本で

は今回、宮城県のほうで使えるようになったということですね。これは昔から例えば、ブリッジフォーミュラの問題とか、いろいろと大変な問題がありますので、そう一朝一夕ではないと思いますけれども、お願いしたと思います。さらにISOのこれからのステージでは、既に48フィートというのが出てきておりますし、それから53フィート、それからアメリカの国内ではもう63フィートとかという巨大なトレーラーが走っております。ですから今後、日本の物流を含めた交通関係の諸規格について、国際的な基準を踏まえた規格というものをどの辺に見据えるのか、という議論をどこかでしていただければ大変ありがたいと思っています。

もう1点は第1回目のときにも申し上げましたが、日本の物流は非常にサービスの質もいいし、利便性も高い、ある意味では世界に冠たるというふうに言っているんだろと思いますが、果たしてこれがいつまで続くのかという危惧の念を持っております。非常にコストがかかっているのではないか、あるいは効率性という面で見ると、ほんとうに効率的なのか。すべて翌日配達する、速く着けるとというのが今までの美德だったわけですが、これから限られた資源の中で労働力の問題や、いろいろな問題も含めて、ほんとうにすべて最高のサービスを維持、すべてに対して維持していく必要があるのかどうかということも、ちょっと考えていかなくちゃいけないのかなというふうに、私自身は思っているところであります。

それから先程、小さな物流業者できちんとやっているところがあるというお褒めのご発言がありましたが、「中には」という言葉がつかえましたね。実はそうでないところも、どちらかというときが多いということがございまして、まさにご指摘のとおり、それに携わる人たちの教育や意識が非常に大切なことと思っております。

以上でございます。

【座長】 はい。それではA委員、お願いします。

【A委員】 今日は非常に広範なことにわたりまして事実を整理していただいて、どうもありがとうございました。ここから議論が始まっていくという感じを持っていますので、ほんとうに事務局の皆様のご尽力に感謝申し上げる次第です。

これらを拝見して考えたこと、3点ほどございます。産業にはライフサイクルというものがあって、成長期と、それからほうっておいても勝手にどんどん伸びていくというような安定期といえますか、自分で自由に動いて伸びていくような時期と、それから衰退していく時期がありまして、通常であれば衰退していく時期の産業は退出していけばいいわけ

ですけれども、交通インフラの場合は維持しなければいけないという特殊な事情があります。このことによって、交通の政策というのが一般の産業と比べて難度が少し高くなっているのではないかと考えています。

今日たくさん事例もお示しいただいたのですが、さまざまな成功事例もお示しいただいたんですけれども、間違えていけないのは、この今言ったライフサイクルの3つの期間を分けて考えなければいけないということ、すなわちたくさん事例がありますがその地域に合った、あるいは地域の交通インフラの状況に合ったものを選んでいくということとしないと、無駄なお金を使ってしまうということにもなりかねないわけで、場合分けして状況に応じて選んでいくということが非常に重要なのだらうと思っています。例えば、成長期とか安定期にある地域や産業がやたらに補助金を求めて、国なり自治体に依存して経営していくというもおかしな話でありまして、予算も限られている中では必要だけでも自力では維持できないものに対してそれを使っていくというような発想も、今後は日本の人口が減っていく中で求められていくのではないかと考えています。

では、その補助金を使う、必要だけでも維持の困難な交通インフラをどう選ぶか、という点では、やはりこれは住民の方に選択していただくということも重要なのではないのでしょうか。例えばバスの路線であるとか、鉄道であるとかも、自治体がこの路線をやります、やめますではなくて、例えばこの路線を維持するためにどれだけのお金がかかっている、そのコストを支払ったとしても住民はそれを必要と考えるのか。選択するということは、そこに税金なりを入れていくということでもあります。そういったことを今まで地元の方も知らない、そんなにお金がかかっているって知らないという、廃線になるといふときになって初めて、こんなに赤字だったのかということを知るといふようなこともあります。情報を開示して住民も含めた議論によって費用負担も理解した上で、継続するか否かの選択をして。少し話はそれますが、日本人が今まであまりこういう議論であるとか選択をしてこなくて、ほんとうに地方分権できるのかというようにおっしゃる方もいらっしゃるけれども、交通という非常に身近なところで選択をするという議論に参画することを第一歩に、そういった土壌をこの国につくっていくということも非常に重要なんじゃないかというふうに思っています。

