

第5回交通の諸問題に関する検討会

2011年12月8日

【企画調整官】 それでは、定刻よりも少しお時間がございますけれども、出席の予定の方、お集まりいただきましたので開始させていただきたいと思います。ただいまから第5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、年末の大変お忙しい中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の〇〇でございます。本日、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。

本日は政務官にご出席を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をいただきます。よろしくお願いいたします。

【政務官】 一言ごあいさつをさせていただきます。私はきょう初めてでございまして、先生方には5回にわたって真剣にご意見をいただいているということをお聞かせいただいております。冒頭、ごあいさつをさせていただきますながら、また、あと公務が立て込んでおりまして退席をさせていただきますことをまずおわびを申し上げたいと思います。よろしくお願いいたします。

前回は、このまちづくり、観光立国の実現をテーマに先生方のご意見をお聞きしたことを聞いて、報告を受けております。まちづくりと交通の連携のための効果的な枠組みが必要であるということと、また、外国人旅行者に対しては言語だけではなく、文化の違いもしっかりと考えるべきである、このようなご意見を聞かせていただいたということであり、また、先生方のその貴重なご意見をこれからのまちづくり、そして観光立国の実現のためにしっかりと国土交通省、取り組んでいきたい、このように思っております。

きょうはテーマが長いようでありまして、国際競争力の強化、そして地域の活力の向上、災害に強い交通体系、総合的な交通体系をテーマにそれぞれ先生方にはご議論をいただくようであります。どうか忌憚のないご意見をしっかりとお聞かせいただきまして、ここには優秀な国土交通関係の事務方がたくさん出席しておりますので、どうか先生方のお力添えをいただきまして、我々国土交通省としてもしっかりと力を出して頑張っていきたい、このように思っております。今後とものご指導と、またお力添えとご協力を心からお願い申し上げます。簡単、粗辞ではございますが、一言御礼とごあいさつにさせていただきます。

たいと思います。どうかよろしくお願い申し上げます。ありがとうございます。

【企画調整官】 どうもありがとうございました。

本日は26名中17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。A委員、L委員はおくれてのご参加となります。

本日、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たいと思います。G委員でございます。

【G委員】 Gでございます。過去4回ずっと重なっておりまして、出席できずに申しわけございませんでした。よろしくお願い致します。

【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。配付資料の一覧、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5-1-1から資料5-2-2までをお配りしております。

また、参考資料1として第1回から4回まで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お配りしております。さらに参考資料2として、それぞれの検討会で宿題とされた事項についてまとめております。これまでの検討会でお答えした資料も含めて用意してございます。それぞれのページの左上にはどの委員の方からいただいた宿題なのかを記載しておりますので、ご確認ください。また、委員の皆様方には第4回検討会議事録を参考のため置かせていただいております。

以上、配付漏れなどございましたら、私どもに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ことをあらかじめご了承くださいませよう、お願いいたします。

それでは、本日のこれ以降の進行につきましては、座長をお願いいたします。座長、よろしくお願いいたします。

【座長】 ○○でございます。よろしくお願い致します。きょうは寒い雨の中、夜分遅くになりましたけれども、ご出席賜りましてありがとうございます。

それでは、議事を進めてまいります。きょうは冒頭の政務官のお話のとおり、国際競争力の強化、地域の活力の向上、災害に強い交通体系、総合的な交通体系という4つのテーマで議論いただきます。まず、いつもどおりの的確な資料をつくっていただきました。これにつきまして、まず説明をお願いします。

【地域振興室長】 お手元の資料5-1-2と書かれたものがございます。きょうご紹介

介がありましたように大きく4つのテーマがございますので、資料の番号といたしましては5-1-2でございますけれども、4分冊になっているかと思えます。それぞれにつきまして順次説明してまいります。また、参考資料1も横に広げておいて適宜ご参照いただければと思います。

それでは、5-1-2の第1分冊目でございますが、国際競争力の強化からお話ししてまいります。まず、1-1といたしまして国際競争力の強化の必要性ということで、4枚にわたりまして日本の立ち位置等の再確認をさせていただきたいと思えます。1ページ目でございます。日本及び周辺の諸国の経済状況の推移でございます。日本の経済指標につきましては、ここに書いてございますGDP、あるいは1人当たりGDP、おおむね横ばいで推移しておりますけれども、周辺諸国では急激な経済成長が見られるというところがございます。

2ページ目でございます。さまざまな指標で我が国の経済的地位はどうなっているかということでございますけれども、いろいろな指標を見ましても地位が低下している状況が残念ながら見られるということでございます。

3ページ目でございます。こういった状況の中で日本と周辺の東アジア、あるいは東南アジアの諸国と生産・流通拠点等のシフトが継続しているということでございます。海外のそういった生産拠点等の間で一体的な運営が進展しております。例として挙げておりますのは中国でございますけれども、主要部材を中国へ持って行って、最終製品化されたものがまた日本に来るといったような動きが多く見られるということでございます。

4ページ目でございます。日本国内の設備投資につきましても、これを牽引しているのが海外売り上げ比率の高い企業が牽引しているといったような状況、これが左のグラフでございます。あわせて右のグラフでございますけれども、新たに輸出を開始したような企業が国内の雇用を拡大しているといったような状況が右のグラフで示しているところがございます。こうした外需を取り込むことによって我が国経済全体に大きな波及効果をもたらしているという状況をご説明しております。

こういった状況を踏まえまして、続きまして我が国と諸外国とのネットワークの拡充についてお話し申し上げます。まず初めに旅客ということで5ページ以降10枚にわたりまして主に航空を中心にお話をしてまいります。5ページ目でございますけれども、航空政策全体を俯瞰したものでございます。この中身につきまして主なものを順次紹介してまいります。

6 ページでございます。オープンスカイ政策の動向でございます。後ほどお話し申し上げますが、首都圏空港の容量拡大を契機といたしまして、この首都圏空港を含めたオープンスカイの推進が可能になってきたということで、これまで12カ国・地域との間で首都圏空港を含めましたオープンスカイに合意がなされているということでございます。一番直近では11月10日に台湾と合意に至っているという状況でございます。

7 ページ目でございます。先ほど申しました首都圏空港の状況でございますが、写真に示しておりますように羽田空港の再拡張事業、昨年10月からD滑走路及び国際線旅客ターミナル等が供用開始されております。行く行くは約45万回への増枠といったものを見据えております。

8 ページ目でございます。先ほど羽田の説明をいたしました。あわせて成田でございますけれども、こちら30万回という発着枠の増加を図ろうと考えております。羽田と成田と合計いたしまして、首都圏空港全体といたしましては約75万回、うち36万回が国際線というふうに想定されているところでございます。

9 ページ目でございます。さまざまな航空政策等々の結果によりまして、図に表示しておりますのはソウルと上海でございますけれども、こういったアジア近隣諸国に対して日帰りのビジネスも可能なエリアが、これはオレンジ色のところが現地で7時間いられる。緑のところは現地に5時間いられるということなのでございますが、こういったエリアが拡大してきているという状況でございます。

10 ページ目でございます。LCC（格安航空会社）の就航状況でございます。東アジアでも急成長しておりまして、我が国への就航も増加してきているという状況をお示ししております。

11 ページでございます。地方空港における国際チャーター便の運航状況をお示ししております。さまざまな要件等の緩和によりまして多くの地方空港でチャーター便が運航されている状況でございます。

12 ページにそういった要件緩和等の一例をお示ししております。こちらの12ページでお示ししておりますのは、航空券のばら売りの比率につきまして緩和されているということでございます。

13 ページでございます。いわゆるエグゼクティブクラスの方の訪日等の促進に役立つということでビジネスジェットの推進に向けた具体的な取り組みが始まったところでございます。先ほどもご紹介しましたように首都圏空港増枠がなされていることから、成田空

港における受け入れ体制の構築を柱として、この6月に中間報告がなされたところでございます。具体的に専用ターミナル施設の整備であるとか、ビジネスジェット用スポットの拡充等々がこれから行われていこうというものでございます。

14ページでございますが、出入国審査の現状と課題についてお示ししております。訪日外国人増加ということが目標とされている中で、厳格な取り扱いと円滑化をあわせて効率的に出入国審査をやっていこうということでございまして、この相反する2つの役割をバランスよく果たすための制度、組織、設備につまましていろいろな取り組みがなされているということでございます。自動化ゲートの導入であるとか、セカンダリ審査の導入等々が行われているところでございます。

続きまして物流でございます。15ページ以降、7枚ほどにわたって主に海運を中心にネットワークの拡充等の状況をお話し申し上げます。15ページでございますが、国際コンテナ戦略港湾政策の概要でございます。選択と集中という考え方のもと2010年8月に国際コンテナ戦略港湾といたしまして阪神港、京浜港を選定しております。こちらでターミナルコストの低減であるとか、フィーダー網の強化、24時間化の推進、コンテナ船大型化への対応といったようなことを行おうとしているところでございます。

16ページには具体的に京浜港及び阪神港での取り組みの状況をお示ししております。

17ページでございます。あわせて戦略的かつ効率的な港湾運営を実現するため、港湾の一体運営を担う港湾運営会社の制度を創設したところでございまして、この会社は主要コンテナ埠頭の運営であるとかポートセールス等を一元的に実施する主体というふうに想定されております。

18ページでございます。国際バルク戦略港湾政策の概要でございます。我が国の産業や国民生活に必要な資源であるとかエネルギー、食糧等の物資の安定的、安価な輸入ということを目途といたしまして、大型船舶による輸送に対応するハード・ソフト一体となった施策の集中的な実施ということを行っているところでございます。図にお示しておりますような国際バルク戦略港湾10港につままして大型化対応等を行っているところでございます。

19ページでございますが、日本海側拠点港の形成ということでございます。つい先日、11月でございますけれども、総合的拠点港5港、こちらは新潟、伏木富山、下関、北九州、博多の5港でございますけれども、これを含みます日本海側拠点港、あるいは拠点化形成促進港の選定が行われたところでございます。

20ページでございます。輸入通関手続の改善による貿易の円滑化の推進でございます。シングルウィンドウ化であるとか、セキュリティ面のコンプライアンスにすぐれた業者につきましても簡素化を図るといったような取り組みによりまして、輸入手続の所要時間でございますけれども、海上、航空、それぞれ短縮が図られているということをお示ししております。

続きまして、首都圏にございます物流拠点の機能向上ということでございます。東京都内に4つの流通業務団地があるということでございまして、首都圏の物流拠点として整備されております。中でも臨海部にございます南部流通業務団地につきましても、広域的な配送拠点となっておりますが、施設の老朽化であるとか、物流ニーズの変化に対応した高機能化といったようなことが今後必要だということでございます。

続きまして22ページ以降、5枚ほどにわたります、今まで申し上げてまいりましたネットワークの強化等ではなくて、交通関連産業が海外に展開していくといったようなことにつきましてお話を申し上げます。22ページでございますけれども、さまざまな外国におけます交通関係のプロジェクトに日本が参加するといった場合に、トップセールス等の国による関与が弱いということで、これまで不利な条件で競争していたという状況でございます。

23ページ以降でございますけれども、現在、官民一体となったトップセールスの展開、あるいは日本規格のスタンダード化、資金調達等による支援を行っているところでございます。具体的な交通プロジェクトの例を24ページにご紹介しております。

25ページでございますけれども、国内の日系の物流事業者につきましても海外展開が著しい状況でございます。特に中国につきましても非常に増えてきているという状況をお示ししております。

