

第6回交通の諸問題に関する検討会

2011年12月22日

【企画調整官】 それでは、定刻より少し前ではございますけれども、皆さん大体お集まりいただきましたので、第6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。

私、総合政策局公共交通政策部の〇〇でございます。

座長に進行をお願いするまでの間、私のほうで進めてさせていただきます。よろしくお願ひします。

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。

【政務官】 おはようございます。座長はじめ、委員の先生方には、12月の大変お忙しい、ご多忙のところ、このように国土交通省の行政に、また、協力的に参加、また、ご指導いただいておりますこと、心から感謝と御礼を申し上げる次第であります。きょうは、第6回ということで、交通の資料問題に関する検討会が開催をされます。

ご承知のとおり、交通基本法につきましては、さきの臨時国会でも審議入りができなかったというような事情がございます。継続審議になりましたこの法案は、交通に関する諸問題、総括、総合的かつ計画的に対処していくための骨格となる枠組みをつくるものであります。引き続き早期成立を目指して我々は頑張っていきたい、このような決意をさせていただいているところであります。

きょうは、安全の確保、また、環境負荷の低減等をテーマにご議論をいただくことになっております。9月12日の第1回以降、委員の皆様方には、交通の現状や課題などについて幅広くご意見をいただいた。このように報告を聞いているところであります。きょうのこの議論を振り返っていただきまして、我が国経済社会が今後目指すべき価値観とは何か、また、その価値に交通はどのような形で貢献ができるのか、また、その際にはどのような視点が不可欠なのかといった、3つの問題意識についてご議論をいただきたい、このように思っているところであります。どうか本日も忌憚のない積極的なご意見をいただき、我が国土交通省に対してご指導を、お力添えをいただければありがたく思う次第であります。どうかよろしくお願ひ申し上げまして、簡単、粗辞ではございますけれども、一言ごあいさつにさせていただきます。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15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。N委員とJ委員におかれましては、若干のおくれてのご参加との連絡をいただいております。なお、L委員は所用により途中で退席されるとのことでございます。

本日は、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っております。H委員でございます。

【H委員】 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6-1-1から資料6-3-1までをお配りしております。

また、参考資料が1から4までございます。参考資料1は、第1回から第5回までの検討会での委員の皆様方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でございます。参考資料2は、それぞれの検討会で宿題とされた事項についてまとめたものでございます。これまでの検討会でお答えさせていただいたものも含めてございます。今回は第5回の検討会でいただいた宿題の回答資料も新たに加えていただいております。また、参考資料3は、交通基本法の法制の中で、今回の議題について該当する部分を赤で示させていただいた資料でございます。最後の参考資料4ですけれども、こちらは〇〇委員からのコメントをお配りしております。また、委員の皆様方には、第5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、配付漏れなどがございましたら、私どものほうにお申しつけいただければと思います。

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、よろしくお願ひいたします。

【座長】 おはようございます。〇〇でございます。年末のお忙しい中、多数のご参加願ひまして、ありがとうございました。

当初から第6回の検討会を行いたいということを予定しました。で、きょうはその6回目、安全の確保、環境負荷の低減等が話題になるわけでございますが、政務官のお話に

もございましたとおり、法案の審議が次期国会に継続審議ということもありますので、もう少し検討する余裕ができたということに実質はなっていると思います。したがって、この議題の1番目に用意しました当初の6回目の話題と同時に、また、これまでの自由討議を振り返ってということで、意見交換を進めていただきたいと思います。その結果、おそらく今後の検討会の持ち方というもの、また、一番最後でご検討いただくようなことになるとは思いますけれども、これは継続的に皆様とご相談していくようなことがあると思います。きょうはそういうふうな流れをもって進めてまいりたいと思います。どうぞよろしくお願い申し上げます。

では、最初は、議題1でございます、安全の確保、環境負荷の低減等でございます。どうぞ資料をご参照いただきながら、ご説明を聞いていただけたらと思います。お願いします。

【企画調査室長】 交通計画課〇〇と申します。これから座ってご説明させていただきます。

資料6-1-2を基本的に使ってご説明いたしますが、最初に参考資料3を、後ろのほうについていますが、一枚紙をお出しいただきたいと思います。これ、交通基本法の構成ということになっていまして、これまで5回にわたりまして、おおむねこの条文に沿った形でテーマを設定してご議論いただいております。先ほど資料の確認でありましたように、今回は、残りの6つのテーマということで、右にあります交通に係る環境負荷の低減といったものから、技術の開発ですとか、それから、青い枠の中にあります交通の安全の確保といったものについてご説明をし、ご意見をいただきたいと思います。よろしく申し上げます。

それでは、資料6-1-2、分厚い資料をごらんいただければと思います。

まず、1ページでございますが、交通の安全の確保に関する施策につきましては、昭和45年に制定されました交通安全対策基本法に基づき、この左の図にあるような体制で推進されてございます。今年3月には平成27年度までを計画期間とします第9次交通安全基本計画が作成されております。

次の2ページがそのポイントを示したものでございまして、道路交通、鉄道、踏切、海上、航空といったそれぞれにつきまして、目標、その対策が示されてございます。この中で最も発生件数ですとか、死傷件数が多い道路交通につきましては、左真ん中にございますけれども、2つ目標が設定されてございます。24時間死者数3,000人以下、死傷者

数70人万以下ということをごさいます、その下にあるように、道路交通環境の整備から、一番最後の8番の研究開発及び調査研究の充実というところまで、大きく8つ柱が示されています。

次、3ページでございます。道路交通における交通事故の発生件数、死者数などの推移のグラフになります。昭和40年代に一気に交通事故が急増しましたが、近年は減少し続けております、これを見ますと。平成22年の24時間死者数、一番下の赤い折れ線ですけども、4,863人ということになってございまして、この数字は、平成22年度までを計画期間とする第8次の基本計画の目標、5,500人は下回っている、要は達成しているということになってございます。

次、4ページからが主に自転車についての資料でございます。自転車乗用中の交通事故について、昨今いろいろ取り上げておられますけれども、基本的にこのグラフを見てわかりますように、事故数自体は減少傾向にございます。ただ、全交通事故に比べると減少する割合が低くなっているというようなことになってございます。

5ページでございます。これ、自転車の走行空間の整備状況という資料になります。平成22年の4月現在の数字になりますけれども、物理的に歩行者と自転車が分離されているような自転車走行空間というものは、今のところ約3,000キロ整備されているというようなことになってございます。

次の6ページが、その自転車の走行空間に関する制度の変遷の、これを年表にしたもの。7ページが、最近の自転車交通に関する取り組みということになってございます。直近では、一番下に書いてございます、この10月に警察庁のほうから、自転車は車両であるという基本的な考え方のもとに対策をやっていくんだというような通達が出されてございまして。それから、11月には、国交省道路局と警察庁の交通局が共同で検討委員会を設置してございます。

次に、8ページ以降でございます。ここからは、自動車交通についてでございます。2009年の自動車交通事故につきまして、諸外国と比較したものになります。歩行者と高齢者の割合が非常に日本、高くなってございます。

次のページが、あんしん歩行エリアというものでございます。そのイメージ図でございまして、面的・総合的に対策を実施するということになってございます。

10ページ、これは幹線道路でございまして、特に事故の発生割合が高い交差点部の整備のイメージでございます。

11ページ、これは先進安全自動車ということで、衝突被害軽減ブレーキですとか、レーンキープアシストといったものを搭載した自動車を開発、それから、実用化、普及していくという仕組みでございます。

次、12ページは、事業用自動車の安全対策ということでございまして、右に、黄色のところがございますような、アルコール検知器の使用の義務づけですとか、それから、運行記録計の装着の義務づけ、それで、現在、その範囲拡大について検討中というようなことでございます。

13ページは、鉄道の運転事故に係る、その安全対策に係るものでございます。左のグラフにありますように、長期的には、鉄道事故、減少傾向にあります。例えば平成3年ですとか、平成17年には大きな事故があるということと、近年は下げどまりの傾向にあるというような状況になってございます。

次、14ページでございます。そうしたことも踏まえまして、鉄道交通の安全対策としましては、例えばリスク情報の積極的な報告ですとか、事業者間のその共有というのが促されるような環境というものを整備したり、それから、鉄道車両の安全性を確保するといったような取り組みがなされてございます。

15ページですが、踏切での事故がかなりの鉄道の事故の割合を占めているわけでございますけれども、踏切保安設備の整備ですとか、連続立体交差といった事業を行っているところでございます。そのほかに運転保安設備などの整備ですとか、それから、鉄道施設の耐震補強といったものにも努力しているというようなことでございます。

それから、16ページでございます。ここからは、海上交通の話でございます。この16ページが海難事故の推移でございますが、ここでわかりますのが、事故の約7割がプレジャーボートですとか、漁船などの小型船舶による海難事故になっているというようなことございまして、次の17ページにございまして、小型船舶の安全対策ということで、安全指導ですとか、安全情報の提供強化といったものを行っているところでございます。

18ページにおきましては、これは、ふくそう海域における船舶交通安全対策の推進ということで、新たな情報技術を活用した航行管制、情報提供システムの充実強化というようなことも行っているところでございます。

それから、19ページ、20ページは、航空交通の安全対策でございます。航空交通につきましても、関係者間での情報共有ですとか、それから、安全管理体制の構築といった

予防的な安全対策を実施しているほか、この下の黄色、右にありますような、抜き打ちも含めた厳正な監視体制というものを構築しているというようなことでございます。

20ページでございます。こちらは、空港における対策ということで、老朽化が進んでいる施設については、適宜その更新・改良するほか、耐震化ですとか、管制のシステムの改善を行っているところでございます。

21ページでございます。21ページは、運輸安全マネジメントという制度でございます。平成17年に、この真ん中ほどにあります各モード、鉄道、自動車、海運、航空、それぞれでヒューマンエラーが原因だと言われております事故というのが多発したということで、平成18年度に創設された制度になります。運輸事業者がその経営トップまで巻き込んでといいますか、経営トップがコミットメントした中で安全管理の活動すると。それについて国交省が評価してやるということによって、継続的な改善を促すという制度でございます。

以上、交通の安全の確保のための取り組みをご説明しました。最初に申し上げましたとおり、これらは、基本的に交通安全対策基本法に基づき、昭和45年以降実施されているものになります。

そこで、本日は、これらの取り組み自体についてはもちろんですが、これまでの検討会でいろいろご議論いただきました交通の利便性の向上ですとか、円滑化、効率化などの施策と、交通の安全の確保に関する施策の連携をどういうふうに確保していくべきかですとか、それから、どのようにその両方、複数の目的を実現させていくべきかといったようなことを中心にご議論いただければ幸いに思っております。

続きまして、交通に関する環境負荷の低減の資料の説明でございます。

最初に、地球温暖化対策でございます。22ページ、これは、京都議定書の目標達成計画の概要でございます。目標達成計画については、2005年に策定、2008年に改定されておりますが、各部門ごとに2010年度の排出量の目安が設定されてございます。