それから、別の視点になりますが、日本の交通の質や物流の質の高さというのは、海外から来た人は感動しているもののひとつです。私たちはこれが当たり前だと思っているんですけれども、先ほど遅延の話もありましたが、遅延をするといっても1時間おくれるわ

けでもありませんし、突然何かがキャンセルされてしまうということもない、この当たり前の手ざわりのよさ、海外から来た人、こんなにストレスのない暮らしてあるんだなあということを言ったりするわけですが、これはやっぱり国際競争力の1つだとも思っています。日本のソフトパワーの1つですので、先ほどK委員からお話があった、過剰な品質で過剰なコストになってしまうのはいけないんですけども、一方で観光で伸びていこうともしているわけですので、こういった品質を維持しながら、1つの日本の特徴なんだという国をつくっていくことも必要なのではないかというふうに考えております。

【座長】 ありがとうございます。それでは2回目に入りますので、B委員、お願いします。

【B委員】 またまちづくりとの関係でお話ししますけれども、今A委員が鉄道、おそらく日本の交通は質が高いとおっしゃっていたと思うんですが、鉄道は間違いない事実でしょうというふうに認識できるんですけども、それも都市部ですね。ところがバスはかなり差をあげられて、かなり悲惨な状況にあるんだという認識をぜひしていただきたいというふうに思っています。

そうすると、交通において利便性の向上を図る場合に、特に都市単位で考えたときに、バスの利便性をかなり上げないと、日本全体の、地方都市も含む利便性が上がらないんだろうという、そういう認識を私は持っております。それで、じゃあ利便性を上げるにはどうしたらいいかという、交通だけでやるのはもう限界の部分と、そしてある程度できる部分とあると思うんですが、かなり限界の部分が地方都市では多いのかなということがあります。具体的には中心市街地が、ある想定している中心市街地がずれて別のところに移ってしまうことを読み切れずに、中心市街地に交通網を組み立てるなんていうこともこれから起こり得ると思いますので、都市計画との連携で中心をどこに見立てるかということも、将来予測していかないといけないのかなという気がしています。

特に中心商店街が今崩壊状態であります。で、3割、2割の店舗が空き店舗になっていることを考えると、この戦略をどうしたらいいかという、もう中心商店街については買いたいものがないとか、そういう店がないとか、人口が減少しているという、その人口を上げたり、買いたいものを増やせば中心地として保てる状況がありますけれども、それに対して交通をバックアップするという理屈なら、かなりいいと思います。その辺の連携が1つ必要だろうと。そういう意味では都市計画との連携をどうするか、サービス水準を一定以上のものにするために、都市計画との連携だけで果たしていけるのかどうか。もしか

すると地方自治法でやるべきだというような、キシイさんが本の中にも書いておりますので、そのあたりの解が今見つかっていないなという気がいたします。これが1点目です。

それから郊外の路線などは都市計画道路のところに、例えばバス停をつくるにも、1キロに1カ所ぐらい戦略的にヘビタマ型の土地利用という、蛇が卵を飲んだように、高規格のバス停をつくるとか、そしてそこにコンビニをつくったり、シェルターをつくったりして、むしろ利便性を高めないといけないんだらうというふうに思っています。旭川の例を見ると、鉄道は1日1万人の乗降客なんですけど、そこで100億の投資をしているんですけども、バスは1日8万人の利用客なんですけど、投資はほんの数百万か、数千万かわかりませんが、ほんのわずかですね。そういう意味で、投資に対しても適切に配分をしていくということは地方都市についてはあり得るお話かなと。これが、まずは都市計画的な点です。

2つ目は情報についてですけども、G委員が、やはりICTを使ってやるというのは大賛成なんですけど、実はこれをやろうにも、例えばJR北海道の旭川はそれがないと。ところが、バス会社の1社は持っているけれども、もう1社は持ってない。そうすると当分、10年先か20年先か、JRの戦略としてやらなければ、鉄道との連携もない。そしてバス会社の連携もとれないということが現実のものとしてあるわけで、こういうところに利便性が、国土交通省がどうやって関与できるか、具体的な方策がどうしても必要かなというのが2点目のところですよ。