26ページにその具体的な例をご紹介します。倉庫会社であるとか、日本通運さんでございますけれども、こういったようなところがそれぞれ現地に現地法人、拠点等を持っているという状況でございます。

国際競争力の強化につきましても、アジアの活力を取り込みながら、日本の国際競争力の強化を図っていくという観点を中心に施策の説明をまいりました。今ご紹介したような取り組みでございますけれども、こういったものではなお不足している施策、あるいはより強力に進める施策は何かといったようなことを中心にご意見を賜ればと思っております。また、今回、紹介し切れませんでした、例えば東京など大都市の国際競争力の強

化がひいては日本の国際競争力の強化に結びつくというような考え方から、都市間競争に勝ち抜くために必要な施策といったような観点もあろうかと思えます。あわせてお願いいたします。

続きまして地域の活力の向上についてお話し申し上げます。まず最初、27ページから3枚ほどでございますけれども、地域の活力の向上と交通のかかわりについてお話し申し上げます。27ページでございますけれども、左側は人口の転入超過数の推移ということでございます、地方圏におきましては人口が減ってきているということで、東京圏への一極集中が続いております。地域別のGDPの状況、右のグラフでございますけれども、こちら地方圏で特に衰退が見られるという状況でございます。

28ページでございますが、こういった地域の活力といった場合に産業立地というのが非常に重要になってくるわけでございますけれども、こちらは企業にアンケートをしたものでございますが、国内で新規立地を行うための重要な要因として重視するものを尋ねたものでございます。交通アクセスの利便性というのが高い項目、重要なファクターとなっていることがうかがえます。

29ページでございますけれども、これまで整備されてまいりました高速道路の周辺、インターへの到達時間の短いほど製造品の出荷額の伸び率が高いということでございまして、地域の経済産業の発展に寄与しているといった状況をお示ししております。

ここから何枚かにわたりまして交通の充実、あわせて地域の皆様方もさまざまな努力をなされた、その結果によりまして地域の活力の向上が見られたという具体的な事例について順次ご紹介してまいります。まず、30ページでございますが、高速道路整備、具体的には中国自動車道の姫路鳥取線でございますけれども、22年3月に鳥取まで開通したということでございます。これと相まみれまして鳥取インター等々、鳥取県東部の地域で工業団地等の整備もなされておまして、いろいろな企業が立地しているということでございます。1,200人ほどの新規雇用も得られているということでございます。

31ページ、こちら先ほどご紹介しました姫路鳥取線、鳥取自動車道に関連しておりますけれども、あるペット用品製造企業でございますけれども、中国地方に4つあった工場、あるいは配送センター等を鳥取インター付近に集約したという事例でございまして、これにより物流コストが削減された、あるいは生産コストの削減にも結びついたということでございます。一方で、機能が逆に弱くなったという地域も一方で生じているということも否めない事実でございます。

32ページでございますが、港湾整備による地域活性化の事例でございます。大分県の中津港でございますけれども、この中津港の整備、あわせて自動車工場が人及び関連企業が進出したということでございまして、1,130億円の投資及び5,700人の雇用がこの地域で創出されたという事例をご紹介します。

33ページでございます。いわゆる長野新幹線の開業効果でございます。写真で紹介しておりますのは、佐久平駅の周辺の状況でございます。新幹線の開業にあわせて区画整理事業を実施しておりまして、商業施設の新規立地が100件といったような状況でございます。また、周辺には人口も定着しておりまして、人口増が見られるといったような状況になっております。

34ページでございますが、この3月に開業いたしました九州新幹線の鹿児島ルートの効果でございます。こちらは鹿児島県内における宿泊客数の動向を表にしておりますが、関西、あるいは中国地方からの宿泊客が大幅に増加していることがわかります。

35ページでございますが、この九州新幹線の効果を九州全域に波及させようということで、各駅からのフィーダー交通の強化がそれぞれで取り組まれているところでございます。

この中で一番南のほうにございますけれども、大隅半島の鹿屋に直行バスの例を36ページ、次のページで詳しくご紹介しております。これまで鹿児島から鹿屋につきましては、フェリーとバスを3回、あるいは4回乗り継ぎを要するといったような状況で、特に外からやってきた方にはわかりづらく利用しづらい状況だったということでございますけれども、新幹線の開業効果を波及させるためフェリーにバスを乗せる。結果的に直行バスという形で運行する実証実験を行っているということで、輸送人員を大幅に増加しているということで、現在は本格運行に向けた取り組みが実施されているということでございます。こういった取り組みの成果が徐々に九州全域に波及していくということが期待されているところでございます。

続きまして、こちらは日立市の山間部、山間の地域の状況でございます。こちらは過疎化、あるいは高齢化が進む山間地域でございます。公共交通空白地域であったという状況でございます。こういったところ、地域で皆さんが市といろいろ調整、協議いたしまして、住民の生活の足の確保を検討してきたということでございます。結果的に地域の皆様方がNPO法人を設立いたしまして、会費を徴収して運営していくということでデマンド型の乗合タクシーが運行されているということでございます。こういった地域の問題をみ

ずからでいろいろと議論して解決していくという過程でコミュニティの醸成が図られた。あわせて、実際、こういったものを運行することによりまして外出機会の増加、あるいは地域の行事への参加人数の増加といったような形で地域の活性化につながったという事例でございます。

38ページでございます。前回もご紹介いたしました、東海北陸自動車道の全線開通によりまして、例えば高山、白川郷といったようなところにつきまして観光客の集客エリアが拡大してきているということでございます。観光、いわゆるツアーにつきましても、従来ですと北陸自動車道の片道のツアーしか組めなかったわけでございますけれども、東海北陸自動車道と北陸道、合わせて使いまして周遊ルートができるといったようなことになっております。

39ページは能登空港の例でございます。能登空港からのアクセス向上のため、乗合タクシーを運行したり、ガイドブックを発行したりといった地域の取り組みがなされているということでございます。

40ページでございますが、長崎港でクルーズ船の誘致をなされているという例でございます。大型クルーズ船に対応した旅客船ターミナルの整備がなされております。あわせてクルーズ観光客の利便性を向上させるために県が入国審査の補助を行うといったようなこと、あわせて商店街で銀聯カードが使えるようにするといったような取り組みを行っておりまして、長崎港の寄港数、あるいは乗船数ともに増えているところでございます。

41ページでございますけれども、農産物を中心に流通の広域化の事例をご紹介します。上のグラフでございますけれども、東京の中央卸売市場に入荷する生鮮食料品の平均輸送距離が伸びているということでございます。下は具体的にトマトの例をご紹介します。トマトの平均輸送距離も遠くから運ばれてくるといったような状況になっております。

42ページ、さらにトマトの例でございますけれども、北海道の平取町からのトマトの出荷が行われているということでございますけれども、近年、出荷量が非常に増えておりますが、その大半が東京、京都、大阪といった遠隔地でございます。日高自動車道を経由して苫小牧港から出荷される道外出荷量が大幅に増えているという状況でございます。

続きまして、既存の高速道路のネットワークを有効に活用するためのスマートインターチェンジの例でございます。もともとの写真に紹介しておりますのは、東名高速の遠州豊田、パーキングエリアがあったところでございますけれども、ETC専用のスマートイ

ンターチェンジを設置しました。あわせて周辺で大型商業施設等が開業したところでございます。

44ページは、道の駅の例でございます。道の駅、休憩機能、情報発信機能、地域連携機能等をあわせ持つわけでございますけれども、こちらで地場産の品の販売であるとか、災害時のこの東日本大震災のときにもいろいろな拠点としても有効に機能したということをご紹介しております。

ご紹介してまいりました地域活力の向上というテーマでございます。交通に関する社会資本整備も順次進んでいる中で、今回、ご紹介しました事例のようにうまく活力向上に結びついている事例ばかりとは限らないと思っております。同じように交通の整備がなされていても、地域の活力向上に結びついていない場合もあろうかと思われま。そういったことも含めまして交通の整備によって活力向上がうまくいく場合の要因、あるいはうまくいかない場合の要因は何か。また、これまでは見られなかったようなちょっとした工夫やソフト的な取り組みなども含めまして、交通行政、あるいは交通事業者が配慮すべき点は何かといったことを中心にご意見をいただきたいと思っております。

続きまして、災害に強い交通体系についてご紹介申し上げます。まず最初に皆さん既に十分ご承知かとは思いますが、日本が非常に災害が発生しやすい国土だということをごを45ページ及び46ページでご紹介してまいります。こちらでお示ししておりますのは、マグニチュード6以上の地震数、世界の2割が日本周辺で起きているということでございます。活火山も世界の7%が日本にあるといったようなことでもございまして、被害額につきましても日本の国土面積に比べて非常に高いということでもございます。

また、46ページでございますけれども、過去10年間で日本のほぼすべての市町村において何らかの水害、土砂災害が発生しているという状況を示しております。非常に日本は脆弱な国土だということを改めて感じるところでございます。

これ以降、先ごろの東日本大震災における被災状況と緊急対応等についてお話ししてまいります。まず、被災状況と緊急対応でございます。47ページ及び48ページに道路、鉄道、港湾、空港等のインフラの被害の状況、あるいは車両が流出した、家屋が被災したというふうなぐあいに交通機関が受けた被災の状況を写真でご紹介しております。

49ページでございます。まず、いわゆるくしの歯作戦ということで、最初に縦軸の道路を確保し、次いで横軸になる道路を啓開するというくしの歯作戦を展開したところでございます。その状況をお示ししております。

50ページでございますが、震災後の交通関係の復旧状況につきまして、左のグラフで復旧状況の推移、右のグラフで、これは5月の初旬の状況でございますけれども、ネットワークの復旧状況を示しております。最初、甚大な被害を受けたわけでございますけれども、まず最初に高速道路、空港等が復旧いたしまして、その後、順次港湾、鉄道等が復旧してきております。この5月2日時点では約9割の交通が復旧したという状況でございます。

残りの1割ということになりますと、次の51ページでございますけれども、沿岸部の鉄道が残っているという状況でございます。沿岸部の鉄道12路線につきまして、それぞれの地域の特性に応じて、また、まちづくりや産業の復興と一体となった復旧をこれから推進していこうというところでございます。具体的に仙石線であれば市街地の復興と一体で現行ルートの変更も含めた検討ということで、復興調整会議がなされているところでございます。また、三陸鉄道につきましては、トンネル区間に被害がほとんどないといったようなことも踏まえて、また、経営基盤が脆弱だというようなことも踏まえて検討がなされているところでございます。

なお、この12月1日から東北本線と石巻線経由、仙石線とは別ルートでございますけれども、このルートを使いまして石巻発仙台行き直通運行がJR東日本によってなされているところでございます。

52ページでございます。震災直後のさまざまな支援物資の物流におきまして非常に混乱を来したということでございます。具体的な問題といたしましては、物流のノウハウを有する者が当初不在であったとか、情報の途絶、役割分担が十分に決まっていなくて連携ができなかったといったようなこと、拠点の機能が低下したというようなことが指摘されております。こういったことからいろいろ検討がなされておまして、具体的には物流事業者の能力を活用する等々の基本的な考え方が策定されておまして、今後は各地域ごとに具体的な取りまとめを行っていただくということが期待されているところでございます。