23ページ、これは昨今の国際的枠組みの動向ということで、年表をつけてございます。先日のCOP17までを含めたものとなっております。

24ページでございます。日本におきます温室効果ガス排出量の現況、それから、部門別の内訳ということになってございます。2010年度の速報値、黄色でマーカーついていますが、これを見ますと、基準年1990年度と比べますと、マイナス0.4%、それから、吸収源対策、海外クレジットを考えますと、基準年比でマイナス10.3%とい

うような状況になってございます。それから、右の円グラフでございまして、全体の約2割が運輸部門から出ているというような状況になってございます。

25ページは、運輸部門におけるCO₂の排出量ということでございまして、この黄色と青の自家用自動車、貨物自動車を合わせたその自動車によるものがおおむねといいますか、ほとんど占めてございますが、いずれも、例えば燃費の改善ですとか、それから、貨物自動車については、トラック輸送の効率化といったようなことによりまして、2001年からは減少傾向にあるというようなことになってございます。2009年度のその確定値、これは2億3,000万トンでございまして、これは2010年度の目標値を下回っているというようなことになってございます。

26ページでございまして。これは国土交通省の地球温暖化対策の全体像を絵といたしまして、まとめたものでございます。

27ページでございまして。こちら、自動車交通についてのご説明になります。下に3つ丸がございまして、クルマ、環境対応車の技術開発ですとか、青いところにあります優しい自動車の使い方、赤のまちづくりといった、これらを総合的に推進するというようなこととしてございます。

次に、28ページでございまして。乗用車などの燃費基準ということでございまして、省エネ法に基づく自動車の燃費基準と、それから、現実の実際の燃費の改善推移を示したものでございます。燃費基準に引き上げられるような形で、燃費についても改善がされているような状況が見てとれると思います。

それから、29ページ、環境対応車の開発・普及促進ということで、バス、トラックについて先進環境技術の開発をしているほか、右にございましてような普及促進という意味で、エコカー減税ですとか、低公害車についての補助といったようなものもなされてございます。

それから、30ページでございまして。環境の優しい自動車の使い方ということで、左のようなチラシでの普及啓蒙活動、それから、そのほかに右にありますエコドライブ管理システムの導入促進といったようなものも進めてございます。

31ページは、カーシェアリングでございまして。こちらについては、アンケート結果によりますと、そのカーシェアリングが普及すると、車の使用が減って環境にいいというようなアンケート結果になってございまして、日本は、下の左を見ますと、欧米に比べると、普及状況、まだ進んでいるとは言えないわけですが、その右にありますように、こ

こ何年かではだんだん増えているというようなことになってございます。

32ページは、交通流対策の事例の紹介でございます。

33ページは、鉄道のエネルギー消費効率の向上ということで、鉄道については、環境負荷の小さい交通機関でありますけれども、エネルギー効率のよい車両の導入をさらに促進しているということでございます。

それから、34ページ、船舶でございます。船舶につきましては、技術開発と、それから、その技術開発によりまして、達成可能な高い規制値というのを国際社会に提案していくことによって、地球温暖化対策に貢献するといったような取り組みをしているということでございます。

それから、35ページでございます。航空についてございまして、環境適応型航空機、この前、就航しましたボーイング787のようなものについて、固定資産税を減免するとか、それから、空港施設の改善、保安システムの高度化といったようなことをやってございます。

それから、36、37ページ、こちらは、公共交通の利用促進ということでございます。新線の整備ですとか、ICカード、バリアフリー化といったようなものを進めることによって、利用者利便の向上を図り、公共交通の利用を促進するといったようなもののほか、37ページでございます。エコ通勤優良事業所認定制度といったようなものをつくりまして、事業所、それから、自治体における通勤交通のグリーン化を推進するといったようなことでやってございます。

それから、38、39ページは、物流の関係でございます。燃費向上ですとか、主に長距離輸送におきますモーダルシフト、それから、物流システムの効率化を図っておりますほか、39ページのように、港湾においてもさまざまな取り組みがなされているところでございます。

それから、2分冊目でございます。大気汚染でございます。40ページ、大気汚染の現況でございますが、このグラフ、それから、そのグラフの下に米印書いてございますが、NO₂、二酸化窒素、それから、浮遊粒子状物質、SPM、ともに順調に改善、環境基準の達成率が高まっている状況でございます。

41ページでございます。沿道環境の整備ということで、例えば騒音対策ですと遮音壁の設置、それから、大気対策として、交差点の改良といったようなことを行ってございまして、それによって環境基準の達成率が向上してございます。

42ページが自動車の排出ガス規制の経緯ということで、段階的にそれぞれ規制の強化が図られてございます。

43ページ、船舶によるNO_xの排出規制ということで、先ほど申し上げました温暖化対策と同様に、技術開発とその国際社会への働きかけといったようなもので取り組みをしているということでございます。

それから、44ページからは騒音規制の話でございます。44ページは、自動車の騒音規制でございまして、昭和26年に最初にその規制を設けて以降、段階的に規制の強化を図ってございます。昨年には交換用マフラーについても、その規制する制度を新設してございます。

45ページでございます。これは鉄道ということで、新幹線の騒音対策でございます。基本的には、防音壁を中心とする鉄道側の対応でございますが、新設の新幹線沿線におきまして、それでは不十分な場合におきましては、既存の家屋で二重サッシの取り付けを行うとかといったような防音工事への助成を行っているところでございます。

それから、46ページ、空港周辺の環境対策でございます。これは、1日当たりの騒音レベルによりまして区域分けをしまして、それぞれ防音工事ですとか、移転補償、それから、緩衝緑地帯の整備を行ってございます。

次に、海洋汚染の防止であります。47ページ、これは現状と課題ということでございまして、件数自体は年間500件前後で推移してございます。その約6割が油の排出によるものでございまして、この円グラフの右の上にありますように、故意ですとか、取扱不注意といったような人為的要因によるものがかなりを占めているといったようなことでございまして、次の48ページにあります、海洋汚染の防止の取り組みとして、海洋汚染防止法による規制、それから、国際条約に基づく取り組みに加えまして、講習会の実施といったような、その啓蒙活動というのが重要だということでございます。その油の海洋汚染が発生した場合の具体的取り組みが49ページでございます。

続きまして、技術の開発、それから、普及でございます。50ページでございます。これは、政府全体の科学技術基本計画を抜き出しものでございまして、今年の8月に閣議決定されたものにおきましても、随所で交通関係について触れられてございます。

51ページでございます。これは、国土交通省の技術基本計画になりまして、これは前の科学技術基本計画をもとにつくったもので、平成24年度が目標ということで、現在、見直しをしようかというふうに聞いてございます。

52ページから56ページまでにつきましては、これまで行ってきました技術研究開発、それから、普及の推進の事例でございまして、一つ一つのご紹介は省略させていただきますが、54ページにございますように、超小型モビリティということで、まちづくりと自動車の分野で連携しつつ、開発普及を推進するといったようなこともやっております。

57ページでございます。今後の交通分野の技術政策の課題ということでございまして、こういった課題、それから、問題意識をもとに、今後、国交省の基本計画の見直しなども進めていくというふうに承知してございます。

事務局としてのこの科学技術分野に関する問題意識としましては、まず、1つは、総合的・計画的に交通関係施策を強力に推進していくというために、いかに効率的・効果的に研究開発を実施し、その成果を確実に社会に還元すべく、技術研究開発システムを向上させていくべきか。次に、そのために個別モードの課題を解決する技術開発に加えまして、これを支援・推進する総合的な技術研究開発といったようなものを進めていくということ。さらに、国が今後果たしていくべき役割、それから、普及方策などではありますが、これらに限らず、さまざまご意見をいただければと思っております。

次に、国際的な連携の確保、国際協力の推進でございます。58ページ以降で主な国際的な連携の取り組みについて紹介させていただきます。58ページは、国際交通大臣会議ということで、これは毎年会議がされてございますが、来年は、議長国が日本で、「シームレスな交通」というものをテーマに議論がされることになってございます。

59ページ、これは「交通分野における地球環境・エネルギーに関する大臣会合」ということで、日本がイニシアチブをとっている会合ということでございます。中身については省略させていただきます。

60ページ、61ページは、国際海事機関（IMO）のことでございます。IMO170カ国の加盟ということで、国連の専門機関ということでございます。61ページにありますように、新興国の経済成長に伴います貿易量の増大ということで、国際海洋分野のCO₂の排出量が飛躍的に増大している中、日本の主導によりまして、国際海運にCO₂の排出規制を導入するというところで同意がされてございます。

それから、62ページでございます。これは、日中韓の物流大臣会合ということでございまして、2006年から2年置きに開かれてございます。主な取り組みとしては、右にございますように、シームレス物流システムの実現ですとか、環境にやさしい物流の構築、安全かつ効率的な物流の両立、こういったものに向けた取り組みを行っているところでござ

ざいます。

それから、63、64は、日本とASEANの連携ということでございます。環境関係については、21年の12月に行動計画というものを策定し、それに基づき各国が自主的に取り組むということになってございます。

64ページ、物流関係でございます。これは、今年、この12月に物流パートナーシップを推進するということで合意がされまして、この絵の一番下にあるような、さまざまな事業を推進していくということになってございます。

65ページでございます。二国間協力の事例として、ベトナムの事例でございます。都市鉄道のマネジメントに対する日本の技術的支援ということでございまして、日本の鉄道事業者がいろんな形で協力をしてございます。

以上でございます。

これらの取り組みにつきましての委員の皆様方の評価ですとか、より強力に国際連携を図るべき分野は何か、それから、どのような視点で国際連携、国際協力を進めるべきかといったことなどについてご意見をいただければと思っております。

それから、連携・協働の促進でございます。66ページは、法令、要綱によりまして、さまざまな協議会の仕組みが提供されているということでございまして、それぞれ設置目的が異なっておりますことから、おのずとその構成員が異なっているというものでございます。

67ページが、ある地方都市におきまして、複数の協議会が設置されているということで、その構成員を分類して整理したものでございます。

68ページは、四日市市におきます取り組みでございまして、複数の協議会を一つにまとめてやっているという事例でございます。

69ページでございます。これ、地域公共交通の活性化法の枠組みでございまして、市町村が公共交通事業者と連携してその協議会をつくりまして、連携計画をつくって、それに対して国が支援していくといったようなものでございます。70ページがその計画の策定件数でございまして、平成22年度末時点で462ということになっています。約7割がコミュニティバスに係るその事業を実施しているということでございます。

71ページ、72ページ、これは、この連携計画に基づきます、今のコミュニティバスなどの事業のよい事例、悪い事例の傾向ということでございまして、総じて申し上げれば、住民ニーズの把握ですとか、利用促進に向けた住民の巻き込みといったものがうまくいっ

た事例については、利用者の増加が図られたり、利用者から高い評価が見られるという傾向にございます。

73ページ、74ページ、これは各関係者が連携・協働を図る上での課題ということで、一度出した資料でございますので、説明は省略させていただきますが、それぞれ地方公共団体からバス事業者への不満、それから、バス事業者から地方公共団体への不満といったものを聞き取り調査したものでございます。