あと3点目ですけども、これはちょっと私個人的な見解でいつも思っているんですけど、鉄道、都市内を移動するときに鉄道に座りたいということがかなりあるんですけども、座りたいということは仕事をやりながら移動したいということですが、それをうまくやれるところとやれないところがある。多少お金を払ってもそういった利便性を享受できるような、そういう鉄道を走らせることも、都市内には時間価値が高い人がたくさんいらっしゃるんで、そういうことも必要かなというふうに思います。

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】 やめようかなと思ったんですけども、ちょっと時間があんなので。ほんのちょっとだけです。今日のは、利便性とかいろいろ書いてあるけれども、結局大都市圏とか、都市とか、そういうところでの話。その辺でどこを目をつけるかということと、それがこれからの何々基本法と絡めてという、そういう理解のもとでいいんですけど

ども、1点目は大都市の交通機関、交通サービスが災害時にどんなパフォーマンスをし得るか。あるいはそれに向けてどれだけのBC Tなり何なり、少なくともこういうプランでやっていますということを公開しているか。こういうたぐいのところは重要な視点だと思っています。そのところはまだまだ手つかずだけれども、世界中でそんなことをやっているところはどこにもないだけれども、日本のオリジナル型としていけるといえるのはおいしい、しかもこのタイミングではみんな覚えていますからやれますよね。これは1つお勧めです。

2つ目はシェアリングであります。大都市ではいろいろなものをシェアすることがパフォーマンスを上げることの非常に手ですけれども、カーシェアリングもそうだし、自転車のシェアリングも随分、昨日も横浜でやっているの見てきたけれども、やったり、これからまだまだですけれども、きっと余地はある。それと同時に、いずれの回かで環境の関係でいうんでしょうけれども、物流で共同化ってシェアリングなんですよね。これはいわゆる金銭的な効率と反する面もあるんだけれども、環境負荷という面からいったら極めて重要ですよ。したがって、都市における物流での評価的なのというか、視点としては、1トンキロ運ぶのにどのくらいの走行台キロで済むのかというようなところでやりますと、手段としてはこのシェアリングのところに着目していただきたい。これが2点目です。

最後1点だけ、これはほんとうに個人的な好みで言うんですけれども、これいつも人流、物流と出るんですが、人流は物資流動とか物的流通というところからスタートしていて正当な言葉なんです。ただどいつの間にか、それに対比するので人流という言葉が出たんだけれども、これはあえて言えば人って見ていないんですよ、実は。人の流れ。あんたはワンオブ人流というふうに言われるのが、この法律の趣旨に合う表現かという、僕は違うと思っています。だから僕は決して人流という言葉は使わないんですけれども、よくお考えになって、人流という言葉を使うのかどうか。国民視点、ユーザー視点から見たときにどうかお考えいただけたらと思います。

以上です。

【座長】 M委員、お願いします。

【M委員】 先程私が人それぞれの視点から見ると、人の移動の利便性向上と円滑化や効率化というのは並び立たないのではないかと申し上げましたが、最後にD委員にそのことをもっとわかりやすく説明していただいてありがとうございました。たしかに人流と考えれば、単に人の流れですから、これは利便性向上と効率化が一致するのですね。

この人流に関する資料では、資料では人流という言葉が使用されているので私も使うのですが、人流編は改善状況という表現がずっと並んでいるんですね。道路交通の改善状況、何とかなの改善状況と。一方、物流編のほうは概要という言葉が続きます。人流編には、様々な改善された事例が書かれていますが、物流編には概要が載せてあります。それには、何か意味があるような気がします。いずれにせよ、今回の資料からは、今回のテーマである交通の利便性向上、円滑化・効率化を阻む交通の諸問題がどこにあるのかあまりはつきりしません。もうちょっとテーマが浮き上がるような資料にしていただければ良かったかもしれません。今日のテーマとここに書いてあることがなかなか結びつかないですね。個別のことは書かれていますが、ですから、今回大きいタイトルは交通の諸問題に関する検討会ですから、毎回交通の諸問題を検討しなくてはならない。ですから人流に関してはコレコレの課題がある、物流に関しては、コレコレの問題があるという風にご説明いただいたほうが分かりやすいです。物流の課題などは書かれていることより、もっとあると思うんですね。例えば45フィートのコンテナになってきたときに問題もあるでしょうし、バルクの船が大きくなったときの課題もあるでしょう。でもそのようなことは書いてありません。そのような課題は、今回のテーマとはずれているのかもしれませんが、そういうものを求めている資料なのかどうか、その辺もよくわかりません。どこまで交通の範囲を広げて議論するべきなのかもわからなくなってきました。