続きまして、物流におきまして対応の状況、主にさまざまな代替機能が有効に働いたといったような観点から事例を紹介してまいりたいと思います。53ページでございますが、東日本大震災のときの製油所・油槽所の被災状況をお示ししております。あわせてどのように代替がなされたかということでございます。太平洋沿岸の油槽所、あるいは製油所につきまして大きな被害を受けております。

54ページでございますけれども、港湾を利用した緊急燃料輸送の状況でございます。

発災直後は日本海側の港湾が活用されたということでございます。順次太平洋側の港湾も回復してきているということでございます。

55ページは鉄道を利用した緊急燃料輸送の状況でございます。東北線が不通になったことに伴いまして日本海側を迂回するルート、具体的には黄色く書いてございますけれども、羽越本線等を経由する盛岡行きのルート及び磐越西線などを経由して郡山に入っていくルート、普段ガソリン、石油等を運んでいないルートを活用いたしまして物資の輸送がなされたということでございます。

56ページでございますけれども、こちらは道路につきまして同じように日本海側の幹線道路網が物資の輸送ルートとして機能したという例を紹介しております。日本海側の国道であるとか、高速道路につきまして軒並み交通量が増えていることが見て取れます。

57ページでございますけれども、先ほど石油の例をご紹介いたしましたけれども、それ以外のさまざまな資材の運搬に日本海側の港湾が代替機能を果たしているということのご紹介でございます。

特に58ページ、新潟港について説明いたしますけれども、コンテナ貨物であるとか、それから、普段、太平洋岸を運航しておりますフェリーが運休したということを踏まえて、日本海側のフェリーが増便がなされたといったようなこと、これらが新潟港を中心に運航されたということでございます。

続きまして旅客交通におきまして、同じように代替機能が有効に働いた事例などをご紹介してまいります。59ページは空港の状況でございます。仙台空港が使えなくなったということを受けまして、花巻、山形、福島の3空港につきましては、直ちに24時間運用可能ということにいたしまして、救援機の活動であるとか、代替輸送拠点としての役割を果たしたということでございます。東京、あるいは西日本からの臨時便が運航されております。

60ページでございますが、高速バスによる代替輸送の状況でございます。高速バスにつきましては、震災の翌日から代替輸送機能を発揮しております。新規路線等、柔軟な設定がなされておりまして、重要な役割を果たしておりまして、3月下旬、一番多いときには平常時の2.5倍の人員が輸送されたということでございます。

61ページでございますが、地域のバスを中心といたしました公共交通の被害状況をお示ししております。東北3県のバス事業者の乗合バスの車両につきましては、62両が損壊しております。現在は8割が運行再開している状況でございます。また、あわせて

先ほどご紹介したような鉄道の運休に対応して代替バスも運行されているという状況でございます。

62ページでございますけれども、私どものほうで担当しております、いわゆるサバイバル事業でございますが、こちらを活用して被災地におけるバス、乗合タクシー等の確保・維持を支援しております。補正予算等でも所要額を計上しておりますし、既存制度の補助要件の緩和等がなされております。

続きまして、これを契機にいろいろと参考となる事例が見受けられましたので、63ページからご紹介してまいります。63ページでございますけれども、新幹線の早期地震検知システム、地震時にまず最初に到達いたします初期微動、P波を検知して急ブレーキをかける。非常ブレーキをかけるというシステムでございますが、仙台エリアを時速270キロで走行中の車両につきまして、非常ブレーキが作動いたしまして最大の揺れが到達したときには時速100キロまで減速されていたと考えられるということでございます。

64ページは三陸縦貫自動車道が果たした役割のご紹介でございます。津波を考慮いたしまして高台に計画された高速道路、おおむね半分ほどが部分供用されていた。50%強が部分供用されていたわけでございますけれども、この部分供用区間につきましては住民の避難であるとか、復旧に大いに貢献したということをご紹介しております。

65ページは仙台東部道路の盛土区間が結果的に住民の津波からの避難であるとか、それから、津波・瓦礫の流入を抑制する副次的な効果を果たしたという例の紹介でございます。

66ページでございますが、先ほども花巻、福島、山形の各空港の例を紹介いたしましたけれども、空港につきましては点として全国の各地域に存在しているということで、被災地の周辺地域を拠点とした救難活動、輸送が可能になるという特性を持っております。また、航空路につきましては点と点を結ぶことで形成されるということで、迅速・機動的にネットワークを切りかえることが可能ということで、こういった特性を生かしまして、ある程度密な空港が存在していることによって、災害時・緊急時の効果が高まるということをご紹介しております。

67ページでございますけれども、道路の通行実績情報が活用された例でございます。民間の自動車会社等が会員制のサービスといたしまして、通常時は会員が持っている車の車載器から得られる情報をもとに所要時間、渋滞状況等の情報提供が会員向けにクローズなシステムとして情報提供がなされているわけでございますけれども、震災時、

こういった情報が、通行ができないところは結果的に通行実績が得られないということで、どこが通れないのかということがわかりますので、各自動車メーカー等が普段クローズの会員向けのサービスとして提供されている情報を公開しております。複数のこういった情報、あわせて道路管理者が公表している情報等、最終的にはITS Japanが統合してホームページ等で状況の提供がなされたということでございます。

続きまして、今後の課題についてご説明いたします。68ページでございます。社会資本整備審議会・交通政策審議会の計画部会におきまして、既に7月に緊急提言がなされております。何としても人命を守るという基本的な考え方により、ハード・ソフト施策を総動員して減災を目指す。また、災害に上限はないということを教訓としていろいろな対策を行う。多重防御等の転換といったような提言をいただいているところでございます。交通に関係いたしましても、構造物の耐力の向上であるとか、災害の発生により損なわれる機能をカバーするようなバックアップ体制であるとか、そういったシステムの構築が必要ということでございます。

69ページでございますけれども、これまで主に被災地の話を紹介してまいりましたが、首都圏におきましても鉄道の運転見合せ、あるいは首都高速の通行止めといったようなことが、あるいは電話回線の麻痺といったようなことがございまして、多くの帰宅困難者、推定によりますと515万人の帰宅困難者が発生したということでございます。首都の直下型地震を想定いたしますと、これも推定でございますけれども、650万人の帰宅困難者が発生するというような推定もございます。現在、内閣府と関係自治体などによりまして、この帰宅困難者対策の協議会の中でいろいろ議論がなされているところでございますけれども、大きな2本柱といたしましては一斉帰宅を抑制するといったようなこと、あわせて円滑な徒歩帰宅がなされるための支援、この大きな2本について検討がなされているところでございます。

70ページでございますけれども、各企業における事業継続計画の必要性についてご紹介いたします。鉄道、バス等、公共交通機関、重要な役割を担っておりますので、こういった各企業におきましてのBCPの策定・運用は非常に重要な課題でございます。右にお示ししておりますグラフは、平成21年、2年ほど前に事業分野別のこの策定状況を内閣府がアンケートにより調べたものでございますが、例えば金融機関であるとか、電気、ガス等の公益企業に比べまして交通関連企業につきましては、この時点では策定がおくれている状況が見受けられますので、早期の策定が望ましいと思われれます。

災害に強い交通体系というテーマにつきまして、特に代替性の確保といったことを中心に、東日本大震災の状況を中心に説明いたしました。おおむねの方向性や共通認識になっていると思われませんが、ソフト面の対応も含めましてさらに推し進めるべき事項が何か、また、逆に抜け落ちている点は何かといったようなことを中心にご意見をいただければと思っております。

最後に4つ目といたしまして総合的な交通体系についてお話しいたします。まずは71ページから、各モードの幹線交通の状況についてご紹介いたします。71ページは、日本の道路整備の展開の状況でございます。高規格幹線道路1万4,000キロの計画がございますけれども、順次整備がなされてきているという状況でございます。

72ページでございますけれども、こういった整備が順次なされているわけでございますけれども、諸外国と比較いたしますと都市間連絡速度の国際比較を載せておりますけれども、全体的に低い水準だという状況が見て取れます。

続きまして73ページ、鉄道に参りますが整備新幹線の現状でございます。先ほどもご紹介した九州新幹線鹿児島ルートであるとか、東北新幹線、新青森まで開業したところがございます。引き続き北陸新幹線、あるいは九州新幹線長崎ルート、北海道新幹線等の整備がなされているという状況でございます。

74ページは在来幹線交通の高速化の状況でございます。各都道府県の県庁所在地までほぼすべてが到達可能といったような状況になっております。

75ページがリニア中央新幹線の状況でございます。この5月に整備計画が決定されておまして、アセスの手続に入ったところでございます。

76ページは国内の幹線航空の状況でございます。おおむね羽田空港を中心としたネットワークが形成されている状況をお示ししております。77ページが空港の状況でございます。78ページには港湾の状況をお示ししております。

こうした各モードの交通機関の整備が進められてきておまして、79ページでございますけれども、各地域の中心から4時間で到達可能な人口、これが全人口の占める割合がどれぐらいかという、交流率と称しておりますけれども、この交流率につきましては年を追うごとに上昇してきているという状況をお示ししております。

続きまして80ページ以降、各交通機関間の分担の状況についてお話しいたします。80ページ、上段左側のグラフが旅客、右側が貨物の距離帯別の輸送機関の分担の状況でございます。旅客につきましては、短距離自動車、中距離鉄道、長距離は航空といったよう

な形の分担がなされております。貨物につきましては、自動車と海運でごらんのような分担の状況になっております。例えば東京―大阪を見ますと、飛行機、新幹線、高速バスがそれぞれ所要時間と料金、これは定価ではございますけれども、こういったような条件のもと各利用者の選考によりまして、結果的にこういったシェアになっているといったような状況かと思われまます。

8 1 ページ、幹線旅客流動の状況でございます。全体を平均いたしますと乗用車が7割、鉄道2割、航空が1割といったようなシェアでございます。東京からの状況でございますけれども、おおむね距離によって鉄道から次第に航空の分担率が高まってくるという状況でございますが、例えば道南、函館あたりと広島について比べますと、距離は同じぐらいでございますけれども、新幹線の整備状況が影響して鉄道の分担率が大きく違うといったような状況が見られます。

8 2 ページでございますけれども、アメリカ及びイギリスと比べたものでございます。各国それぞれインフラの整備状況、国土構造が違いますので一概に比較はできませんが、例えば同じような島国でございますイギリスと比較いたしましても、日本は鉄道の利用が非常に高いということが顕著に見られます。

8 3 ページは、これは北海道の例でございますけれども、積雪寒冷地ということで夏と冬で機関分担率が異なるということを紹介しております。鉄道は恐らく定時制が評価されていると思われまますが、最も顕著なのが札幌から稚内、あるいは札幌から北見でございますけれども、冬になると顕著に分担率が高まっているということがわかります。

8 4 ページでございますが、こちらは物流における機関分担の状況でございます。関東から北海道ということになりますと、海運が非常に大きなシェアを示しておりますが、関東、近畿ですとトラックが大きなシェアを示しているといったような状況が見られます。こういった機関分担の選択理由でございますけれども、一番大きいのは輸送コストの引くさというような状況になっております。

続きまして8 5 ページ以降、複数の交通機関の連携の状況についてお話しいたします。

8 5 ページ、前回もご紹介いたしましたけれども、鉄道とバスの乗り継ぎの利便性を高めるいろいろな取り組みの例でございます。

8 6 ページ、これも鉄道とバスでございますけれども、用賀パーキングエリアで高速バスが都心へ入っていくときの渋滞等により定時制が確保できない場合がございますので、東急の用賀駅に乗り継ぐといったようなことにつきまして、本格運行がなされているとい