最後、国民等の意見の反映ということでございます。75ページ、これはパブリックコメントということで、一般的に行政手続法に基づきまして、パブリックコメントが必要なものについてはやるということになってはいますが、それ以外のものであっても、必要に応じてパブリックコメントが実施されているところでございます。

最後の76ページでございます。バリアフリー法に基づく意見反映の取り組みということで、一番下にバリアフリー法の条文、四条がございます。これを受けまして、全国バリアフリーネットワーク会議というものを設置しまして、年に1回のペースで会議を開催して、関係者の意見を施策に反映するといったようなことにしてございます。

以上でございます。今後、交通基本法が成立しますと、その交通基本計画を策定するということとなりますが、今のようなものを参考に、国民などの意見を聞くというようなことを想定してございます。これらに対します評価ですとか、交通に関する施策を今後推進するに当たって、こういったものに加えて、国民の意見を拾い上げるということで、実施すべきような取り組みがございましたら、ご意見としていただければと思います。

以上で説明を終わります。よろしくお願ひします。

【座長】 ありがとうございます。これから意見をちょうだいするわけですが、きょう、議題の2番目もありまして、で、委員の皆様、いろんな観点からご発言があると思いますので、平均してお1人1.5件ぐらいご意見をちょうだいできるのかなと思っています。通常、ワンラウンドする時間がいっぱいになっちゃうんで、きょう、1.5ということで、少し意見をコンパクトにお願いできたらとお願いいたします。

それから、L委員につきましては、議題の1のご意見をこれからちょうだいするんですが、できまして、議題2に関して、これも資料等をごらんになっていただく時間がありませんでしたら、前の議論を振り返ってということでご意見をいただければと思います。よろしくお願ひします。

【L委員】 交通基本法という性格から、諸課題について、いわば全方位で対応すると

いうことは当然のことではありますが、やはりその中でもめり張りをつける、重点的な項目、時代の要請に合った項目というのを絞り込むということが必要と思っております。その中で、やはり安全というのがどうしても欠かせないものの一つだろうと考えています。

従来から自動車の安全について多少勉強させていただいておりますが、車両のハード、あるいは運転ソフト、ハード・ソフト面での対応というのはかなりできておりますが、道路について自動車や人にやさしい、そうした道路の構造、あるいは交差点、そういうものについて、今まではあまりその連携がとれていなかったような気がしておりました。今回、資料でご説明いただきましたように、こうした道路についても総合的に見直しをしていただけるということで、大変期待をしています。

それから、物流について一言申し上げますが、今回の資料の中には貨物鉄道についてはあまり触れられておりませんが、前回もモーダルシフト等についてご意見を申し上げましたけれども、今の物流は輸送機関としては、ちょっとトラックに頼り過ぎているというところが非常に気になるところであります。ただ、これを人為的に、あるいは政策的に転換できるかどうかということについては、大変難しいだろうと思っておりますけれども、一つの輸送モードに頼り過ぎたシステムというのは、今回の震災の例もそうではありますが、ちょっと怖いという気がしておるところでありまして、何らかの対応を考える必要があると思っております。

それから、国際協力の話が出ましたが、多少の知見によれば、ASEAN等、東南アジア等では、日本スタイルといいますか、非常に高品質の物流サービスというものについて大変興味を持っておられるようですので、そうした日本が今まで育んできた高質のサービスを、求められておるところにうまく提供できるようなことをお考えいただければ大変ありがたいと思っております。

雑駁でございますけれども、以上です。

【座長】 ありがとうございます。途中退席されるということなんで、最初にご意見をいただきました。

それでは、皆さん、いつもどおり名札を立てていただきたいと思っております。よろしく願います。じゃあ、冒頭、D委員、O委員、A委員の順番で願います。

【D委員】 短く2分ぐらいで終わりたいと思っております。安全性についてでございます。3ページのグラフを拝見しますと、最近、カーブが鈍化しているといいますか、ということで、今までは技術が一応相当行き渡って、相当これからは新たな展開、発想の転換を

しないと、また、かつてのような勢いで下がっていかないんじゃないかなと思います。そのためには、ITSとか、道路の整備のあり方、何枚かめくっていただきますと、5ページ、歩道もないような狭い道路でも、白線を引いて分けようという発想のことが書かれていますけれども、むしろ、こういう狭い道路は、ヨーロッパでよくやられているシェアードスペース的な、ああいうものが必要かなと思います。そういう意味でも、教育とか、あるいはもう既に始まっていますけれども、警察等との連携のさらなる強化というのが必要かなと思います。

2点目です。CO₂の問題でございまして、前回は申し上げましたけれども、交通分野、全体として減らしていくということも大事な点だけれども、国際航空とか、これから日本経済にとって非常に重要な部分については、多分それほど減らすべきでもないというふうな、そういうコンセンサスとか、そういう大きなビジョンが必要かなと思います。じゃあ、どこで減らすかという、やっぱり都市交通のゼロ・エミッションというのを、例えば目標として明確に掲げるというようなことが必要かなとも思います。

3点目です。研究開発について、57ページに総合的な連携、調整を行うというふうに書いてございまして、それはそのとおりでございまして、総務省の行政のあの評価のほうでも、研究開発といえども、きちんと分担をして、明確にデマケをして、効率的に研究開発を進めなさいということが常に言われているんですけども、ちょっとでも研究やった人だとわかるんですけども、研究ってそんなふうロードマップができて、ぴしぴしといくものではありませんし、そんなものであれば、だれもおもしろがって研究しないと思いますので、あんまり効率的とか、デマケとかいうことは、長い目で見ると、あんまり効率的にもならないんじゃないかなというふうな気もしますので、その辺についてのちょっと扱いを、常に独法の評価委員会のほうでもそういう議論しますものですから、ここでちょっと述べさせていただきます。

長くなりました。

【座長】 ありがとうございます。それでは、O委員、お願いします。

【O委員】 Oです。私のほうも、コンパクトに3点ご質問、ご意見申し上げたいと思います。

1点目は、交通基本法についてです。12月の6日に交通運輸関係の働く方がバスフォーラムというのを開催して、国土交通省からも来賓でお見えになって、また、東北の被災地の方々も出席しておられて、その中で早期制定してほしいという意見、上がってしまし

たので、やはり必要だと思しますので、1月の中旬の通常国会で予算審議が先にならないように、並行的に進める方策を国土交通省としても考えることが必要でないかなというふうに、委員の一人として強く要望させていただきたいと思えます。

2点目は、安全についてですけれども、ちょっと具体的な問題になりますが、私、事業用自動車の関係の検討の委員もやらさせていただきました、そのときに、タクシーの自動車事故が非常に増えていると。その原因については、やはり行き過ぎた規制緩和による労働過多、そこが原因の一つであるということも国土交通省のほうのコメントもございました。それで、国土交通省は、いわゆるタクシー特措法、タクシーの特別措置法の法律を制定して、そして、働く方々の労働条件なども勘案しながら、運賃を決めていくという法律をつくっただろうと思っております。

これに基づいて、新潟県のタクシーの事業者25社が申請をしたことに対して、公正取引委員会は、独禁法違反だということで課徴金を課するという決定を昨日しました。そうすると、国土交通省の趣旨に基づいて、タクシーの特措法に基づいて申請をしたことが、なぜ独禁法違反なのかということは、非常に国土交通省の審議委員の一人として疑問に思うんですが、その辺について国土交通省として、特に安全にかかわることでもございますので、もしお考えがお聞かせ願えるのであれば、お聞かせいただければと思えます。

3つ目は、航空の安全については、資料に載っておりますけれども、航空の場合には、安全にさらにプラスして、保安という視点が大切ではないかなと思えます。9.11で航空機そのものがハイジャックされ、突っ込んで大変な事故が起きたということを考えますと、安全はもちろんベースとして必要なんですが、航空の保安、航空機テロ、ハイジャックという、そういうような視点から、ぜひ国として保安の視点から、費用的な負担も含めて対応策を考えていくことが現実的に必要ではないかなというのは、9.11の教訓ではないかなと思えますので、その辺についてもよろしく願います。

以上です。

【座長】 今、委員からご質問があったですけれども、この場で答えられることがあったら願います。

【公共交通政策部長】 2点目におっしゃった課徴金の件につきましては、私もそのような推移があったこと、あるいは昨日の決定があったことは承知しております。ちょっとこういう公式の場でどういうふうにお答えすればいいのか、正直言って、私もよく承知してないものですから、ちょっと後ほど、また〇委員のほうにももう少し詳しい背景も含めて

ご説明をさせていただく機会を設けさせていただければと思います。

【企画調査室長】 3つ目の航空の保安につきましては、前回、K委員からそういった観点も重要だというご意見もいただきまして、今回の参考資料2、これまでの議論の補足資料の11ページに、各交通分野におけるテロ対策ということで記載させていただいてございます。

【座長】 ありがとうございます。

それでは、A委員、続いて、C先生お願いします。

【A委員】 Aです。3点ほどございます。

1つは、安全についてなんですけれども、高齢社会がこれからかなりシビアになってくるということで、高齢者のモビリティと運転断念というんですか、交通事故が高齢者の場合かなり多いということがわかっていますので、このあたりに対して、運転断念した後、公共交通をどうやって準備できるかという、このあたりが安全の問題で一つ大切かなと思っています。

それから、2点目は、連携計画、69ページ以降に、活性化再生法に基づく連携計画なんですけど、どうもここでデータを見てみますと、7割がコミュニティバスであるということで、本来のその地域の公共交通を再編するという役割をもう少し果たしていただきたいなど。その点で、ここの自治体の人たちの意見にも出ていると思うんですが、73ページの2行目のところですかね、2つ目の四角ですけれども、運行計画に関与できないと。バス会社に対して自治体が運行計画に関与できないという問題を指摘されていると思うんですが、まさにここのところがどうなるか。つまり、自治体が幾ら計画をつくっても、この問題が残っている限り、これからの交通基本法で公共交通を計画していくときにかなり大きな支障になるのではないかと。ここを何とか改善をしていただきたいというのが2点目のことです。

3点目は、これは交通基本法と絡みますけれども、まちづくりの観点からの促進という項目が、交通基本法の参考資料3にございますけれども、ここのところが中心市街地がかなり崩れていって、そこと結ぶ交通が果たして適正なのかどうかも含めて、どうしたらいいのかとか、あるいは郊外でも生活拠点みたいなところを考えて、そこをミニショッピングとか、地域サービスセンターだとか、そういう他の部局と連携するような都市のつくりと交通とのマッチングがかなりこれから必要になってくるんですが、そのあたりが今、もし、これから交通基本法をつくられるのであれば、少し強化をしていただけないだろうか