以上です。

【座長】 ありがとうございます。じゃあ、あとお二方から意見をいただきます。J委員。最後にL委員、お願いします。

【J委員】 1点だけなんですけど、B委員、それからA委員、I委員の議論の中で、ちょっと参考になるかもわからないことで、既にご存じのことかと思うんですけども、I委員とかおっしゃられたとおり、やっぱりどれだけコストがかかったのかというのは非常に大事だと思うんですね。いろいろな地方自治体でお手伝いとかさせていただいているときに、やっぱりそのことは非常に考えるんですが、1つのポイントは、ここがコストベネフィット的に見合っていないのでやめようということになると、悪循環になっていくパターンが多いということです。サービス水準に対する人の反応が非常に不連続な状況になっている。要するに多少サービスを上げたところで、みんなバスに乗ってくれないんですよ。で、かなり思い切ってサービス水準をあげてやると、ある程度は乗ってくれると。けれども、やっぱりそうなっても財政的には赤は赤なんですよ。その状況を社会として

どう見るかということの判断だというふうに感じています。

で、そういう意味でいくと、おそらく人口20万人以上ぐらいの都市は、例えばこれ海外の例でいくと、大体市の予算の10%ぐらいを公共交通にかけて、それだけでは赤になるんだけど、町全体の効用として見てはプラスなので、その範囲で運営していくというふうなことをやっているところは成功しているといえます。モラルハザードにならないように、工夫しながらやるということだと思います。あと日本の場合、やはり問題なのは、どんな小さいところも、やっぱりバスもやりたいみたいな感じのところ、公共交通もやりたいという感じのところがあって、その戦略をそれでよいのかはっきりさせるということもやっぱり大事です。これも海外の例で申しわけないんですが、例えばイギリスの小さな都市ですと、高速道路のインターチェンジを自動車でおりと、「中心市街地こちら」というふうな案内がずっと出ていて、そこにいくと町の都心に大規模な駐車場があるわけですよ。そこに車をとめて、あとは小さい町だけれども、町中を1日歩けるようにしていると。だからそれは公共交通をある意味戦略として捨てているんですけども、必ず車で行って利便性が高いような戦略をとるとするのは、むしろ小さい都市でしっかりとったほうが良い戦略なんじゃないかなと思います。だからそういう意味で、公共交通が機能するには、ある一定レベル以上のやっぱりサービスの高さが必要で、B委員おっしゃられたことの裏返しだと思うんですけども、それはやっぱり非常に大事なことではないかなということと、あとある一定レベル以上の都市では公共で思い切ってサポートするという視点というのがやっぱり必要になってくるのではないかなということです。

以上です。

【座長】 それでは最後をお願いします。

【L委員】 この検討会が交通資本と社会資本資本とを両輪だということで私も参加させてもらっています。両方に関係するものとして先ほど、何人かの先生が健全な交通のために教育が大事だと言われたんですよ。社会資本整備の中で、教育がすごく大事であると委員の皆さんも教育の重要性の話をされるんですが、社会資本を整備するという中で、教育を施策の中でどう生かすのかというのは大変難しい問題です。

今度は交通の問題を考えたときに、インフラの整備もありますけれども、インフラの整備というよりも人々がどういう行動のパターンをとるのか、行動するのかとか、ものがどういうふうに流れていくのか、それには必ず人が関与してくるということになりますよね。先ほど、教育をやることによって事故も減るし、それからエコ交通という意味でも教育が