うことでございます。

87ページは京都の事例でございますけれども、京都第二外環状道路の整備と合わせまして、阪急京都線に長岡京新駅が整備されている状況でございます。これによりましてさまざまな取り組みがなされることが期待されます。

88ページでございますけれども、羽田空港の交通結節点によるユニバーサルデザイン化、バリアフリー化の取り組みをご紹介します。

89ページでございますけれども、日本全体にわたりまして鉄道から見た空港アクセスの改善状況でございます。乗降客数の多い15空港中、10空港につきましては鉄道アクセスが可能となっております。

90ページでございますが、こちらは道路から見た空港・港湾・鉄道駅アクセスの状況でございます。主要な空港・港湾への高規格幹線道路から30分アクセスにつきましては、おおむね達成されているところでございます。

今後も連絡性を一層高めることが必要ということになっておりまして、91ページでございますけれども、幾つか市街地の中を右左折を繰り返す等の課題が見受けられるということでございます。

92ページでございますが、40フィート背高コンテナの通行支障区間の解消のために道路におきましてバイパスの整備、橋梁補強、あるいはこちらの写真で紹介しておりますように空間高の不足を解消するといったような取り組みがなされているところでございます。

93ページでございますが、SEA&RAILサービスということで、逆にJR等で通常使っております鉄道用の12フィートのコンテナのまま韓国であるとか中国に船、海運で運んでいくといったような取り組みの状況でございます。

以上、総合的な交通体系についてお話ししてまいりました。これまで基本的に事業者間の競争と利用者の自由な選考によりまして複数の交通手段の間の分担がなされており、また、これらの複数の交通手段の間の連携をどのように強化するかといったような工夫が数々行われてきております。それらの結果、ご紹介してきたような多様な状況になっているという状況でございます。このような基本的な方向につきましては、今後も変わらないと思っておりますが、少子高齢化、地球環境問題の対応など交通をめぐる外部環境が大きく変化していることも踏まえて、従来の対応の延長上でよいか、より強固に連携を図るべき点は何か、部分的に例外的な対応をするような場合があるとすれば、それは何かといっ

たことを中心にご意見をいただきたいと思っております。

以上、大変雑駁でございましたけれども、資料の説明を終わらせていただきます。

【座長】 ありがとうございます。大変まとまった説明だったと思います。ありがとうございました。

それでは、委員の皆様から議論いただきたいのですが、今回は国際競争力を除くと交通の基本的な問題であります活力の向上、災害、それから、環境とかも加味した総合的な交通体系という話題がまとまってありますので、多数の論点ということなのでしょうか、ご意見を賜ればと思います。また、毎回お願いしていますけれども、名札を立てていただくと、ご意見があることがわかりますのでよろしく申し上げます。それでは、お願いします。

P委員、お願いします。

【P委員】 Pです。幾つかお聞きしたいと思いますけれども、まずは詳しい資料、参考になりますので、ありがとうございます。交通の諸問題に関する検討ということで、まず、その前提となる理念が大切だとももちろん考えておりますので、交通基本法、明日、臨時国会がおありですけれども、別な立場で、きょう国土交通大臣とお会いしていろいろお話ししたら、やはり交通基本法についてしっかりとやっていきたいという思いを言われていましたけれども、この間、国土交通省の皆さん大変ご苦労されて、その成立に向けてご尽力されたと思うのですが、状況についてどうなっているのかということと、今後の展望、例えば戦略を練り直すとか、そういうようなことをお考えなのかどうかということ。そして、委員の1人として明確にお伝えしたいことは、交通基本法の早期制定に向けてぜひ頑張っていたいただきたいということをあえて申し上げたいと思います。

2つ目は、少し具体的な話なのですが、国際競争力についてなのですけれども、日本の強みはやはり技術力、特に環境面の強みだと考えておりますので、グリーンジョブではありませんけれども、国際競争力のときに環境にやさしい、環境に強いという、そういうような視点でご提起をされるといいのではないかなと思います。その辺についてお考えがありましたら、お聞かせ願いたいと思います。

それと、3つ目ですけれども、地域活性化の関係で、活力向上でいろいろ事例のご提起がありました。この間は国土交通省はうまくいかない事例なども幾つかご紹介は、いろいろな場面でされていると思うのですが、今回もなかなかうまくいかなかった事例とその教訓みたいなものについて、もしご提起があればしていただければと思います。

3つになりますけれども、よろしく申し上げます。以上です。

【座長】 では、部長、申し上げます。

【公共交通政策部長】 2点目、3点目につきましては整理をいたしまして、次の委員会とかでお示ししたいと思います。交通基本法につきましては、明日で閉じることになるであろう臨時国会での成立を目指してまいりましたけれども、震災関連の補正予算、それから、震災関連の法律などの処理で、結局、時間切れということになってしまいまして、この国会での成立というのはほぼ無理であるという状態になっております。

私どもとしては、この交通基本法という交通に関する施策の骨格、枠組みを固めていく。特に国会の意思としてそういうふうなことを表明していただくというのは、極めて大切なことだと思っておりますので、次期通常国会の中でできるだけ早く成立していただけるように引き続き頑張りたいと思っております。早期制定ということについては、私ども最も強く望んでいるところでございますので、ぜひこれからご支援も含めましてよろしく願いしたいと思います。

【座長】 それでは、N委員、申し上げます。

【N委員】 Nでございます。私からは2点あります。1つ目は国際競争力という点に関してですけれども、よく知られた話ではありますが、フランスではパリの計画に際してサルコジがかなり強力なリーダーシップをとって国のプランとして法律をつくり、公共交通の重点投資を行い、プロジェクトウインドウをつくって、さらにスポットで開発を行っている。これは当然、イル・ド・フランスの計画との整合性みたいな問題で議論はあるわけですけれども、国際競争力という観点に立ったときに幾つかの都市で重点的な交通を中心にした投資を考えていくようなこともあってもいいのではないかなと。そういう観点に立ったときに、いかにも東京の計画がどう見えるかということ、それほど明確なプランが、恐らくあるのだとは私も重々承知はしているのですが、ポートフォリオとか国際的な投資をするに至ってどのように見えるかということ、少し弱く見えるのかなという点も考えると、少しそういうことを考えていくべきではないかなと思います。

そういうことを考えたときにやはり地域、あるいは都市単位で交通計画、あるいはプランの将来像が浮かび上がってくるような話がこの中に、きょうお話いただいた中にあるかということ、どちらかということ個々のモードが都市間の移動を中心にした整備されていますと、そういう像は見えてくるわけですが、都市が、あるいは地域がほんとうにどういう像を目指しているのかということころはなかなか見えがたい。例えば三陸であれば、恐らく

高齢化が進んでいく。そういう中で復旧しています。ここまではいいのですが、町をコンパクト化していく、あるいはトランジット・オリエンテッド・ディベロップメントなものを目指す。あるいは高齢化社会ですのでそれに医療を掛け合わせていく、そういう具体的なプランの像、こういうものがやはり外から見たときにできるだけ見やすい形に見える必要が、それは国際競争力というような意味でも非常に重要ではないかなというような気がいたしました。これが1点目です。

もう1点は、これは私、前回、出席させていただいた際に陸前高田で、私、K委員と復興計画を担当させていただいているのですけれども、その際に公共交通のリダンダンシーでなかなか戻らな、要するに災害が起こってなかなか戻らないという話をした際に、制度的には用意していますよという説明を受けたかと思います。その後、私、少し調べさせていただきましたら、震災前、大船渡線等含めて、バスも含めて大体片側で1日に28本あったものが、二、三週間前ですけれども、大体、日に8本ぐらいですね。これぐらいしか復旧していないという状況でした。3割以下ですね。問題は、その本数というよりも、だれがそれによって影響を受けているかという問題を考えたときに、これは普段、例えば部活をしている高校生が始発と終電が切られて部活を続けられなくなる。

これはよく言われている話だけれども、仮設に入ってお父さんとかお母さんを亡くした子がいて、何か車で送ってくださいというのなかなか言い出しにくい中で地域の公共交通が奪われるということが何をもちあわしているのかというのは、想像する人がすれば想像できるんだけど、一番ほんとうに公共交通に依存している人が影響を受けているという状況の中で考えると、やはり交通基本法の本来の理念であるところを考えたときに、災害時の公共交通をどのように早急に、公共交通でないと動けない人のためにケアしていくのかという視点が今あるかという、これは恐らく欠けているのだろうということを非常に強く思っているわけです。

そのような配慮が恐らく3月11日以前に議論された交通基本法の中に十分あったかという、これはなかなか難しいところでもありますので、そういったところも踏まえて、交通基本法の理念をもう一度地域の公共交通の鉄道とかバスという話ではなくて、どういう地域の公共交通の総体としての役割を考えるのか。それが失われたときにどういうケアをしなければいけないのかというようなところから、地域安全保障を非常に人間の安全保障という観点からも見直していただいて議論していくことが大事かなということを思った次第です。

以上です。

【座長】 ありがとうございます。

それでは、A委員、お願いします。

【A委員】 貴重な資料の取りまとめ、ありがとうございます。私も基本法がいずれきちんと通っていくことを願っております。きょうの資料に対するコメントなのですが、まず最初の国際競争力の強化についてなのですが、たしか9ページでしたが、日本から日帰り圏という資料がございますけれども、これは日本人が海外へ行って、日本に在住している方が海外へ行って活躍して日帰りして帰ってこられるということも非常に重要なのですが、またこれを逆にアジア圏で日本に日帰りをして仕事なり、ちょっとしたショッピングを楽しんで帰るような人を増やすということも非常に重要ですので、そういった発想もぜひ取り入れていただければと感じました。

それからもう一つの競争力といたしまして、海外の交通プロジェクトに対して非常に積極的にアプローチしておられるということで、これは日本の競争力の源泉の1つでございますので、今後も推し進めていただきたい一方で、こういったプロジェクトに技術を提供したことでほんとうに利益が日本にもたらされるのか、あるいは新たな雇用が生み出されるのかといったところで必ずしも有利なものばかりではないということも聞いておりますので、ぜひ適正な収益を上げられるような形に国の力も借りながら持っていければと強く願っておりますので、どうぞその点もよろしく願いいたします。

日本が今まで一生懸命物づくりをして外に行って、でも、利益は上がらないということってたくさんございますので、そうならないようにしていきたいと考えているところでございます。

それからもう一つ、地域の活力の向上なのですが、いろいろと道路をつくったり何かして人が集まってきたり、活力が取り戻されたりしたという事例がございますが、先ほど失敗の事例もという委員のお言葉もございましたが、ぜひそのときに見ていただきたいのは、こちらが活性化したことによって実は周辺の地域が寂しくなっているということもあるのではないのでしょうか。これから国土をどうつくっていくかということにもかかわる課題です。どこかに集中させて周辺は静かな地域にするというやり方もあろうかと思えますし、あるいは活力のある小さな地域をたくさんつくっていくのか、そういったことも含めてまたこの場でも考えていきたいので、これによって周囲で何が起こったかということも、お教えいただければと思っております。

それから、デマンド型の乗合タクシーにつきましては非常におもしろい事例で、以前もご指摘申し上げたことがあったのですが、これから地域が、もちろん活力を取り戻していただきたい一方で、過疎化していく地域もある中で財源が限られているものを、市民も参加をしながらどのように選択していくかということが今後の日本で非常に強く求められていくでしょうから、こういった事例はぜひ多くの人に見ていただきたいと考えた次第でございます。