というところがお願い事項です。

以上です。

【座長】 ありがとうございます。

それでは、C先生、お願いします。

【C委員】 1点だけ申し上げます。

資料6—1—2のところ、38ページに物流がございますので、これについて1点だけ。物流の、この中で真ん中辺のところ、小さい字なんですけれども、共同輸送等というのがありますね。これは、私は、この交通基本法の文脈の中では極めて重要だと思っています。と申しますのは、共同物流、日本であちこち、ぼつらぼつらやっていますけれども、それによって交通量が低減されたりすることを通じて、地元の渋滞を緩和したり、あるいは駐車場の箇所数が減ったり、何かといい面がある。もちろんCO₂も削減できる。という面があるんですが、同時にまた、それが個々の企業の、何というんですかね、コスト削減になっているような場合には、黙っていたって進むんで、こういう場合については、特に政策的に後押しする必要はそうないんですけれども、個々の企業のメリットにあんまりなりにくい場合もあるんですね。その典型があんの福岡の例であるし、あちこちに類する例がありますが、配送のほうは委託するけれども、集荷のほうは委託しない傾向にある。これは典型的なそういう事例ですが、この文脈を考えますと、この交通基本法の中で進めるとすると、そのような社会的な効果は大きいけれども、企業的には一つこのハードルがあるようなところを何らかの格好で前に進めるというところに少し焦点を集めたほうがいい。全般的なことをやるのは、何も交通基本法じゃなくたってできる面があるんですね。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。

よく見てなかったんで、申しわけございません。順番はこちらからの順番でお願いします。G先生、I先生、M先生の順番でお願いします。で、以上の3人の先生のご発言をもって、議題の1は一応締めということで、議題2の中でもこの議題1に関するご意見をいただけることができますので、それですでにお願いします。じゃあ、お願いします。G先生。

【G委員】 Gでございます。3点お話ししたいと思います。

1点目は、コミュニティバスタイプの公共交通を整備するだけでは必ずしも移動困難者

の問題を解決し得ない、という話しです。先ほど自転車や徒歩生活圈、あるいは高齢者がどこまで公共交通を利用できるかという話しがありました。高齢者が自家用車や免許を手放した後公共交通を利用できる間はいいのですが、バス停まで行けないとか、徒歩圏内で日常生活に必要なものごとを済ませることが困難であるという状況が生じています。そういう場合は、シニアカーや究極的には電動車椅子などで補完しなければ移動の確保ができないと思われます。この種の車両は種々開発が進んでいますが、その一方、それで安心して移動することのできる安全なネットワークの整備はまだまだ立ち後れているように思います。

したがって、自転車に加えて、このようなシニアカーの類が街なかをきちんと走ることができ、歩行能力が低下しても自立した生活が営めるような施策を進めていただければと思います。若者向けのタウンサイクルやシティーカーだけでなく、高齢者向けのシニアカーなどのライドシェアも今後の有効な施策になりえるのではないかと思います。既成市街地では走行路の整備は容易ではないと思いますが、今回の被災地における集落の高台移転や復興整備において、ぜひ計画に組み入れ、先行的に整備していただければと思います。これが1点です。

2点目は、道路の使い方についてです。道路整備はかなり概成しましたが、整備に加えてこれからはその使い方についてもこれまで以上に考えていく必要があります。そのひとつとして、道路ネットワークの階層構造をきちんと形づくるということがあると思います。例えば、幹線道路に細街路が直結されているとか、あるいは疎通機能を重視してつくられたバイパスの周りに商業施設が多数立地し、信号なども高密度で設置されたため、幹線道路としての疎通機能が当初の計画通り発揮されてないといったことが随所で生じています。計画どおりの機能が発揮されるようなネットワーク全体として整合のとれた道路利用がなされるよう、改めて局所的な整備や運用管理を見直していく必要があるのではないかと考えます。

3点目は、地域公共交通に関する自治体の役割の明確化についてです。先ほどA委員が、策定した計画を実現できるような権限を自治体にということをおっしゃいましたが、まさにそのとおりだと思います。それに加えて、活性化・再生事業では、自治体、あるいは協議会に対して予算措置がされていたのですが、交通基本法案の中では、そういった表現がやや後退しているように思われ、また、サバイバル事業では事業者補助に後戻りしてしまっています。したがって、人々のモビリティ、あるいはアクセシビリティを保障する主体

として地方自治体の役割というものを改めて明記するとともに、それに対してきちんとした財政措置がなされるようなといった制度づくりをお願いできればと思います。

以上3点でございます。

【座長】 I先生、お願いします。

【I委員】 ちょっと4点ばかり手短かに申し上げたいと思います。

先ほどD委員もご指摘ありましたけれども、自動車の事故の中で歩行者と高齢者の事故の割合が際立ってしまっていて、これはハードだけの問題ではないと思います。一方で、若年層といいますか、若者の交通違反とか、事故というのは減っているんですよね。ですから、そういった解析も必要ではないかなと思います。

それから、自転車の問題に関していいますと、要するに、交通法規を知らないわけですよ。ですから、自転車に乗る人に対しては、ルールとか、マナーをきっちり教育するようなシステムが必要だと思っております。

温暖化に関して一言申し上げますと、2010年度の速報値によりますと、運輸部門は増えているんですね。この増えている要因をぜひきっちり解析していただきたいと思えます。経済的な変動要因もあるようですけれども、物流は減っております。トラックは減っているんですね。その原因をしっかりと究明していただきたいのと。

それに付随してエコカー減税、あるいはエコカー補助というのがあったんですけれども、これは経済浮揚策というような側面もあるかと思えますけれども、環境面、あるいはCO₂面でどんな効果があったのかを、やはり国の税金を使っているわけですから、きっちり解析していただきたいと思えます。エコカー補助などでは、多少大きな車へのシフトがあったという傾向も見られるようですので、ぜひその辺の解析をお願いしたいということ。

それから、国際面では、越境汚染というのはこれから非常に重要な課題になってくると思っております。新興国の汚染物が日本のほうへも移流してくるということでもあります。技術的なサポートというの、課題として挙げておられますけれども、政策面とか、日本の過去のいろんなそういった経験を情報提供して、サポートするというような仕組みも必要だと思えます。

それから、最後になりますけれども、ITSというのが一応挙げられておりますけれども、最近ではITSというのを超えて、クラウドシステムというのがもう今、一般化しつつありまして、もうこれはICTの世界だと思えますので、それが交通分野とか、環境、そ

ういったようなことにどのような役割を果たしていくんだらうか、しっかり国としても把握していただきたいと思います。

以上申し上げたことは、国交省単独でできるお話ではないようなところもありまして、警察とか、総務省とか、環境省等の連携の強化をぜひ一層図っ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。

M先生、お願いします。

【M委員】 私のほう、2点あります。

1点は、空港周辺の環境対策についてですけれども、空港の容量、特に東京とか、大都市の空港の容量をもう少し上げたいというときに、東京の場合は、要するに、陸側からのアプローチを許していないというような問題があろうかと思えます。要するに、このところを突破すれば、格段に国際空港、国際都市東京としてのパフォーマンスが上るにもかかわらず、そのところが住民との合意形成、あるいはそういう制度設計がないためになされていないというところに対して、もう少し考えていかなければならないのではないかと。そういうマクロな制度設計が重要ではないかというのが1点です。

2点目は、高齢化社会とかいろんな問題があった際に、これからの日本の都市とか、地域像というのは、世界に先駆けてものすごいスピードでおそらく変化していくだろうと思えます。要するに、世界に先駆けて恐ろしいぐらいの高齢化社会が進むと。そこで安全とか、環境の問題どうするか、よくわかっていないわけですね。ですので、数値がこうであります、ああありますということもいいのだけれども、具体的都市、地域像というのを描かないと、ちょっとやっぱり議論できないのかなという気が非常にしています。情報化が進めば、例えば買い物、交通みたいな問題はおそらくすごく変質してくると思えますし、高齢化社会が進むということは、我々暗黙に通勤、家族4人で行って帰って何トリップ、そういう世界の交通計画想定をしているわけで、そういうことも全く変わってくると思えます。

そういうことを想定した際に、どういう地域、都市像があるのかという共通理解がなかなか難しいわけでありますが、やはりこれも描かないと始まらないという中で、ちょっと何となくこれ、思ったんですが、こういうサイズの紙でやりますと、多分都市像は描けないんじゃないかなという気がします。もう少し大き目の紙とか、あるいは表現の形態とかも、パワーポイントで議論するというのは、ちょっと無理であるような気もしてまして、

ラジオであればラジオ、テレビであればテレビ、新聞であれば新聞で、それぞれに適したような議論の仕方とか、論調とかというのがあると思いますが、都市像を論じる際にどういふことで議論していくべきかというようにも、交通基本法、あるいは地域の交通計画、あるいは社会資本整備の計画を考えていく際、もうそろそろ少し変えていくことも考えてはいいのではないかなということをおもいました。

以上です。

【座長】 ありがとうございます。

ただいままでご意見賜りまして、気がついたところは、資料のつくり方がだんだんよくなってきたということが反映してか、論点のポイントはここにあるんだという、そのポイントニングができるようになってきているというのはかなり進んだ成果だと思います。協働が大事だというご意見で、皆さんのご意見の焦点が合ってきたということがありますので、また事務局でもご検討願いたいと思います。

それでは、議題1は、このぐらいにしまして、議題2のこれまでの自由討議を振り返ってという話題にします。この後にご意見いただきますが、議題1と議題2を合わせたご意見でよろしゅうございますから、ぜひ潤達なご意見を賜りたいと思います。

それでは、お願いします。

【交通計画課長】 それでは、お手元に資料6-2-1というのがあるかと思いますが。今回で第6回目、今まで交通基本法のテーマに沿うような形で、個別のテーマごとにご議論を賜ったわけでございますけれども、これまでの自由討議全体を振り返ってご議論していただければどうだろうかということでございます。

きょう、ご用意させていただきました資料は、あくまでその議論をしていただく際の一つのご参考ということでございます。

まず、1ページで、これまでの自由討議を振り返ってということで、今回の議論を振り返るに当たって、このような座標軸をちょっと考えてみました。まず、私どもとして、議論しなければいけないのは、我が国経済社会が今後目指すべき「価値」というものがそもそもあるだろう。それに対して、そのような価値に対して、交通がどのような形で貢献ができるのだろうか。また、それを考えるときに、どういった視点が必要になるのだろうかという全体の構造をこのような絵にさせていただきました。

2ページでございますけれども、では、我が国経済社会が今後目指すべき「価値」というのは何だろうかということでございます。これは、これまでの議論の中にも、先生方か

らご指摘をいただいたようなことを中心にちょっと整理をさせていただいておりますけれども、例えば人口減少・少子高齢化社会への適応、経済の持続的で安定的な成長、低炭素・循環型社会の実現、安全・安心の確保、そういったことが今後、我が国経済社会が目指すべき「価値」としてあるんじゃないだろうかということでございます。ただ、これはあくまでも例ということかなと思っておりまして、どうしてもこの4つの項目も、制約要因を意識したような書き方になっておりますけれども、例えばこれから次の時代において、文明のさらなる発展でございますとか、繁栄、あるいは世界の交流の促進、そういった経済的な尺度だけでははかり切れないようなプラス価値というのも、我々は希求していかなければいけないのかもしれないだろう。そういったご議論もあろうかと思えます。