大事だと私もそう思っているんですが。

それでこの検討会と、社会資本整備の重点化の委員会の両方で、教育ということ、これは国土交通省だけの問題ではないけれども、考えなきゃならないところへきているんだろうと思います。大災害が起こり、環境問題が起こり、それから生活のいろいろな問題が起こったときに、原点に教育を考えないとまずいんじゃないか国土交通省の政策全体の中で教育が大事なんだということをもう少し強力に出していく時期に今いるんだろうと実は思っています。私は強力にそれを進めたいんですけども、なかなかむずかしい交通問題を考えていく中で、教育とリンクした形で政策をうまく動かしていけないのかなと考えながら、先ほどから聞いていました。最後になりましたが、一言申し上げました。

以上です。

【座長】 ありがとうございます。また今日もたくさんのご意見いただきましてありがとうございます。資料に基づく議論だったわけですが、資料は統計的なものを含めてかなり広範な資料でした。国民目線の政策を展開するという意味からいうと、どちらかという、国がどういうことを行ったというふうな資料のつくり方だったと思われま。1つの見方が最終利用者である国民の参画というか、意識の向上とその決意を求めて、例えば生活交通を維持するのかどうかということ国民が判断してもらうための材料を提供できるかというふうなところが問題意識としてあったわけです。

一方物流と人流、人流という言葉がいいのかどうかということもありましたけれども、人の流れとものの移動は全く別な話であると。2つの効率化というのはきっと違うというふうなことです。人の効率化というよりも、人の満足度をいかに高めていくのかというふうなことが目標であって、それはおのずとどれだけの費用を投下するということに対しては説明のもとに、満足度をどれだけ高めることができそうだというふうな説明、説得が同時に要ということになります。

また、ものに関しては産業構造、これは産業構造に関してはF委員がおっしゃっただけだったんですけども、産業構造の関係からいって、ものの流れというのはどうとらえるかと。また、最近BCPと災害という話と絡めて、サプライチェーンがどれほど日本に複雑に起こっているのかということはいくつかつかめていない。災害が起こってみると、ある基本的な部品が生産が滞ってしまって、巨大な産業が停止してしまうことが起こっている。サプライチェーンをきめ細かく分析して、産業構造を意識しながらBCPAのための物流というものを考えておく。あるいはD委員はBCPのための人の移動も考えておくという

ことをおっしゃったけれども、そういうふうな意識をやっぱり必要とするというようなご意見が今日改めて出たということです。今申し上げたのは今日の新しい議論の視点がどういふところにあったかというのを自分なりに整理すると、そういうところにあったのではないかと思っているわけです。

それから健全なモビリティ、これはG委員からお話があったんですけども、これも新しい考え方、視点であると思うし、それから今回の6回のお話の中で入っていないんですけども、安全性という、これD先生から何回か言われましたけれども、安全性というのはやっぱり変えてはいけない要素だろうというふうなこと。これもキーワードにテイクノートしなければならぬ話であるということです。

それから規格が議論の制約になっているのではないかという話が出ました。これも表現は違ったんですけども、従来から出ているんですが、規格の制約という表現の仕方というのは新しい表現の仕方だったと思うし、この辺もこれからの議論の取り入れを考えていかなければならないことであると思います。

ということで、新しいキーワードをいただきました。ありがとうございました。これからどういふふうにこの議論を扱っていくかというのは今後の話ですけども、お手元の参考資料1のところに先回よりいただいた議論のポイントを要約したものをつくっております。これをみんなの共有物としまして、さらに今後、議論を発展させるために整理の対応としたいと思っていますので、今日の部分を含めて、またこの資料を追加するというふうな格好をとっていきたいと思っています。委員からの意見が出ましたので、最後のところで新しく公共交通政策部というのができたわけですから、その部長に何か一言いただければと思います。

【公共交通政策部長】 本日もいろいろ多岐にわたりますご指摘やご意見をいただきましてありがとうございました。資料の作成にかかわる点と、それからご意見にわたる分と、それからこの全体の議論の組み立て方にかかわるご意見と、大ざっぱに3つあったかと思えますけれども、ちょっとまとめて申し上げますが、私どもとしては、意図としましては当面は年内、できるだけ幅広くいろいろな観点からご自由にご意見を伺いたいというつもりで進めております。ただ、その際に、議論はある程度、そのたびごとにフォーカスしていったほうが議論しやすいのかなという思いで、テーマ別に6回に分けて議論をいただいておりますので、それが終われば、ここまでの議論をすべて振り返りながら、全体的な討議はまた年が明けてから改めてお願いしたいと思っておりますし、それまでの6回、7回