それから、最後に災害に強い交通体系についてなのですが、この代替性の確保、リダンダンシーの事例をいろいろとお教えいただきました。現在のように、大きな災害が起こった後ですと、このリダンダンシーがあってよかったという話になるわけですが、やはりどうしてもこの言葉が出てきて災害の後ですと、過剰な投資を志向するという事柄も出てきかねない危険性もはらんでいることでありまして、代替性がなくていいと言うつもりは全くなくて、あってよかったというふうに私もこの事例を拝見して思ったのですが、それをぜひ効率的な方法で、過剰な投資を生まないような配慮をぜひお願いいたします。

それから、物流の人材が地域に足りなかったというお話があったのですが、実際は物流の人材は民間に相当程度いると思いますので、こういったときのために、そういった方々を緊急時には組織するような仕組みというのも今後考えていってよろしいのではないのでしょうか。

以上です。

【座長】 ありがとうございます。

どちらが先に立ったでしょうか。K委員。

【K委員】 私は後で。

【座長】 では、I委員。

【I委員】 Iでございます。2点ばかりお話を申し上げたい。1点は、今、A委員がおっしゃられたのとかぶってしまうのですが、恐らく私もこれを見ていたのは、資料だと鳥取の事例があって工場に集約ができた。移ってきたのが境港とか美作である。ということは、境港周辺、美作周辺は寂れてしまった。これで地域活性化のいい事例とはなかなか言いにくいところがある。本来であるならば、過密化している東京から移ってきてもらえればいいんですけども、だから、そういう何か寂れているところから持ってきて活性化ではなくて、むしろあふれて困っているところは東京とか、その周辺から持ってくる

る、そのための施策をどうすればいいか。あるいはそういう例でいい成功事例がないかというところを少し探求していく必要があると思います。

また、理想はやっぱり海外から持ってくるのが一番いいわけですね。そのときに一体どういう障害があるのかということを知りたいと思っていますし、普通は円高、円高で日本から出ていくばかりですけども、ひょっとすると何か別の理由があって海外から工場が日本に来た例などあれば、ぜひその理由とかも知りたいと思っています。まあ、あればの話なのですけれども。それから、よく韓国のトラックなどがヘリなど使って福岡あたりを走るという例も全くないことはない。私、あまりどのぐらいの量か知らないのですが、聞いていますけれども、もしそういうことをするとするならば、そういうときの何らかの制約になっていて、それができない。いいか悪いかわからないのですけれども、何かそういうことができにくい、あるいはできやすい、そういう要因のような分析の話で、気軽に大陸のほうからトラックがやってくるということの評価、いいか悪いかということと、その要因は何かというところの分析などもやってみるとおもしろいのではないかという気がしております。それが1点目です。

それから、2点目の話は災害に強い交通体系のところ、今回の震災で東北本線がやられてしまったときに石油などを磐越西線を使って移動してきたという、空港はよく山形空港をはじめとして、やっぱりいざというときは大事な空港だよねとよく言われるんですけども、こちらの話として例えば磐越西線の重要性というのは、あまり空港ほど注目されていないのかなという気がします。地図だけ見ると、ほかに例えば磐越西線は結構立派な特急列車が走ったりするのでですけども、地理的に見れば花輪線だって実は使えなくなかったけれども、これはきっとすごく線形が悪いし、すごい峠があるし、線路のレールの重さも軽かったし、なかなか負担できないところがあったのでしょうが、そういういざというときに、こういう赤字とか、地方交通線で放ったらかすと廃止になってしまうというところ、空港はそうではなくて、国が管理するところが多くありますが、山形などもちゃんとあるのでしょうか、地方空港ということはあるんですけども、国の関与が大きい。

ところが、こういうところは廃線という可能性があるわけですから、こういういざというときに使えるときの鉄道のローカル線の持つ価値、あるいはそういうときに備えたための運行上のいろいろな設備の充実といいますか、そういうところのあり方として鉄道の赤字ローカル線になっているようなところの意義というものを見直すための評価を考えていくということも今後気をつけていくべき点ではないかと考えております。

以上、2点申し上げました。

【座長】 ありがとうございます。

それでは、K委員、C委員という順番でいいですか。それでは、K委員。

【G委員】 よろしいですか。

【座長】 3番目をお願いします。

【G委員】 はい。

【K委員】 Kでございます。今、お二方の委員が言われた地域の活力というところで、私もやっぱり同じことを重ねてになりますけれども、指摘をしておきたいと思います。今、I委員のほうから美作のお話がありましたけれども、この佐久平の例というの、都市をどう考えるかという意味ではどちらかというと中心部の小諸とか佐久のもともとの中心部はこの佐久平の開発によって非常に衰退したというわりあいと有名な例の1つで、しかも、ここは全くそれまで市街地でなかったところに新幹線の駅ができて、そこにある種、コンパクトシティ型ではないようなタイプの市街地を形成していった例ということで知られています。

したがって、地域にとって、これは新幹線の駅ということですが、ほんとうにどういう活力が得られるか。確かに佐久平の駅の周りは一見にぎやかに見えるわけですが、実はその背後に相当衰退した地域を抱えてしまった。しかも、一見にぎやかに見えるんだけど、それはもう片方で言われているような集約型の都市構造という意味で、ほんとうに貢献した形になっているのかどうかというあたりは注意をして見ていかないといけないと思いました。また、同じ地域の活力の向上の35ページに九州新幹線から各地への交通アクセスの強化というのがありまして、フィーダーのほうはほとんどバスなんです。

ところが、実はこの新幹線以外にも鉄道系のものは在来線ですけれども結構走っていて、それで、九州島を1枚の地図におさめてみると、一見、何か非常に便利になったように見えるのですが、もっとそれぞれの地域にズームインしていくと、実は新幹線は来たけれども、地域内の交通は決してよくなっていない。むしろ、在来線のサービスのほうはどんどん落ちていってしまって、そちらに頼っていたような、先ほどN委員も言われたような人々の移動の足がどんどん縮小しているということがある可能性が非常に高いのか、実際、ほとんどそういう状況になっているように感じています。

したがって、地域を考える、地域の活力というときにも、かなりマクロな意味で交通が

どういう影響を与えているのかということ、生活圏レベル、日常生活のレベルでどういう影響を与えているのか。マクロにはよくなっているけれども、実は日常生活的には不便になっているというのでは、必ずしも活力であったり、あるいは生活の質の向上ということにはならないというところはやっぱり我々は非常に注意しておくべきなのではないかと思いました。

以上でございます。

【座長】 C委員、お願いします。

【C委員】 時間もあまりありませんでしょうから、3点、なるべく短めに申し上げます。

1点は災害のことに関してなのですが、特に今回の3.11で経験されて、もうほとんど皆さんお忘れの状態かもしれないことで、なおかつここにあまり書いていないことを申し上げようと思うのだけれども、そのものが被災したわけではないのだけれども、首都圏の鉄道は全部とまる。そして、計画停電と称するものが突然どこからか出てくる。わけのわからない運行停止をやる。その運行休止のポリシーは各社任せで、全くの統一感もなければ、てんでんばらばら、どこの区間を運行し、どこを後回しにするかということもそれぞれのお任せ。大変な混乱が起こったんですね。一方、まあ、一方というか、関連したことを申し上げると、緊急時になると国が大いに頑張ってもらいたいという議論が出る。だけど、平常時になると、地方にやらせられることは国は手を出すなと言う。地方分権の時代ですと言う。全く矛盾しているんですね。

つまり、何を言いたいかということ、非常時というのはあるんです。この国は災害だらけですから非常時は起こるんです。非常時が起こったときには、個々の分散的な意思決定だけでは済まないところがある。何らかの統一的な意思と、まあ、悪い言い方をすれば統制的な施策が必要になるんです。だから、東北地方は、特に東北地方整備局が活躍したということ、拍手してもらったのはそういうことですよね。だけど、それを年がら年中やっているわけにいかなくて、非常時のモードのときだけやればいいですね。そういうふうに思いますと、今のこの交通の件、先ほどの首都圏の交通についても何らかの事態が生じたときには、何らかの宣言がされる。国家権力によって。そして、そのときには個々の事業者や個々の事業という枠を超えて、何らかの系統的で統一的な施策があつていいというふうに私は思っています。具体的に何をするかはもう少しちゃんと議論が要ると思うのですが、その視点をぜひひとつ検討課題に入れていただきたいというのがこの災害に関する1点で

す。

2点目は国際競争力なのですから、とにかくこの国は人口が減ってきますので、どうやってこの国の原動力を維持するかというのは大問題ですね。もちろん地方部において、何でしょうね、二地域居住なり、いろいろな高齢者がいろいろごちよごちよやるとか、こんなようなたぐいのことで、今よりちっとはましにしてほしいですけども、地方部も。けども、何だかんだ言ったら外貨をそれなりに稼いで、日本の国を引っ張っていけるのは大都市圏の経済活力になると私は思っています。したがって、3大都市圏プラスこのぐらいの都市圏が巨大な力をこれまで以上に発揮できるような状態を維持する。そこに交通のパフォーマンスも寄与するようにするというところだと思います。

そういう意味で今回、国際競争力という面で交通に着目していただいたのは大いにありがたいのですが、その際に例えば道路の整備状況を言うと、これはまともな国際比較をしてみても都市圏の高規格の道路の整備水準は、日本は非常に低い状態です。特に車線数などということを入れると極めて低い。けど、そこら辺についてはほぼ共通の認識ができて、高速道路のあり方委員会等でもそういう記述をさせていただけるようになっているんですけども、大都市圏の道路以外の交通、例えば電車であるとか云々、云々、こういったものについて国際競争力、要するに海外の企業や何かが、あの町は便利だからいようよ、快適だからいようよということに道路以外の交通がどういうふうに寄与しているのかについてはあんまり議論がなくて、私自身もそんなに経験があるわけではないのですが、ぜひそこは国際競争力を都市に着目して進展させていくという視点からぜひ勉強して、いろいろな方にいろいろ意見を聞きながらということになるのですが、お願いしたい。これが2点目です。

最後、3点目ですけども、きょうは大変いい資料をつくっていただきまして、大いに参考になるし、これからも資料として使えると思うのですが、言ってみればこれはきょう幾つか出たように、わりとうまくいったように見える。もちろんそこには別の見方をすれば問題も多いんですけども、いずれにしても全面的に最悪の例題を出したというよりは、まあ、比較的にという、そういうものですよね。つまり、ツールボックスを整備したようなものだと思うんです。けど、日本人がこれまで非常に強いパワーを発揮してきたのは、どっちかというところこんな我々は上手にやっていますねということと並べるときではなくて、我々のところにはこういう課題があって、もっと頑張らないといかんのやというときに頑張るんですね、日本人はね。

ところが、この10年か20年近く、ジャパン・アズ・ナンバーワンなんてときに少しボーッとしてしまって、何かいろいろな施策といっても、どこかのだれかがこういうのが大事と言うとやらざるを得なくなってやって、しかし、実際にやっていることとかいうとかけ声だけで、具体的にそれが成果を上げるというとなかなか難しい面がある。そこにもう一步乗り越えるというのが、今回この交通基本法をつくる真の意味であるし、あるいは一昨日議論した環境対策についてもそうですね。一步、今までの何かやっていますという施策ではなくて、ほんとうに成果を出していますという政策に乗り越える必要があると思います。そういう意味で、ぜひこれからの資料のつくり方、あるいは運営の仕方についても、もちろんこのツールボックスは大事なのですが、課題を明確に認識して、それを国民的に共有化していくというところに力点をもう少し置くという方向でもいいのではないかと思います。