3 ページでございますけれども、そういった価値に交通というものがどのような形で貢献できるんだろうかということでございます。真ん中に青い楕円形がかいてございますが、この中に国民の自立した日常生活及び社会生活の確保、活発な地域間交流及び国際交流、物資の円滑な流通と書いてございますが、これは交通の機能ということで、交通基本法の第2条というところで、交通にはこんな機能があるんじゃないかということが書かれており、それを引用しております。法律上の表現でございますので、ちょっと角が取れたような表現になっておりますけれども、そういった機能を持つ交通が、先ほどのページにございました、社会全体の価値に対してどういう形で貢献していけるんだろうか。例えば我が国経済社会の変革の原動力として交通が貢献できるんじゃないかとか、文化の維持、創出、そういった面での貢献。あるいは健全なモビリティ社会の発展、日常生活に必要不可欠な交通手段の確保などなどといった形で、交通というのが貢献しているんじゃないだろうかというふうなことを図示させていただいたものでございます。

次のページでございますけれども、じゃあ、その際にどういった視点が不可欠なんだろうかということでございます。これは、これまでの第6回までの先生方のご指摘にあったことを中心に整理をさせていただいておりますけれども、例えば利用者の目線、自家用・私的交通の位置づけ、パーソナルモビリティとシェアリング、旅客交通と物流の問題、まちづくりの観点、観光立国実現の観点、可能な限り市場原理を活用する効率性の観点、あるいは必要な場合の公的関与の問題、サービス水準とコストのトレードオフ、まず、現状を適切に客観的に把握すること、あるいは中長期的視点と短期的視点といった時間軸の問題、施策の安定性、弛まざる検証、費用対効果、情報公開、住民の自覚と参加、既存資源の有効活用、ICT、最新技術の活用、交通関係者間の常時の競争・非常時の協働といっ

たような関係、Competition in the marketとCompetition for the marketというご指摘もございました。国と地方の役割分担、地方自治体における人材の確保・育成、交通産業における人材の確保、労働環境の整備、交通以外の、例えば社会保障や福祉といった分野との連携・協働、交通手段の選択に係る競争と利用者の自由な選好、供給側の視点、交通関連法制や約款の重要性、教育の重要性、国際標準を踏まえた規格への対応、交通の環境負荷、バリアフリー、ユニバーサルデザイン、まだほかにもいっぱい視点が必要だということだと思いますけれども、以上ご議論の参考にしていただければと思います。

以上でございます。

【座長】 ○○委員からのコメントが参考資料4にはございますけれども、これもあわせて、ご説明願えますかね。1番目の話、あるいは2番目の話というのは、どちらかというところ、この議題2に合った話だと思いますので、お願いします。

【交通計画課長】 それでは、参考資料4というのが、後ろのほうに一枚紙で入っておろうかと思います。これは、○○先生から私ども事務局が聞き取らせていただきまして、先生のご了解を得た上で配付をさせていただいているものでございます。

3点ということでございまして、1つは、底流を貫くような骨太の考え方が必要ではないかということでございます。社会資本整備と交通という関係では、社会資本整備の議論に交通を取り込まないといけないし、交通の側からも同じ議論が必要だと。交通に関する議論は、その時々の大義名分を時流に合わせて乗りかえるのではなく、もっと低流を貫くような骨太の考え方が重要なのではないかと。

第2点、国土管理・保全の時代ということでございますが、震災により人々の考え方に変化が生じている。命を守る、災害に上限なしが本来常に求められていくのではないだろうか。これからは国土の管理や保全が中心の時代になってくる。活力が低下していくことを前提に考える必要があるのではないかと。

第3点、高齢者ニーズへの対応。高齢化社会をどのようにとらえるかが大切である。高齢者の中には経済的に裕福な方々も多い。そういった人たちは、自分で運転する自家用車ではなく、たとえ運賃が高くても、目的地まで連れていってくれる楽な交通手段を選択する傾向にある。そういったニーズにも対応しなければならない。

以上でございます。

【座長】 それでは、ご意見いただきます。ご協力で50分近く時間を残すことができましたので、十分ご意見賜る時間ができました。それでは、順番、M先生、上がっていま

すか。

【M委員】 さっきのやつです。

【座長】 立っています。(笑)それでは、N先生、A先生、それから、K先生ですか、お願いします。

【N委員】 今のご説明いただいた6-2-1の資料で、まず、目指すべき「価値」は何かというページですが、これ、価値でもサブ的な価値ですよ。これは、これでも大分かみ砕いた価値ですから、本来この上位に価値があって、それは、まあ、そこまで論ずるのかどうかというのはありますが、当然ながら、そこがないと、議論が全部ずれますから、あえて申し上げます、安寧と誇りある国民生活と国民、国家とか、何かそんなですよ。まず、そういうことだと思います。そのためにここに書かれているものが大事だと。いずれにしても、安寧と誇りある暮らしと、国民、国家というのは、国土も入ったりとかしますから、いろんなものが入りますけど、これは当然政治学の基本です。

そのときに交通がどう貢献できるかということを考えますと、こういうふうに言えるんじゃないかなと思うのは、あるべき国の形、地域の形、あるいはあるべき日本社会、地域社会並びに国民生活を形づくり、保守していくこと、こういうことだろうと思うんですね。交通について総合的に語るとするならば、多分こういうことになると思います。

一例を述べますが、例えばリニア新幹線の駅がどこにできるのか、それはその地域にとって死活問題です、間違いなく死活問題です。どこにつくられるかというのは、もう決定的にその、20年後にそのまちの形を完全に変えます。それがどこかでとまって、それ以上つながらなかつたら、完全にそれ以上つながらなかつたところは凋落するということで、形づくる形成効果は、大容量の高速鉄道等に関しては極めて莫大になります。

並びに、例えば紀勢道路みたいなところ、有名なところでは、津波がくることがほぼわかっているわけですから、それができるかどうかというのは、その地域の死活問題に直結します。あるべき地域の形とか、国民生活に直結しています。例えばそのもう少し上の十津川村とかでも、168号線がええかげんであれば、みんな死んでたかもしれないぐらいの話であります。

さらに言うと、離島に行くと、これはもっとスケールが小さくなりますが、離島のたかだか小さな航路の補助があるかないかも、実はその離島の死活問題にかかわっていると思います。

で、さらに、日本国家全体でいくと、港湾の大型化がおくれれば、これも決定的に日本

経済に対して大きな影響を与えます。

で、最後に、例えば都心のLRTがあるかないかというのが、その都心のシャッター街化を防ぐかどうかという意味におけるその都市の死活問題に直結します。

このように交通問題というのは、もう論ずるまでもないですが、今申し上げたあるべき国の形、地域の形、日本社会、地域社会に甚大な影響を及ぼすんですね。で、この甚大な影響を及ぼすということを十二分に踏まえた上で、だから、あるべき国とか、社会とかをつくるために交通はこうするんだという話が、おそらく交通基本法という言葉に込められるべき最も大事なものであることは、僕はもう間違いないなと思います。当然ながら、今、いろんな議論はあろうかと思いますが、この点だけはぜひともお忘れなきように、全国民、全委員の皆様へ申し上げておきたいと思います。

以上です。

【座長】 ありがとうございます。いつになく高揚感がただよって……。 (笑)

【N委員】 1回だけでにします。1回だけに込めました。

【座長】 じゃあ、A先生、その後に、E委員、F委員、H委員、それから、I委員と、そういう順番をお願いします。じゃあ、A委員ですか、お願いします。

【A委員】 3点ほどありまして、1点目は、どうも交通というのは、いろいろの地方自治体を見ていると、政策の優先順位が低いんじゃないかと。それを高くするためにはどうしたらいいかということをもっと真剣に考えてもいいのかなというのが第1点です。

2点目は、それに続くことになると思うんですが、自治体の交通に対する職員の強化をしないと、幾らいい計画とか、法律はできても前に進まないよということですね。たかだか30万とかの人口のところでも、交通でやっている人が1人とか、あるいは半分だとか、それも経験が半年もないとか、基本的な交通の知識をほとんど欠いているとか。ある市町村ですと、課長がパーソントリップという言葉を知らないとかね。さまざまな問題点があることを一つも克服せずに前に進めても、相変わらず幾らいい法律ができて前には進まない可能性があるんで、そういった組織の体制はこうあるべきだという強化論を少しやっておかないといけないのかなというのが、行政内部です。

行政の外側は、バス会社、あるいはタクシー会社の人材が枯渇をしていて、給料も安く、夢が描けない。こんな職場だったらだれも行かないよというところまで、今、きつつある。そういう意味で、業界に対する底上げももう一方でしなければ、地域のモビリティは守れないんだということを認識しておいて、そのための戦略をやるということが外側に

対しては必要だろうと思います。これが2つ目です。

3つ目は、高齢者研究です。先ほどM先生がいろいろおっしゃっていたと思うんですが、全くそのとおりだと思ひまして、実は、昨年、ドイツからメールがきまして、EUで高齢者交通研究は日本が先進国だから、参加して研究を出してくれということで出し始めたんですが、残念ながら、ほかのグループと一緒に出したんですが、テーマはいいけれど、金がないというのでばっさり切られたんですね。確かに事情はわかるんですが、日本で高齢者研究、高齢者そのものを研究するんじゃなくて、高齢者が4割にもここ30年でなるわけですから、そういう社会がどういう都市像になるのか。それをきっちり考えていかないと、これから政策を誤るんじゃないかと思ひますので、ぜひ国が先導して、新たな高齢社会がどうなるのか、それを交通場面で具体的にこういう形で考えていくという、そのあたりのところを具体的にやっていただきたい。

アメリカなどは、その辺をわりと戦略的にやっているように思ひますが、その具体例を申し上げますと、プロジェクトアクションという組織があるんですが、これはNPO的なんですが、そこには博士がいて、タクシードライバーの安全教育に対するCD-ROMを8,000枚つくってタクシー会社に配っていくとか、そういうことをやっているんですね。そういうところが、どこがやるのかとかを考えたときに、そういう外側の組織も育てていく。それから、NPOで、例えばさまざまな交通で送迎をする人たちもいるんですが、それは意外に他の福祉と連携するとすごくいいシステムになるんですが、連携がまだうまくできていない。つまり、ソーシャルビジネスとか、あるいはソーシャルキャピタルという、社会関係資本にかかわるところですけれども、そこも小さな形で交通が絡んでいますので、そういうものについても、新しい組織とか、制度だとかをこれからつくっていくといけないと思ひますので、そこもぜひ強化をしていただきたいと思ひます。

以上です。

【座長】 先ほど申し上げながら順番を忘れちゃったんですが、K先生でしたっけ。お願いいたします。

【K委員】 Kでございます。価値というお話は、本来やっぱり最後じゃなくて、最初にしたかったですねというのがちょっとあります。今のN先生のお話をみたいなのも、多分最初にがんがんやったほうがよかったのかなという感じもいたしました。