におきましても、もちろん大所高所からのご意見というのも引き続きいただきたいというふうに思っております。

本日いただきました資料作成とかデータの作成にかかわる部分につきましては、正直言ってなかなか難しい、対応の難しいものもあったかと思えますけれども、できるだけ私ども事務局として努力をいたしまして、そのテーマにふさわしい回のあるときに、できるだけ資料はお渡ししたいと思えますが、間に合わない場合にはそれより後になってしまっても、いずれにしてもできるだけ早く、事務局として用意をさせていただきたいと思っております。

こういうようなご議論、3回、4回、5回、6回というふうにつづけていただく中で、この参考資料の1というものをどんどん充実させていって、それでどういうふうにこれまでいただいているいろいろなご意見を整理していったらいいかというのを考えていきたいと思えます。そのときにどういう論点を立てていくかということ自体も非常に重要な問題であります、そのあたりはまた年を明けてご議論いただきたいと思えます。まずは私どもとして、こういうふうに分けるのかな、議論を分けていくのかなというふうなことを整理をしたものを順次、毎回少しずつ充実させながら増やしていきたいと、こういうようなつもりでおりますので、引き続きどうぞよろしくお願いいたします。

【座長】 委員の中の意見にもあったんですけども、資料をまとめるのは大変困難だと思うんですが、いろいろとパワーポイント上の資料がたくさん出ますが、どのくらいの政策経費が係ったのかというのは知ってみたいですね。これそのことを意識しないで議論すると言葉だけの話になっちゃうし、またそういう意味の効果というのを具体的に確認しないでやると、最近あまり調子よくない企業というのは技術は一流だけれども、製品がユーザーに満足されるものができないと。政策は一流なんだけれども、効果が出ないというようなことに近いような話になっちゃうから、ですから、そういうふうな何かの費用対便益みたいなものをあらわすものがマクロ的にあれば、3段階でもいいんです。これは政策、投資、効果、一般的に高いとか一般的に中くらいであるとか、低いとか、そういうふうなご経験からの印象でも結構ですけども、そういうふうなことを少し出していただくとやりやすくなるような気がしますので。

【D委員】 ちょっと1点だけいいですか。

お願いできればということなんですけれども、フィールドをこうやって毎回分けて議論するのは大いに結構でいいと思うんですね。ただ何を議論するのかというのは、この検

討会の何がターゲットなのかというのは論点としてやっぱり常に書いておいて、ここまでのファクトを理解する、ここまで国交省が施策としてやってきたものをリストアップして、それを今委員長おっしゃったような、ある種の評価をしてみるとか、あるいは世界を眺めたときにどんなオプションがあり得るのかをソートするとか、で、どんな方向に行くべきかということを検討するとか、それからもっと言えば基本の幾つかのアイテムで入っているものの、何にどう生かすという議論なのか、少し議論の縦軸を整理しておかないと、何か勉強会みたいな、学会みたいに何かやるような感じとなっちゃってと思いますけれども。意見です。

【座長】 ありがとうございます。そういうふうなことを少し念頭に置いて、次回の資料作成を事務局とご相談したいと考えます。どうもありがとうございました。

今日の議事は以上でございます。3回目の交通の諸問題に関する検討会はこれもちまして終了といたします。

次回の検討会は11月11日16時からということでございます。今度の議論の観点は「まちづくり観光立国」という観点からご検討いただくということになります。B委員がまちづくりということを盛んにおっしゃいましたけれども、それが議論の中心になりますので、またよろしくをお願いします。

本日は委員の皆様方、ご多用中にもかかわらずご出席いただきましてありがとうございます。

それでは最後に事務局から事務連絡をいただきます。お願いします。

【企画調整官】 1点だけ伝えさせていただきます。本日の議事につきましては後日皆様に送付させていただきます。ご了解をいただいた上で氏名を伏せた上で、国交省のホームページなどにより公開させていただきます。本日は遅くまでどうもありがとうございました。

— 了 —