以上、3点申し上げました。

【座長】 では、G委員、お願いします。

【G委員】 Gでございます。既に過去議論がされているようであつたらお許しいただきたいのですが、まず、今回の交通基本計画というのは交通基本法に基づく法律で定められる計画になると思うのですが、これは国土形成計画と、それから、社会資本重点整備計画、それぞれ法律をバックにした計画がございますが、この交通基本計画というのは、計画期間も含めましてどういう関係になっていくのかということをもしわかれば教えていただきたい。そこまでまだ詰めておられないかもしれません。あるいは既に法律のレイヤーに書いてあるかもしれませんが、そこまで詳細に目を通しておりませんので、もし記述されていたら許していただきたいと思います。

それから、今回の資料に関連しましてですが、国際競争力の視点から交通体系をどう考えるかということの議論をさせていただきますと、国際拠点空港、それから、国際拠点港湾、これは空港、港湾それぞれの港格がもう既に決められているということでございますので、そういう拠点空港、拠点港湾と高速道路のリンクはどうするか。それは地方空港とか地方港湾を入れてすべてイーブンではないと思うんですね。おのずと国家の戦略として体系のあり方が変わる。そういう視点から例えば基本計画の中に、そういう拠点空港、拠点港湾と高速道路といったような章立てになるのかどうかわかりませんが、内容的にはそういう部分が必要になってくるのではないかなという気がします。

それから、これは基本計画そのものの中身になじまないかもしれないのですが、交通体

系と言えば、どちらかと言えば我々はハードのネットワークのことばかりに目が行くのですが、これの管理運営主体というものはどうあるべきなのか。地方の公共交通も広域化することによってかなりのコストダウンが図れるわけですし、今、そういう方向に徐々に向かいつつある。これは交通基本計画の記述する事項としてはどういう形になるのかということも少し教えていただきたいなと思います。

具体的な例を挙げて恐縮なのですが、きょうの午前中の港湾分科会にも出ておりましたCO₂の問題も含めまして、ここ戦後、1970年代以降ぐらいですか、臨港鉄道というのがどんどん高速道路の発達によって廃線になっていきました。しかし、今国際的な拠点空港とか、拠点港湾というのは鉄道といかにリンクさせるかということが世界的な大きな趨勢になってございます。そういう視点で考えますと、例えば鉄道の民営化によりまして旅客輸送と貨物輸送は全然分離されているわけですね。JR貨物さんのほうは投資はしたいんだけど、投資する余力がない。

トンネルその他のインフラは全部旅客鉄道が握っている。そうすると、40フィートコンテナを運びたいんだけど運べない。道路のほうはそれに対応する管轄が一体でありますから、それができているのですが、鉄道のほうは全くできない。こういうのを交通基本計画としては将来の道路体系、交通体系としてどう考えるのかといったような点が少し議論しておくべきことではないか。あるいは場合によっては、これは基本計画になじまないというのだったら、どういうところでそういうことを考えるところがあるのか。それもわかれば教えていただきたいなと思います。

以上でございます。

【座長】 それでは、今のG委員のご意見に対しまして、基本計画につきましてわかるところをお願いします。

【公共交通政策部長】 交通基本計画そのものは、交通基本法が成立しました暁に策定作業を始めるということですので、その時点でまたいろいろご議論させていただけたらと思いますが、ただ、仮にそういう交通基本計画をつくらるとなると、社会資本整備重点計画の計画期間とか、あるいは国土形成計画の計画期間とか、こういうものをよくにらみながら考えていく必要があるとは思っております。それ以外の点につきましては、いろいろご議論をいただけたらと思います。

【座長】 法律には期間とか書かれてなくて。

【公共交通政策部長】 書いておりません。

【座長】 毎年、閣議が計画の決定を行うという、そういう構図にはなるんですか。

【公共交通政策部長】 はい。法律上は閣議決定をなさいということが書いてあるだけでございます。政府としてつくりなさいということが書いてあるということです。それから、国会に報告になさいということが書いてございます。

【座長】 それから、交通インフラの運営に関することを交通基本法は含んでいるかというご質問があったと思うのですが、その辺はどうでしょうか。

【公共交通政策部長】 この交通というものにかかわる事柄については、交通基本法の対象範囲だと思いますので、そういうインフラの管理運営主体などについても議論の内数にはなろうと思います。

【座長】 ありがとうございます。

それでは、J委員、お願いします。

【J委員】 F委員が。

【座長】 そうですか。F委員ですか。F委員、お願いします。

【F委員】 Fでございます。まず、災害のほうからお話をしたいと思っておりますけれども、細かいことを最初に申し上げますが、67ページだったと思っておりますけれども、車両の通行情報というのは、これはぜひご注意いただきたいのは、乗用車が通れるからといってトラックは通れないよということだけは、十分ご存じだと思いますけれども、そこだけは緊急車両のことですから、よろしく願いいたします。

災害についての支援のときに、先ほどもC委員がおっしゃっていたように、どこかである1つの基準というか、トップダウンみたいなことをやらなければいけないのではないかと考えているわけです。ある状況が出てきたら、道路は通行禁止、どこかの運送会社さんは、みんな運転手さんがどこかの営業所に駆けつけるとか、どこかの倉庫は出荷どめして、その指令を待つとか、そういうあるサインというか、シグナルが起きた段階で、幾つかの段階があると思うのです。そういうものが発令されたことによって、いろいろな人たちが一斉に動き出すということが必要だろうと思うんですね。だから、そういうことをぜひ今後考えていただければありがたい。それは一省庁だけではないでしょうから、ここで議論することではないのかもしれませんが、いろいろな皆さん方と一緒に議論をしていただければありがたいと思います。これが1つです。

2つ目なのですが、私は物流の専門なので物流のほうからお話をしますけれども、資料5-1-2の最初のほう、港が多かったわけでございます。少し厳しい言い方かもしれま

せんが、ポート・トゥ・ポートという議論は絶対に大事だと思うのですが、時代を経るに従って、例えばラインからラインへ、要するに内陸のどこかの外国の工場のラインから日本の工場のラインに来るという議論がある。消費材であればそのラインからどこかのセンターやお店に届くという議論があると思うんですね。さらに言えば、ドア・トゥ・ドアもある。今後、高齢社会を迎えるようになれば、部屋まで来るかもしれない。ルームまで来る。そういう状況になったときに今日の議論が、失礼な申し上げ方をすると少し古いのではないかと。

何か何となく印象がポート・トゥ・ポートに偏っている。それでほんとうに国際競争力がつくのだろうか。もしもそれが産業競争力だとするならば、内陸の議論も必要と思います。生活での競争力だとするならば住んでいるところは何か。そういう議論が基本的に要るのではないかと思うわけでございます。そうすると、幾つかあったわけで、その中に例えば21ページで物流拠点を書いてありますけれども、これは当然、そのポートから中に入ったときの工場であるとか、センターであるとか、さらにはそういうものをどういうふうに整備していくかということと言わなければいけないのだろうと思っています。そういう意味では、そういうもう少し奥を広げたとか何か、そういう議論をしないと何となく私はピンと来ていない。

さらに、交通基本法の内容は、私、十分わかっていないのでそこは外しますが、将来、少子高齢化があって生活を担保する交通という場合には、前にも申し上げましたけれども、物がそこまで届く交通を担保してあげたい。ということになると、さらに踏み込んでもらいたいという気がいたしました。総合物流政策大綱ではたしかシームレスなロジスティクスという議論をしていたと思うんですね。きょうの議論は何となくモードごとに道路はこうしよう、港はこうしよう、こういう議論はよくわかるんですけども、シームレスな思想というのがよく見えなかった。政策大綱のときのシームレスというのを皆さんが歓迎したのは、実は交通機関別に割るのではないんだよねという話でみんなが頑張ろうという感じになったと思うんですけども、もう少しそういう機関をつなぐという議論をぜひしてもらいたいというのが2つ目です。

それから、最後なのでありますが、これも先ほどI委員からも出たのですが、災害のときの話なんですけれども、石油をレールで運んだという、これはこれで非常にいいことだと思うんですけども、もう少し交通全体がうまく連携がとれないのだろうかというのを思いました。要するに何を言いたいかという、これは鉄道の専門の方からすると笑われ

てしまうのかもしれませんが、私は軽いものなら旅客列車だって運べるではないかと。それはもちろん、いや、線路が何とかだとか、傾斜がどうだとか、Rがどうだとかいろいろな議論があるのだと思うんですけども、そういうことがあってもいいにもかかわらず、ずっと車、車、車という議論が、まあ、飛行機も船もありますが、その辺もう少しいろいろな災害のときには融通が効くようなふうになっていたほうがいいのではないかなと思っています。

以上です。

【座長】 今の話は国際物流でライン・トゥ・ラインであるとか、サプライチェーンであるとか、ドア・トゥ・ドアであるとかいうのは、うまい成功例というものはあるんですか。

【F委員】 成功例というのは？

【座長】 そういうことによって成功して物流としての国際競争力を示した例ということ。

【F委員】 少なくとも、要するに国際宅配とか、そういうものは現実にあるわけですよ。ただ、問題なのは、そういう人たちがどういうふうにやっていくかといったときのノードの部分のセンターの用地がないとか、それから、道路をつくっても例えば羽田空港の周りの道路を見れば、一生懸命つくっているけれども2車線で、今でも渋滞しているとか、非常にアンバランス感があるのではないかなと思うんですね。だから、これからはそういう競争力をつけるのなら、そういうことも中のいろいろなネットワークとか、センターとか、団地とか、そういうものも考えていかないといけないのではないかなと思っているわけです。

【座長】 わかりました。

それでは、J委員。それから、どうしましょう、L委員にして、D委員は。じゃあ、O委員、M委員、D委員にしましょうか。

【O委員】 いや、私はビリだったので。

【座長】 そうですか。

【O委員】 D委員が早い。

【座長】 はい。じゃあ、J委員、L委員、それから次にH委員にお願いして、それから向こうに行きましょうかね。では、お願いします。

【J委員】 資料、ありがとうございますということと、それと裏表ですけども、やや守りというか、今こうなっていますという感じのご説明が多かったかなと思うのですが、

抜けているところとか、攻めにはどうしたらいいかという観点から3点、お話しさせていただきます。

1つ目は、4 総合的な交通体系の例えば82ページを見ながらということになるのですが、私、たまたま20年ぐらい前にカリフォルニアにおりまして、そのときにカリフォルニアが高速鉄道を入れるという話をしていたときに一緒にプロジェクトにかかわったことがあります。要するに海外への交通技術の提供というのが、やっぱり日本はすごく下手くそだというのを肌で感じました。そういうことをやるとフランスとかはすぐにやって来て、すごいわかりやすいビデオを見せるんですね。TGVが飛行機をガーンと抜いていく、そういうビデオを見せてどうだみたいな感じで、そういうのがすぐ来るわけです。