交通というのは、非常にやっぱり奥が深いということがまず本質の部分があって、どん

な素人も交通に関して批判したり、語るができるんだけど、けど、ちょっといろいろ考えると、いろんな難しい問題が出てきて、絡み合っているということがあるので、そのあたりのことが、ほんとうにこの議論、会議の結果として、読まれた方に伝わるようなものになってほしいなということを願っています。

幾つか、そういうことで例を、後ろのキーワードにも沿ってお話したいと思うんですが、よくコンパクトシティコンパクトシティ、まず言葉だけ出てくるんですけども、例えばこれも都心に高層マンションをつくれれば、それでいいんだというふうに解釈されちゃって、変な都市開発がかえって進むことのほうが多かったりするんですね。ある一時点で見ると、コンパクトなまちが交通環境負荷は低いですが、経年的に追っかけてみると、同じ密度でどんどん皆さん自動車に頼るような生活に変わってきているわけですね。だから、どういう暮らしをしているのかということとセットで見ないと、交通の議論はできないというふうな問題、コンパクトという言葉だけで言っちゃうとちょっとという話ですね。

あと、ちょうど先ほどI先生ご指摘されたのでエコカーの話がございました。かえって、エコカーになって、みんな大きい車に乗っているんじゃないかという話がございました。ちょうどガソリン価格高騰しているときに調査をしますと、エコカーに乗っている方は、そうでない方に比べて、自動車の利用量を節約しないという傾向が有意に出ております。これ、エコマインド・パラドクスと呼んでいるんですけども、そういう逆向きの形がある。エコカーエコカーともてはやして、それでほんとうにいいんですかという問題ですね。

あと、先ほどM先生のご指摘の、例えばI T Cの問題ですね。これも非常に最近大きな問題になってきています。これも実態をきちんと調べてみたのですが、例えばネットショッピングをしている人がどのような買い物をしているかという、実は中心市街地ではなくて、現在買い物行動が集中しているような大きな郊外ショッピングセンターで購入するものを主に代替しています。あと、映画のダウンロードとかも最近できるようになって、郊外のシネコンに行かなくても、自分の家でそういう映画が見れるようになっている。むしろその実空間全体を傷めつけるような形で、I T Cが使われるようになってきているというふうなことも見えているわけですね。

あと、いろんなポピュリズムを我々、ちょっと注意しなきゃいけない、自治体が自分で評価して、そういういろんな政策を、例えばまちづくり交付金のような形で評価できる、いわゆる地方自治体の自己決定、自己評価が今人気です。しかし、これは公共交通に対し

では非常に実はマイナスでして、どうしても乗客数とかは増えないんですね、一生懸命やっても増えない。そういう中でそういう政策を自己評価するとバツがついてしまうわけです。そうすると、そこの首長さんは、そういう政策に対して、住民にそれが見えてしまいますので、それ以上継続することができなくなって、公共交通からむしろ離れてしまうというふうなことも起こっているんですよ。

だから、ぜひ、きょうも含めて、この一連の議論で先生方、いろいろご指摘いただいたと思うんですが、そういう交通の重層性というか、奥の深さというか、一つのキーワードでぱっと飛びついてやると、非常に大きな問題が逆に起こる可能性もあるということをよく、ぜひ踏まえていただいて、ほんとうの意味で専門家がきちんと貢献して社会にプラスになる、命を守れる価値ができるような、そういう交通政策につなげていただければと思います。

以上です。

【座長】 E委員、忘れちゃって、すいませんでした。お願いします。

【E委員】 本日のこの交通課題がどのような形で国が目指すべき社会、あるいはこれからの豊かな国民生活にその価値を貢献できるのかという、その概念は非常に大切だなと思います。というのは、やはり交通というのは、あくまでベター、より快適な、あるいはより移動がスムーズに行けるあくまでベターを目指していく、できればベストを目指していきたいわけですがけれども、しかし、私は、少なくともマストではないと思っているんですね。必ずこうあらなければならないというものでもない。もちろん人が移動する、あるいは物が移動する、こうありがたい、各界、各層の方々、すべてを満足させるような、そういうものはあり得ないわけであります。これからのまた技術開発や社会の進展の中で、それはよりベターを目指すものであるゆえに、その価値をどういうふうにこれから付加していけるんだらうかという視点は非常に大事だと思います。でないと、今回、この交通をめぐる諸問題についても、さまざまな総花的ないろんな諸問題が出てきましたけれども、もちろんそれもまた地域によって、また、広域的に、また、国の骨幹たる一つの交通、各レベルが全部を満たすことはまずできないという一つのことをしっかり確認をして、よりよい形、よりベターなものをどう考えていくのかという視点がベースになければいけないと思います。

今回はどういう水準でどういうものをベターに満たすのかという議論があんまりちょっとなかったのは少し残念で、すべてが、かくあればいいねというようなところで終わって

しまったんでは、おそらく現実的にはむしろ、かえって実現しなくなってしまうのではないかと思います。交通に対して無限大で、特にきょうの議論の最初の安全・安心についてなんかは、それこそ言い出したら、もう無限大になってしまうわけですけど、これは無限大ということになるとするならば、じゃあ、社会全体をもう少し変えていかないと、もうちょっと時間的なゆとりを持ったり、ジャストインタイムだとか、カンバン方式だとか、そういったものも含めてもう一遍マインドからリセットしていかないと、ほんとうの意味での安全・安心というのは保てないんだろうと思います。

それぐらい今……。ちょっと長くなりますが、関西の例でいきますと、某鉄道なんかは、もうあつものに懲りてなますを吹くじゃありませんけれども、ちょっと鳥が横切って飛んだだけで、もう何十分も、何時間も待たされるというようなことが現実起きていますし、そういった意味での安全・安心というのは、どういうふうにこれから考えていくのかなと案じています。

それから、もう一つ、安全のことで言うとするならば、平時の安全対策と、それから、非常時、この間の3月11日みたいな。非常時における複合コングロマリッドの安全というのはまた別で考えていかないといけないんだろうと思います。どちらにしても、言いたかったことは、やはりレベルを決めていかないと、無限大はあり得ないだろうなど。だから、今度の交通基本法についても、何か権利、交通権、移動権等の、権利ではなくて、ベターを目指すものだというところをしっかりとりたいながら議論していかないと、この4ページ目のあらゆる視点を全部満たすことはできないという前提が必要だと思います。

以上です。

【座長】 ありがとうございます。

続いて、ごめんなさい。H委員、お願いします。

【H委員】 Fさんが先ですけど、いいですか。

【座長】 大丈夫です。お願いしますので。はい。

【H委員】 Hでございます。よろしく願いいたします。タイミングが合わず、なかなか出席できず、申しわけありませんでした。

私のほうからは、ユーザーの視点から発言させていただきます。自分自身がドライブするとか、自転車を運転するとか、そういう場合の課題がいろいろ出た中で、一番感じるのは、では、その課題に対して、一体だれがどのような方法で確実に周知していくのかという点です。私たち国民に向けての道筋がはっきりしないところがまだ幾つかあるなという感想

を持ちました。

例を挙げますと、私が生活している中で強く感じるのは、自転車の乱暴な運転なんですね。先ほど I 先生から交通ルールを知らないのではないかという話がありましたが、交通ルール以前に、マナー的な部分、ヘッドフォンステレオで、まず耳をふさいでしまい、携帯電話かけながらの片手運転、あるいはメールに夢中で周りを見ていない。安全確保のための状況判断に必要な五感をみずからふさぐことによって、自分も危ないでしょうが、歩いている人を巻き込むようなこともしばしば見かけます。では、これはどの組織がこの方々にどうやって注意するかというと、それはもう全く明確ではありません。たまたま私が教育委員会等々にいたときには、小中学校に子どもさんにはこのことを指導するようお願いしました。学校組織であれば、道筋があります。しかし、社会人でもやっている方がいらっしゃいますが、そこにだれがどうやって伝えるかといったら、会社を通じて言うんでしょうか、そういうこともなかなか考えられません。これはほんの一例ですが、これ、困るよねで終わらないように、確実に対象者に到達するような方法を考えていくことが必要だと思いました。

もう一つ、エコドライブについてですが、先日、2020年の燃費基準をつくったばかりでございますが、大変メーカーさんにとっては厳しい数字になったような気がします。ただ、メーカーさんが一生懸命幾らやっても、乗りこなすほうの私どもがきちっとした運転をしなければ、意味がない。両方がかみ合って初めて環境に対していい効果が生まれるということになると思いますので、エコドライブ10の周知は重要となります。しかし、まだ、このエコドライブは免許の更新、あるいは免許取得の際に必須科目にはなっておりませんで、オプションでお金を払って、教えてもらうというシステムのようなのです。しかし、この形では多分お金を払ってまで受講しようという方は少ないと思われるので、これを必須にするようお願いしたいと思います。

エコドライブを推進してきた中で、実際に事故の発生がかなり減っているということも聞いておりますので、安全上も大事ですし、やはり、エコ、あるいはCO₂削減というのは、国の大目標ですから、次世代が免許を取るときには、それはきちっと入れ込んでおくことが必要だと思っております。

以上でございます。

【座長】 ありがとうございます。それじゃあ、F委員、どうぞ。

【F委員】 基本法とか、基本計画という非常にマクロな話が話題ですけれども、こう

いう中でも、やはり地方公共団体による執行であるとか、実施ということに関して、法システムを念頭に置いた議論が必要なのかなというのが私の感想です。ですから、こういうシステムに対しての指針を示すということが非常に大事かと思います。

1 番目は、協働の原則を大事にしてくださいということです。例えば、きょう、説明のありました協議会ですけれども、非常にたくさんできています。できていますけれども、どうしても法律で義務付けると専門分野別になって、かなり乱立傾向になると思います。ですけれども、四日市市がやっていたように、それを乗り越えるような形で、自治体で一つのものにまとめるということをやると、そのまとめる過程の中で連携とか、学習ができるのと同時に、そこである程度の基幹となる協議の仕組みが決まれば、あとは、それにプラスアルファした形で、先ほどのいろいろな法律の定める協働の要請をクリアできるというような形で、一種の手續促進効果も期待できると思いますので、こういうところの技術のようなことを考えることが必要です。

それができますと、特に法律の27条の関係で、バリアフリー法、きょう、例で出ましたけれども、ああいうような形で、制度設計にかかわる参加を促進して行って、少しずつ制度のバージョンアップをしていくという、一種のそういう手續参加権のようなものを前提とした運用を交通のシステムでも進めるというような、そういう一種の参加の原則というような視点を示すということは大事かと思います。

それで、3 番目は、総合化ということなんですけれども、交通の中だけの総合だけではなくて、環境とか、福祉とかということでの総合を考える場合に、こちらの交通サイドで、全部抱き込んで一つのものとして自治体に提示していくというやり方が一つ考えられます。他方で、自治体のほうで、ある程度首長さんが熱心に政策の序列をきちんとつけて、そういうような序列化の中で、交通に対して高い位置を置いている例があれば、自治体がそういう行政システムをとっていることに着目して、そのシステムに対しての補助とか、支援を考えると、そういうやり方もあるのかなと思います。そういう意味での総合化ということを考えることも必要です。

最後に、サービス供給計画のところについて、自治体に関与するというやり方ですけれども、あれを規制権限のような形で入れるのがいいのかどうかということです。かりにそうしますと、かなり全国画一的なものなると思いますし、それだけの関与するからには、相当な財政支援を後ろに置いてやるということになるんだと思います。他方で、そこまでは規制しないけれども、一種の補助をする場合の補助条件として、必要なことは言わせて

もらいますという形で、ある程度そういう準備ができたところに対して、重点的に補助をしていくというようなやり方をとるのかとかいうところは、一つの政策判断なのかなという、そういう感想を持ちました。

【座長】 ありがとうございます。それでは、I先生、お願いします。

【I委員】 環境対応車とか、次世代自動車のことについてちょっと触れておきたいと思いますけれども、これ、日本の産業力、技術立国の中でやはり基幹をなす分野だと思っています。技術的に世界をリードしているということもありますし、それを市場で国民がうまく使いこなしてエネルギーの節減につながっているということも、また事実でありまして、これは、こういう状況を維持発展させるための政策的な戦略が必要だと思えます。

例えば新興国との比較でいいますと、去年、中国では1,800万台車売れてましてね。その中でトラック、バスが400万台売れているんですよ。その規制たるや、まあ、ひどい状況です。そういうことを考えますと、日本のそういう技術を、国内で環境のいいものにするということはもちろんですけれども、それを対外的に提供していく。それを政策も含めて利用してもらおうという政略をとりませんと、結局はグローバルにもたないような状況が発生すると思っております、それに日本が貢献できる役割というのは、国内の環境改善よりも、もうはるかに大きいと思っております。そういう戦略をぜひどこかに込めたいと思っております。

以上です。

【座長】 それじゃあ、J委員、お願いできますでしょうか。

【J委員】 まず、何点かあるんですけれども、最初に、実は、交通基本法に関する議論に私が加わるということが知れたときに、障害のある肢体不自由、主に車いす使用の方からちょっと話をしたいというふうに、昨年ですけれども、要請を受けまして、一番彼ら、その方たちが今、問題だと思っていることが、何か乗車拒否に遭うということだったんですね。それで、交通の、乗車拒否というのは、当事者の立場からの言葉ですけれども、交通機関を運用する立場から言えば、普通の体ではないいろいろな補装具をつけて乗った場合に、そこにどこまで責任が持てるのかとか、いざ事故が起こった場合、どうしようかという、いろいろな懸念を検討した結果の今の状況だとは思いますが、でも、結局人の立場からいうと、交通機関に乗っている間というのはいいかもしれないけれども、そこまでは何かの手段で自分で行かなければならない。乗っている間も、例えば姿勢を保持するであるとか、自分の体の状況を、健康というかを保つというか、そういうことにさま

ざまな形、普通だったら、そんなので電車に乗るなんて考えられないよみたいに思われるような、補装具を利用しなければならない方たちというのもいらっしゃるわけですね。

そういう中で、もちろん安全は守らなければならないと思うんですけども、本人たちが納得していない。なぜ自分たちが、例えば大きな電動車いす、あるいは自転車型の車いすというのがある……、ハンドル型の車いすかなんか、あるらしいんですけど、そういうもので交通機関を利用したときに、なぜ拒否されてしまうのかということ、納得していないですね。それはすごく問題だと思っていて、やはり、ただマニュアルに書いてあるからだめですとか、責任が持てませんからだめですというのではなくて、きちんと当事者が納得できる形で話し合いが行われて、で、ぎりぎりの線のところで、より多くの人が交通の恩恵を享受できるようにということを常に心がけていく姿勢というのはとても大切だと思うので、国がそれを促進する立場として、ぜひリードしていただきたいというか、そういうように思っています。

もう一つは、交通機関、実際に交通機関を利用するというのは、動くのに乗って、A地点からB地点まで移動するというだけではなくて、そこに乗ることを実現するためのいろいろな過程があるわけですね、チケットを買ったりだとか、乗りたい場所を選ぶ、選んでそこに乗れるような手続をとるとか。そういうときに、今、前にもちょっとお話していると思うんですけども、すごくITのシステムというか、そういうものがたくさん多用され、その中でそれが自力で、昔、普通に切符を買うのであれば、駅員さんとのやりとりでできたことが、機械とのやりとりになってしまっていてできなくなってしまうとか、そういうことが起こってきているので、ぜひその交通というものを考えるときに、移動だけではなくて、その周辺にあるものもひっくるめて交通なんだという考え方を忘れずにいられたら、いていただきたいというか、というふうに思っています。

それから、もう1点、これも以前にお話ししたことなんですが、とても大切だと思うので、今、駅をバリアフリー化するのに、バリアフリー新法、あれあって、とても私なんか助かっているんですけども、私は、都会に生活して、ほんとうにそういうものの恩恵を享受しやすいところにいると思うんですが、やっぱり一番実は切実なのは、地方に住んでいて、駅に行っても助けを求められる人があまり、ほとんどいない。駅に行ってみたら、その駅に今、いるのは数人だったり、自分ひとりで階段の前に立ち往生してしまったりとか、そういうことだと思うので、ぜひ、今、もう大分整備されてきたので、これからは駅のバリアフリー化を考えるときに、乗降客数だけを基準にするのではなくて、そのまちの

ニーズとかを吸い上げてというか、それでバリアフリー化する場所というのを確定していくという、新しい確定方法というか、そういうのを実現していただければと思います。

それから、最後に、協議会についてなんですけれども、私も協議会を集約するとかというの、とてもいいアイデアだと思うんですが、その協議会の中に障害のある人とか、いわゆる普通健常に動ける立場ではない人も、最近たくさん含まれるようになってきました。ただ、やはり人数としてはすごく少数だと思うんですね。もちろん人数比で考えれば、例えば何人のうち何人が障害者で、じゃあ、その比がここで賄われているんだから、それでいいじゃないかとか、そういう考えになるかもしれないですけど、実は障害者というのは、一般の方たちよりもばらつきが大きいというか、同じ肢体不自由でもさまざまな障害があるし、同じ目の障害でもさまざまな障害があるという中で、多分障害のある人の割合というのは、一般にこのぐらいいたら1人でいいだろうとか、2人でいいだろうとか、各障害から代表者一人ずつでいいだろうということではほんとうはないと思っています。

一般のことというのは、結構みんな共通概念として持っているけれども、障害のある人たちのことというのは、一般の人々は共通概念としては持っていない場合が多いので、それだけきちんと発言を聞かないとわからないと思うんですね。ぜひ、いわゆる一般的ではない立場の人々の参加比率というのをもっともっと増やして、増やせるようにしていただきたいというのと。

もう一つは、そこに出てくる人がいつも何かの大きな障害者団体の代表者、その人はだんだん年をとってきて、だんだん自分ではもしかして交通機関を利用しなくなってきたり、ひとりでは利用しなくなってきたり、そういう立場になっていかれる。でも、ずっと代表ということでそういう場に出続けてしまう場合もあると思うんですけれども、そうではなくて、交通機関をふだんきちんと使っている人たちが、その場に出ていって発言ができるように、また、そういうバランス感覚、障害者としてバランス感覚を持って、自分のことだけではなくて、自分の少なくとも同じ障害を持ついろいろな立場の人の代表者として発言ができるような人を養成することを、国が各障害者団体なんかに要請してほしいとか、そういう人材育成を支援というか、促進するような試みというか、働きかけを国がもっと積極的にしてほしいという思いがあります。

以上です。すいません。

【座長】 ありがとうございます。それじゃあ、D委員、お願いします。

【D委員】 まず、こういう機会を設けていただいたことに深く感謝いたします。言い

たいことがいっぱいあるのですが、時間の制約上、非常に観念的な、抽象的な話になってしまいます。だから、1つしか申し上げません。

交通基本計画と政策を国の責務としてつくるというのは、ほんとうにすばらしいことだと、ほんとうに心からそう思っていて、それがゆえに期待も高くなっているというのが、ここにおられる方、全員だと思うんですね。そういうことを背景にしても申し上げると、この中であんまり時間軸といいますかね、がちゃんと書いてなくて、やっぱりこういう大事なことから、技術予測とか、社会の動向変化ってなかなか難しく、下手すると、2020年がどうだとか、そういう話にすぐ陥りがちなんですけれども、相当長期を目指した骨太の骨格とか、ビジョンとかっていうのを、表に出なくてもいいですけど、そういうのをぜひお考えいただきたいということだと思うんですね。

難しいというんですけれども、例えば2050年でも、そのときは日本はCO₂の80%削減を目指して頑張っているだろうとか、人口減少・超高齢社会になっているだろう。例えば2050年で100歳以上の方が60万人ぐらいおられるという、そういう予測もあったりするわけですね。あるいはアジア連携とか、グローバル展開の中で必死で頑張っているだろうと。成功するというために、成功しないと日本沈没ですから頑張っているだろうと。そういう中で、皆さんがどういう暮らしをしたいとか、どういう仕事をしたいかというのは、ある程度見通せるんじゃないかなと思うんですね。それは、N先生は安寧と誇りというふうにおっしゃったわけけれども、そのためには、いろんなものをこれから骨太のシナリオのもとに使いこなすということがものすごく大事になってくると思うんですよ。

そうすると、そこでなかなか難しいんですけれども、今、交通とか、まちづくり関係の基本法というのを、数十年間基本的な骨格というのはあんまり変わってませんよね。ですから、ほんとうにそれでいいんでしょうか。そういうことを総合的に議論する。国民の目のもとで議論する場として、ほんとうに地域とか、暮らしに直結しているのが交通ですから、そういうことがぜひできるようなプラットフォームになってほしいと思っております。期待のし過ぎだとかって言われないように、ぜひ頑張ってください。よろしく願いいたします。

【座長】 ありがとうございました。

それでは、最後のラウンドの後半ですけれども、順番変えるの、大変ですから、それじゃあ、N先生からこちらに向けてお願いします。

【N委員】 これは先ほどの、残っていただけです。

【座長】 ああ、そうですか。じゃあ、M先生はどうされますか、ご意見ありますか。

【M委員】 いいですか。

【座長】 じゃあ、お願いします。

【M委員】 私は、東日本大震災で私が体験していることをちょっとかわりにお話しさせていただければと思います、最後に。

私、東日本大震災以降、〇〇先生も、社会資本整備と交通をやっぱり取り込まないといけないというお話をされているわけですが、具体的にかかわったのは、例えば防潮堤の高さを幾らにするか、あるいは三陸縦貫道をどうするか、あるいは復興計画をどう立てるかという議論をいろんな場で参加してきましたが、それぞれは基本的にはばらばらというふうに行っていると。もちろんそれぞれが情報、連絡とり合っているわけですが、国土交通省というふうになんか名前がなると随分時間もたつわけですが、それぞれの局でやられている施策が、では、その合一的にトータルとして地域をどういうふうに変えていくかという際に、ほんとうに一緒にやれているのかということの中で、こういう交通基本法の議論が出てきたということを考えると、これらの社会資本整備という中で、合一的に費用弁費も含めて、どういう意味、あるいははらしさ、あるいはそのための構造、交通の構造、これをどうつくっていくかということが議論されなければいけないのかなという、非常に反省を感じております。