日本のほうが、僕はいろいろな面で技術はすぐれていると思っていて、例えばパンクチャリティとか、大量輸送性とか非常にいいんですけども、例えばこの82ページの図を見ていただくと、アメリカは鉄道で動くという概念がないということがよくわかると思うんですね。飛行機の代替になるものとしてしか鉄道を見る事が出来ないのです。そうなったときには、速達性しか彼らはほとんど頭にないわけですね。そういう状況のときにどうセールスしたらいいかというふうな相手を見てのセールスというのが基本的に非常に日本人は不得意で、そのころにかなり僕は負けてしまったなと思っています。高速鉄道は、日本がそんなに強くないというイメージを持たれてしまったので、そういう強いところを、相手が何を求めているのかということに直結するような形でうまくセールスに持っていくということが非常に大事ではないかなと。そうでないと、A委員がおっしゃられたように敗北して、かえってマイナスになりますので、そこはポイントかなと思います。それが1点目です。

2点目は、資料2の地域の活力の向上全般にかかわることなのですが、何となく最近ざるに穴があいていて、その穴が大きくなっていて、水の漏れが大きくなっているという感触を持っています。何を言いたいかというと、この実際のスペースでの交通の話のほかに情報通信のサイバー上でのいろいろな流通が今起こっていて、例えばB to Cのネット上の買い物だけでも、この5年ぐらいの間で倍に増えているんですね。もうすぐに10%を突破して、そちらが増えていくということで、活力とかそちらにどんどん持っていかれるという可能性があります。

流通も当然、そちらから非常に大きな影響を受けるということになって、情報通信はひょっとして国土交通省の管轄ではないということで除外される可能性があるかもわかりま

せんが、仮想敵と言ったら変かもわかりませんが、リンクしてやっぱりいろいろやったほうがいいこともありますし、当然、何がそれによって引き起こされているかということを見ないと非常にまずいことが起こっている可能性があります。まずいというか、わからないでいろいろなことが外に流れてしまっているということが起こっているということです。だから、そういう情報通信ネットワークとの絡みというのも、交通基本法の範囲ではないとお考えかもしれませんが、影響を及ぼすファクターですので、ぜひ見ていただきたいというのが2点目です。

あと3点目は災害でございまして、これは今回の資料では東日本大震災は広くやられましたのであまり議論にはならなかったのですが、命綱というか、ポイントになるところというのは結構あって、この話は災害だけではなくて、多分、テロともかかわるお話です。災害だけ書いてあるんですけども、テロの話は入るんでしょうかというのも少し気になっていて、例えば北アイルランドのIRAのテロリストが、彼らはどうするかというのと、ある高速道路のラウンドアバウトの特定の橋脚に爆弾を1個だけ仕掛けて、かなり広域なエリアの交通を全部混乱させるというテクニックを使うわけですね。

あと、例えば僕は岡山にいたんですけども、岡山で防災計画をつくるときに市の方とか、県の方とかは満遍なく防災計画をつくられるわけですけども、そうではないだろうと。岡山は例えば四国からも山陰からも鉄道が来て、岡山駅は広域的に見て非常に重要なポイントになっているので、ほかの耐震レベルは落としてもいいから、岡山駅だけの機能は落とさないようにしたほうがいいとか、そういう議論もしたことがあります。そういう意味でやっぱり、アキレス腱はどこかということがこの災害に強い交通体系を考えられるときに非常に大事なポイントになって、日ごろからそういうポイントはどこかということ洗っておく習慣が必要になってくるのではないかなと思っています。

以上3点です。

【座長】 ありがとうございます。

それでは、L委員、お願いします。

【L委員】 先生方のご意見も含めて聞いて、まずこの資料、事前の説明もすごくわかりやすかったし、きょうも少しおくれて来ましたがそれでも勉強できました。ありがとうございます。

総合交通のところモードごとにばらばらになっていて、総合という言葉が少しあれかなと思いつつ、最後のところのご説明で、どういう外部条件があるのかというあたりの話

があったのですけれども、ずっと先生方のご議論を聞いていて思ったのが、もしかすると国際競争力を強化するというのが、C委員がおっしゃったように国の原動力の保持だとなってくると、実はそこを支えるいろいろな交通の施策のうちの1つに総合的に広域的な交通を考えていくのにつながるのだろうなということを思いました。

そうやって見たときに、わりと空間スケールが全国レベルのもの、あるいは地域ブロック的なものなのだけれども、都市圏で生活交通空間的なものはまた別なところにあるからいいんだけど、そのちょうど間ぐらいの都市圏スケールぐらいでの物の見方がやっぱり全体に、資料的に足りなかったところがいろいろな話につながっているのかなと思いましたが、そういうスケールで見たときにどんなことがあるのかなということがあるといいなということが1点です。

あと1点は、国際競争力という話題に行くときと新幹線イメージの話が幾つかありますけれども、僕などがやっているようなバスみたいな話からいろいろなことが動きつつあるのですが、実際に出ているのを見ていると、リスクの話も当然あり、かつ日本が、いろいろな省庁が出てくるときに一体どこを向いてつき合えばいいのかというのを先方が困るような場面が多々あったときに、基本的に交通であるのだったら国土交通省が上手につなぎとめながらうまくやっていただきたいなということを思っています。それが展開するということが要るのかなというのが2つ目です。

あと1点、これはおまけなんですけれども、今回、デマンドの事例が1個ありましたけれども、多分、今、日本で一番元気なのは間違いなく三重県の玉城町だろうと最近信じ切っていて……。

【C委員】 タマキ町？

【L委員】 玉城と書くのですが、伊勢と松阪の間にあるんですけれども、人口が増加しているんですね。農業を守りつつ、大企業を誘致しつつ、僕の理解は、交通と情報と福祉というのをうまく束ねることでコストもシェアして便益を増やしていくような発想をずっとやってきて、東大の〇〇先生たちがグッと入ったところは当然あるんですけれども、技術的には、政策の枠組みの中のほんとうの意味での総合的なという意味で、平成の大合併をしなかったのがよかったと彼らは言っていますけれども、そうなってくると少し違う議論になってくるのですが、そういうところのやり方を見ているとやっぱり、地元で省庁を超えてウワッとやっていく。その核にやっぱり交通があるんですね。それはすごく大事な視点だし、国土交通省がそこでいろいろな形で、玉城町ではないような町も含めて引っ

張っていくというのはすごく大事だなと思ったので、そういうところの課題がたくさん出てくると議論がおもしろくなると思いました。

以上です。

【座長】 それでは、H委員、お願いします。

【H委員】 1点だけです。災害時の情報伝達についてなのですが、私は東日本大震災のときに外にいて、最寄りの駅に行こうと思ってバスに乗ってしまって、都営バスだったのですが、それがもう道が渋滞しているので最寄りの駅まで行くのに、普段は20分ぐらいで行けるところが2時間以上かかって、バスを降りてJRの駅前まで行って初めて電車がその日は動かないことになっているということを知ったんですね。

ほんとうにめちゃくちゃにそこが災害に遭ってしまったら、情報網も何もないのかもしれないですが、今回のような場合とか、あと日常的に朝の混乱時に少し大きな事故が起きてしまったというようなときでも、すごい情報伝達がうまくいっているようで、みんな個人、個人で携帯をガシャガシャやるので、ますますそこで情報も混んでしまっていることが起きてくるような気がしているので、まず、私たちはバスという公共の乗り物に乗っていて、バスの運転手さんが何か会社と連絡する手段を持っていたはずで、そこでJRの駅に到着するバスなのだから、JRがどうなっているかという情報は伝わってきてくれたらよかったな。

そうすると、その2時間の間に地下鉄の駅の最寄りも通ったし、いろいろなところを通ったときに、もっといろいろな人がいろいろ自分なりに便利な方法を見つけていたのではないかなと思うんですね。個人、個人で情報をとるというのももちろん、今、携帯時代ですからありなんですけれども、何か情報拠点みたいなところを公共の乗り物とか、機関とか、施設とか、そういうところに細かくきちんと普段からインフラをつくって、インフラ自体は、情報網時代は結構できているような気がするので、それをうまくつなげて利用できるような体系をつくっておけたらいいのかなと感じています。

以上です。

【座長】 ありがとうございます。

それでは、順番はどうでしょうか。

【D委員】 私からですか。

【座長】 はい。

【D委員】 いつもいつも大変な資料をつくっていただいて、いい勉強をさせていただ

くのですけれども、この会の名称が交通の諸問題に関する検討会なので、課題分析型、個別型になるのは仕方ないと思うんですけれども、もう少し戦略性というか、ビジョニングというか、そういうのが必要ではないかなと正直思いました。例えばこんなことを考えてみました。CO₂問題を通じて、実は国際交通と生活交通がつながっているのではないかと。これからアジアとの連携の中で国際交通の重要性は否が応にも増していくわけですね。そのときにやっぱり飛行機とか船の問題でありますけれども、今、CO₂の排出についてはどこの国にも帰属していないということになっていますけれども、EUではもう既に、特に航空機に関してはやっぱりちゃんとすべきだという、そういう議論がありますよね。そうしたときに我が国でこれから航空機、飛行機の需要が大きくなってくると、8割という削減目標の中に入れてこざるを得ない。

そのときに飛行機が重要であれば、そこは甘くするといいますか、大事ですねということでシェアが増えていく。そうすると、都市交通などがCO₂、ゼロエミッションということなども志向しなくてはならない。そういう意味によってつながっていると思うんですね。そういう話とか、あるいは災害と活力というのも普段づき合いできちんとしたコミュニティが形成されないと、災害にも極めて弱いということがいろいろなところで言われているわけですね。そういうことからすると、生活交通と災害時というのは実はつながっていたりとか、あるいは生活と産業も、特に産業に関してですけれども、特に観光ということを見ると、暮らしを見たいとか、その中でコミュニケーションしたいとかという需要が、特に欧米系の人などはそういうことを求めて多数来ているわけですね。そういうことで成功されている方などもおられる。そうすると、生活と産業なども実はつながっていたりします。

あるいは海外の交通プロジェクトで、交通ということでやっていますけれども、例えばジャカルタのMRTはTODを積極的にやろうとか、あるいはもう少し言うとジャカルタ首都圏では大統領が率先していろいろなものを同時並行的に進めて、国際競争力にすぐれた地域にしようという努力をされているわけですね。そういう中で考えると、交通だけではなくて都市開発とか、ライフラインなどと同時に考えるようなパッケージ化をせんといかんという、そういう意味でも連携を考えていかんと思うんですね。そういうふうな議論って、我々が言えればいいのだと思うんですけれども、交通基本法がちょっと難しいねということと、その中で交通基本計画をどうするか。先行き不透明になるんですけれども、いつまでもこういう分析的課題、発見型の議論をしていて、それはそれで意味があるとは

思うんですけども、少しジャンプすることも必要かなと思いました。

【座長】 それでは、M委員、お願いします。

【M委員】 F委員が物流のことをおっしゃったので、それを踏まえてということなのですが、私、最近あまり勉強していないので恥ずかしいのですが、先ほど座長がおっしゃられたシームレスな物流というと、国としてはやっぱりオランダだと思います。

それではまず、資料の5-1-2の3ページに日本と中国との水平分業の進展というのがございまして、主要部材を輸入、最終製品を輸出ということが書いてあるのですが、現状、全くそのとおりだと思うんですけども、実はメーカーの物流担当者に聞きますと、もう既に中国等は、製造工場ではなく、マーケットでありまして、中国でつくったものを日本に持ってくるということはあまり考えていない。考えていないと言ってしまうかもしれませんが、この流れが随分変わってしまっている。そういう中で国際競争力というのをどういうふうに考えていったらいいのか大変悩ましい問題です。かつてはポートや内陸へのアクセスとか、物流の世界の中だけでいろいろ提案ができたと思うのですが、もう貨物がなくなる可能性が非常に強いという状況の中で、将来に向けてどういうふうに考えていったらいいのか、悩ましい問題だなと思っています。