それは具体的に言うと、各論で組み立てた社会資本整備の計画を地域の方にお話しした際に、非常につるし上げられたと、一言で言うと。罵倒されたということに近いわけですね。我が入った地域は、具体名は申しませんが、1,957人の人が死者行方不明者の地域です。多くの人を家族で亡くされた方も、そういうところに出てきている。その中で、専門家が暗黙の意識の規定の中で、かつての価値観の中で組み立てていった計画と、彼らが欲求しているまちの望むこと、これがある種ずれがあったということでございます。それはおそらく将来にわたって、これから社会が恐ろしい速度で変化していく。その中でどういうことを大切に、あるいはどういうところを変えていくのかということに関して、国民、市民、国家というのが共通の意識を持って進めていかなければならない中で、果たしてそういう議論をどう進めていくかということに関して、今、我々が何か、何となく暗黙に想定しているその交通基本計画、それをやるための協議会というようなやり方で、ほんとうにそれがうまく立てられるのかなということに関して、ひょっとしたら、私は、す

ごい思い違いをしているのではないかという気持ちにその際非常に陥りました。

そのときは、命のまちづくりという言葉をお出しして、避難のための道路であるとか、まちの重心を移していくとか、あるいは交通で言えば、TOD、コンパクトに暮らしやすいというところをどういうところにやっていくのかという、議論をそこから少し重ねているわけですが、ともかく少し我々の想定がちょっと古いような気もしていて、これは私だけかもしれないですが、もう少し専門家の意識も変えなければいけないし、市民の皆さんの意識も変えていかなければならないところもあるし、皆さんの声を聞かなければいけないところもあると。そのあわせ方に関して、これからむしろそごがもっと広がってくるのではないかなという危機感を持っています。

そういう中で、こういうことが議論されているということを理解した上で、今後、具体的な各地域において交通基本計画を立てる協議の場をどう設計していくかということが極めて大事ではないかなという気がしております。

以上です。

【座長】 ありがとうございます。じゃあ、G先生、お願いします。

【G委員】 大きくは1点だけ、それに付随して2点お話しします。一言で言うと、計画、あるいは計画技術の重要性ということで、第1回の時もお話したかもしれませんが、改めて申し上げたいと思います。先ほどから価値を実現するためにという議論がなされましたが、価値を実現する具体的な手段は、交通基本計画や関連する個別計画でありますので、この意味でも計画の重要性というのはますます高まっているように思います。

自治体などで交通計画策定のお手伝いなどをしていて痛感することは、政策の立案や遂行のための専門知識に長けた方は、事務職の方を中心にたくさんおられます。また、個別の技術分野に長けた技術職の方も自治体には多数おられます。しかしながら、交通計画をはじめとするさまざまな計画を策定するために必要な計画技術をきちんと持った方というのは、先ほど秋山委員もおっしゃっておられましたが、驚くほど少ないのです。このような実態を見ますと、例えば公務員の職種の中に計画職といったものをつくって、計画技術に長けた人材を採用あるいは養成してもいいのではないかと思ったりします。このような状況が生じる一つの原因として、計画技術の重要性に対する認識というものがまだ非常に低いことが挙げられます。そこで、交通基本法、あるいは関連する国の基本計画の中では、計画の重要性を強くうたい上げていただきたいと思います。これが1点。

関連してお話しすることの1点目は、長期を見据えた計画を着実に実施することの重要

性についてです。多くの自治体では、長期の計画を立ててそれを実施することが難しいという状況が生じています。例えば、ある程度長期を見据えた計画を立てても、市長がかわると計画を棚上げにする、あるいは計画を新たに策定し直すといったことが多くの自治体で行われており、長期を見据えた計画を着実に実施するといったことがなかなかできない状況にあります。例えば、地域がこれから迎えるであろう厳しい将来というものをあまり直視したくない、特に首長さんは次の選挙もございますので、あまり厳しい状況を前面に押し出して議論したくないという傾向がありまして、将来を直視した計画を作ろうとしてもなかなか思うようにいかないという状況があります。また、計画を策定してもそれで目的を達したように思い、関係者の関心が薄れてしまうところもございます。

このようなことから、“計画を策定し、それに沿ってよりよい地域社会を実現する”ということの重要性とそのための制度的なしくみづくり、といったものが必要ではないかと思えます。例えば、地域公共交通計画を策定したとすれば、議会で検討し決議をして政策基盤として認識するなり、あるいは基本計画のないところには予算措置があまりできないようしくみにする、といった考え方もあるのではないだろうか。これは、国等からの補助金についても同様です。

2点目は、計画技術の担保方策についてです。計画技術を担保するのは、必ずしも官だけではなくて、専門家としての民間事業者に計画技術をストックする、あるいはそれを促進するといった考え方もあろうかと思えます。水道事業に例をとると、これまでは自治体が主体として整備や管理・運営を行ってきましたが、蓄積した技術を海外に輸出し、海外の自治体で技術を発揮するといったようなことが行われるようになってきています。交通技術についても、例えば、交通に関する高い計画・運営・運行技術を有するフランスの某企業が、ヨーロッパだけではなくて、中南米の都市などでそういった技術を展開して公共交通を請け負っているといった例もあります。日本にも、この種の技術、あるいは技術の要素というものは多く見受けられますが、それらがきちんと蓄積されていない、あるいは体系化されていないため、せっかくの技術が新たな計画の策定実施に活用される形になっていない、という残念な状況にあります。その一つの原因は、わが国では技術を売買するというマーケットが未成熟なためであると推察されますので、この種の民間企業の育成なども視野に含めて、いかにして官と民であわせて計画技術の体系的な蓄積と活用を図っていくかといったこと、これは極めて基本的な話ですが、これらについても留意して進めて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。

じゃあ、最後に、C先生、お願いします。

【C委員】 どうしようかな、やめようかな。

【座長】 どうぞ。最後ですから。

【C委員】 じゃあ、一言だけ、ほんとうに一言だけにします。

どれも非常に重要なこととお書きになっているしね、で、交通基本法、ぜひ次回は通るようにしていただきたいし、基本法自身は、理念的なこともね、読みようによっては何でも読めるくらいに立派なことが書いてありますから、僕はよくできていると思います。だけど、やっぱり非常に根本で考えなきゃいけないのは、この国はお金が全然ない状態になっている、もうなっていますけどね。その中じゃあ、さっきのE先生の話じゃないけど、どれもこれもなんてできるはずもないんで、しかも、高邁な理想は、あそこまでで、50年でやりましょうなんて言ったってできっこない。むしろ、今の現状をきっちり見据えて、それを国民的に理解して、どこに注力して、どうやってマージナルに改善するかでしか手がありません。そこのところだけは一言申し上げたいと思います。

以上です。

【座長】 ありがとうございます。

6回のご発言と申し送られた資料集を前提として、きょういただいた意見というのは、残っている課題の総集編という感じがするんですね。残された課題がご発言から出ていると思いますので、これらを事務局で整理されて、今後の審議、あるいはその先の計画づくりに反映いただければと存じます。

それでは、公共交通政策部長から一言お願いします。

【公共交通政策部長】 大変ありがとうございました。委員の皆様方におかれましては、これ、第1回が9月の12日でしたけれども、きょうまで3カ月という短期間で、本日を含めまして6回にわたりまして、熱心なご審議を賜りまして、ほんとうにありがとうございました。大変貴重なご意見、ご指摘をいただいてまいっておりますことにつきまして、事務局一同を代表いたしまして、厚く御礼を申し上げます。

この検討会のテーマの表題になっております交通の諸問題というのは、すなわち、人や物の空間的移動に関する諸問題の全般ということですので、旅客交通も物流も、もちろん

視野に入れていただきましたし、国際的な交通、国内的な交通、それから、国内でも大都会から条件不利地域まで、すべてカバーした議論をいただきました。また、ハード面のご指摘、ソフト面のご指摘もいろいろいただきました。こういうふうに議論の対象は極めて広範であったために、6回に分けてある程度テーマを固まりごとにご議論いただきましたけれども、なお、議論し足りない消化不良の点もあろうかと思えますし、また、逆にもっと総合的に、多面的に考えるべきではなかったかという点も多々あったかと思えます。この点は、事務局としての対応がまだ十分でなかったことはおわび申し上げたいと思えます。

とはいいいましても、まず、マクロの視点からは、本日の後半でご議論いただきましたような、我が国がこれから目指していくべき価値とか、その価値に対して交通がどう貢献できるかといった議論を、今、いろいろお聞かせいただいたことを通じまして、事務局として、頭の整理を、次第に整理されてきたと思っております。きょういただいたご意見を踏まえて、もう一度考え直したいと思えます。

それから、マクロの視点ではない、もう少し具体的な数々のご意見、ご指摘につきましても、これも私どもなりに総ざらいをしてそしゃくをした上で、行政として受けとめて、どういうふうに制度面に生かせるかとか、運用面に生かせるかというふうな検討を深めていきたいと思っております。

そこで、こういう検討を私どもなりに進めてまいります間、検討会としてのご議論は、次のステップに進ませていただきたいと思っております。具体的には、きょうの資料の6-3-1にありますとおりですが、今でも、全国各地で、例えば生活交通確保のための取り組みをやっておられたり、国際競争力強化の取り組み、あるいは低炭素社会づくりに向けた取り組みなどがいろいろ行われております。また、あるいはこれから取り組もうとしているところもたくさんあります。そこで、こういう取り組みを実際に担当しておられる方が、一体何を指して、どういう点で悩んで、どういう形でそれを解決していこうとしているのかといった点について、あるいは再三話の出ました連携と協働をどういう形でやっているかといった点につきまして、シンポジウムを開いて直接お話をお聞きしたり、また、現地を直接ご視察いただいたりすることで、さらに、その地域地域の実情や特性に即した議論を深めていただければと思っております。

この資料の後半に書いてございますとおりでございますが、委員の先生方の日程のご都合とか、会場の兼ね合いで少し時期がずれ込むことになるかもしれませんが、できるだけたくさんの委員の皆様方のご参画をいただけたらと思っております。このシンポジ

ウムや現地視察の詳細、あるいはその後の進め方につきましては、また改めてお示しをいたしたいと思います。ほんとうに重ねてでございますけれども、引き続きご指導のほど、よろしくお願ひ申し上げます。

【座長】 ありがとうございます。

以上もちまして、本日の議題はすべて終了ということにさせていただきたいと思ひます。ご多用中にもかかわらず、ご出席をいただきまして、どうもありがとうございました。

最後に、事務局からご連絡がありますので、お願ひします。

【企画調整官】 1点、お伝えさせていただきます。本日の検討会の内容につきましては、後日、委員の皆様方に議事録を送付させていただきます。ご了解をいただいた上で、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まして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 —