それからもう一つは、今ご説明、全体を聞いていれば当然わかることなのでありますが、例えば84ページですか、交通機関別の分担ということで、物流で言えばどう見てもトラックに偏り過ぎているということはだれが見ても明らかだろうし、従来からモーダルシフトということでいろいろ政策をおやりいただいている。私も少しお手伝いしたことがあったのですが、しかし、なかなかうまくいっていない。そういう過去から随分長くやってきた政策を今度の新しい物流基本法、あるいは基本計画の中でどういうふうに位置づけていったらいいのか。その辺、何かお考えがあればお聞かせいただきたいなと思っていますのであります。

もう少し過去の失敗例やその他いろいろな政策上のタブーも含めて、これから考えていく必要があるのかなということを思った次第であります。

以上でございます。

【座長】 では、O委員、お願いします。

【O委員】 本日の分厚い資料、ありがとうございました。非常に勉強になります。それで、本日のテーマは国際競争力なのですが、国際競争力という場合は何の国際競争力な

のかというのもいま一つ明確ではありません、例えば国の国際競争力というのと都市の国際競争力というのは立場によって必ずしも同じではないかもしれませんが、それから、国の経済の競争力、あるいは文化とか、そういったものの競争力もありますし、それで、その競争力を妨げているインフラの未整備、あるいは競争力をつけるためのインフラとして交通があるということだと思えるのですけれども、よく話されるのは空港の競争力とか港湾の競争力とあるんですけれども、港湾に競争力があるのではなくて、そのための物流、すなわちモノの流れがスムーズに、日本のほうに流れてくれるということが大事なわけなんですけれども、どうしても港湾の競争力だったり、空港の競争力だったりということになっていきがちなのです。要するに競争力を妨げている課題というのがもう少しクリアになっているといいなという感じがしたんですね。

何が今、日本の、あるいは大都市、中小都市でもそうでしょうけれども、それぞれの競争力を妨げているものの課題、さっきどちらかの委員がアキレス腱はとおっしゃいましたけれども、何が問題なのかというところがもう少し浮き出してくると、いろいろ諸問題を編集して行って、その問題というのが出てくるのですが、きょうお話を伺っていると問題ないように見えるんですね。全部、こんなことをやっている、あんなことをやっている。もう全部うまく行ってしまったんだ、競争力ばっちりだという、そういうふうにし少し感じたりするんですけれども、もう少し課題を前にガンと出して、その課題に対することをどうやって対応していくかということをもう少し、骨太の計画ってあんまり好きな言葉ではなかったんですけれども、そういうような部分が少し欲しいなというのがきょうの印象でございます。

それからもう一つ、お願いがあるのですが、いつも資料をいただくときに西暦と平成とか昭和とかが混ざっているんですけれども、どちらかにいつも統一していただけないかなと。何かいつも数えて面倒くさくてしょうがないので、これはお願いでございます。

【座長】 ありがとうございました。

それでは、B委員、お願いします。

【B委員】 おくれて来てちゃんと理解していないということで発言をさせていただきたいと思います。3つほどございまして、1つは総合化という問題があるのですが、総合的な交通体系を見るとほんとうに交通のスペシャリストが読んで総合的ということをつくづく感じるのですが、先ほどL委員が交通、情報、福祉を重ねるという意味での総合化がほとんど資料としては存在していないということで、ある意味でこれから先、特に大都市

は別ですけれども、地方都市はソーシャルキャピタルみたいにさまざまな福祉とか、医療とか、交通とか、まちづくりとかを重ねていかないと、総合化という意味はほとんどないのだろうと理解をしています。それで、今、一番大きな問題はそこに対して国土交通省が1つも、いい意味でメスを入れてほしいというところが、そういう意味での総合化という理解を私はしております。

2つ目は、国土交通省もどこも言っていないと思うのですが、交通計画をやっていると特に地方の遍在した地域、これに対して住み方、住まいを選択するのに自由度が日本はかなり高いと思うんですね。これは都市計画の問題とも絡むのですけれども、住まいの選択の自由と交通との絡みをもう少し丁寧に市民にしっかりと教育をしていただきたいという議論をしたいと思います。というのは、分散的にさまざまなところで住んでいくことが、その後、交通計画、バス交通は特にそうですけれども、それで計画をさせられる身になると、とてもそれはサービスできませんという話になるので、住まいのことを1つも言わず、交通サービスだけを取り上げるのはよくない。両方きちっと言う。

具体的に申し上げますと、サービスを充実して行く地域とバスサービスでミニマムを行う地域と、そしてその外側はバスサービスが基本的にできない地域、こういうぐらいのことを少なくとも宣言をしていただかないと、交通計画ができないんですよ。そこを今、デマンドでお茶を濁しているけれども、デマンドもつい最近出てきたばかりで、そういうところに対して責任を持つならば、住まい方に対しても少し市民に対して提供していただきたいというところが2点目です。

3点目は、災害と情報についてということですが、災害についてまだ情報がかかりおられて、多分、今回の震災で2万人亡くなったり、あるいは行方不明者が出ているのですけれども、そのうち半分はきちっとした教育と情報提供で救済できたかもしれない。それは何が原因かということを見ると、教育が1つ必要で、津波に対して知識がやはり不十分であったという、いかに避難するかということに対して、片田さんはかなりしっかり気仙沼あたりで、釜石とかあの辺で教育をしていたと思うのですが、そういう教育が不足していたということと、もう一つは情報システム、例えば音とか光とか、さまざまなものが使えたのですが、それをこれから準備すべきかなと。

例えば音ですと指向性のあるスピーカーを20メートルや30メートルで500メートルとか800メートル届くスピーカーがあるのですけれども、そういう準備がほとんどの自治体ではなかっただろうし、それから、光でも赤だと見えにくいけれども、青と赤を組

み合わせればずっと見えるとか、さまざまな情報システムの組み立てをこれから早急に準備していただきたいなと思います。そういうことによって、これから避難情報もかなり頑張れるのかなというところが、まあ、交通と情報というのは一体的ですけども、そこで避難できない地域に対してどうするかはまた話は別ですけども、そういうこともぜひ努力をしていただきたいと思います。

以上です。

【座長】 では、E委員、お願いします。

【E委員】 きょう、資料を拝見して気がついた点を何点か申し上げます。1つは、これから交通基本計画をつくる上では、例えば災害対策基本法にあるところの防災の計画でありますとか、国民保護法制のところにある計画というようなものと、危機管理の面で重ね合わせて計画間調整していくことになるのだらうと思います。

そういう観点から見た場合に、きょうは交通事業者のところでは防災計画の策定率というのが、私が思っていたよりもずっと低かったものですから、これが一体どういうことを意味するのかということをやはり検証していただかないといけない。きょういろいろ先生方の中から出てきた交通の中にリスク管理の観点を盛り込むということは、計画の調整がないと、また同じことが繰り返され実現しないような気がします。ですから、そこは一度きちんと検証していただきたいと思います。

それと、この防災計画とともに支援協定を自治体間でいろいろ結ぶということは、危機管理の分野でされているのですけれども、そういうようなもので今回うまくいった交通関係の支援協定というものがあれば、この際、そういう経験を一度掘り起こしていただきたいと思います。

それと手続の迅速化という観点で、港湾関連の手続を同時並行で進めるというような形で、かなり成果を上げられているようなところがありましたので、ああいう成果をもっと前面に押し出していただくということと、多分、次は審議会手続のようなものを持ったさまざまな許認可手続をどう調整していくのかというような課題もいろいろ考えていただくといいかなと思います。

それと興味を持ったのは、県が入国審査を補助しているという、何かこういう興味深い連携もありましたので、そういう新しい連携の仕方というところの仕組みもあわせて調査していただけるといいかなと思います。

最後に基準が国内と国際的なところで少し不具合を起こしていて、いろいろ問題を起こ

している印象を持ちました。コンテナの大きさをはじめ、ですから、そういう基準の統一というところについても検証する必要があるのかなという感想を持ちました。

以上です。

【座長】 予定の時刻が近づいていますけれども、部長、何か総合的なコメント、ございますか。特になければそれで結構ですが。

【公共交通政策部長】 大変たくさんのご指摘をいただいたので、まだ頭が混乱しておりますが、国際競争力とか、地域活力とか、総合交通体系というのは、我々交通を担当している者から言うと、どうしても交通の側から物を発想していきがちでありますけれども、やっぱり国の戦略とか、あるいは地方独自のねらいとか、特色づけとか、それがあって、いろいろな総合的な施策の中で交通が出てくるといふ、そういう物事の順番で考えないといけないのだなということを感じたのと、あとはいろいろな施策に対する多面的な評価というものをしっかりしろというご指摘をたくさんいただいたような気がします。

それから、災害に強い交通体系に関して言えば、災害に強いというのはまさに危機管理そのものであって、しかも、それが日常とつながっているところをどうやって仕組みとしてくっつけていくかという、これも大変重い宿題をいただいたと思っています。よく検討いたしたいと思います。

【座長】 ありがとうございます。

次回がいよいよ予定された6回目ということになります。安全の確保、環境負荷の低減等ということになっていきますけれども、冒頭に交通基本法の国会審議が次の予算国会等にずれ込んだということがございますから、多少時間の余裕ができて、もう少し仕込む、あるいはディスカッションを行う、あるいはG委員がおっしゃるような基本計画を十分検討するということができそうなようにも思います。

ご当局が次回以降どういうふうにされるかということも含めて、このグループが今後どうするかということも多少ご意見を踏まえていただいて、それを踏まえてこれからの作業が必要になれば、その作業の方向をあらかじめご意見をいただく。そういうことにも次回が使えたらと思うんですけれども、この安全の確保と環境負荷の低減という意味から資料をおつくりいただくと同時に、今後の時間を有効に使う可能性ということについても多少のご指示があれば、皆さん考え方をまとめることができるかと思っています。それも含めて次回、よろしくお願ひしたいと思います。

【公共交通政策部長】 第7回以降の持ち運び方につきましては、まだ内部で検討ができて終わっておりませんので、座長ともご相談させていただいた上で、第6回の方でご披露させていただきたいと思います。

【座長】 はい。きょう、たくさんのご意見をいただきました。ありがとうございます。特に私個人的に印象深かったのは、競争力とは何かという話を含めて都市の競争力という点から意見がいただけたという点と、災害と環境は皆さんは関心が高いようでございまして、それに対していろいろな角度からご意見があったということで、その3点の印象が大変強かった。また次回の申し送りとしてキーワード集に含めていただければと思います。

きょうは5回目の諸問題に関する検討会でございますけれども、以上をもちまして終了ということにさせていただきたいと思います。次回の検討会でございますけれども、12月22日、今度は午前10時から開催ということでございます。きょうはご多用の中、夜間にもかかわらず、多数のご出席をいただきました。どうもありがとうございました。最後に事務局からご連絡をいただきます。

【企画調整官】 本日の検討会の内容につきましては、後日、委員の皆様には議事録を送付させていただきます。ご了解いただいた上で発言者の氏名を伏せて国土交通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、どうもありがとうございました。

— 了 —