

**第 30 回社会資本整備審議会計画部会及び  
第 28 回交通政策審議会交通体系分科会計画部会合同会議**

平成 26 年 4 月 7 日

【桑田企画官】 それでは定刻となりましたので、ただ今から第 30 回社会資本整備審議会計画部会及び第 28 回交通政策審議会交通体系分科会計画部会の合同会議を開催させていただきます。委員の先生の皆様方には大変お忙しいところをお集まりいただきまして、本日は誠にありがとうございます。冒頭、議事に入りますまでの進行をしばらく務めさせていただきます、総合政策局公共交通政策部の桑田と申します。よろしくお願いたします。

まず、お手元の資料を確認させていただきます。本日の資料につきましては議事次第の配布資料一覧に列挙しているとおりでございますので、配布漏れ等、もしお気づきになりましたら、事務局にお知らせいただければと思います。

また、本日ご出席の委員のご紹介につきましても名簿の配布に代えさせていただきます。今回新たに、計画部会の委員にお二人の先生にご就任いただいておりますので、冒頭でご紹介させていただきたいと思ひます。まず、大串葉子先生です。

【大串委員】 大串でございます。よろしくお願いいたします。

【桑田企画官】 それから、大橋弘先生です。

【大橋委員】 大橋です。

【桑田企画官】 先生方、よろしくお願いいたします。続きまして、今回、社会資本整備審議会計画部会及び交通政策審議会交通体系分科会計画部会におきまして、この交通政策基本計画の案に関して審議することについて、国土交通省側よりご説明をさせていただきたいと思ひます。

【島田参事官】 国土交通省総合政策局公共交通政策部参事官の島田です。ご説明をさせていただきます。交通政策基本法という法律が昨年 11 月に国会で成立をし、12 月に公布をされたところでございます。数年来にわたって検討されてきた法律であります、やっと昨年 11 月に通ったところでございます。この法律に関して、後ほど詳しくご説明をさせていただきます。

この法律の中で交通政策基本計画という我が国の今後の交通政策のあり方についての中長期的な計画を策定するということが規定されたところでございます。この法律の第 15 条第 6 項において、この交通政策基本計画を策定するにあたっては交通政策審議会及び社会資本整備審議会の意見を聴くというふうに規定をされているところでございます。

この規定を受けまして、お手元の資料で、本日、太田大臣からこの交通政策基本計画の策定について社会資本整備審議会、交通政策審議会の両会長宛に意見を求める旨の要請を

させていただいたところでございます。これに基づきまして、両審議会の会長様からそれぞれの審議会の計画部会に付託がされたところでございます。この交通政策基本計画につきましては、社会資本整備重点計画と密接な関係があるということで、社会資本整備重点計画と同様に、両審議会の合同部会にかけさせていただくということにさせていただいたところでございます。

【桑田企画官】 それでは以上までを冒頭の説明とさせていただきます。これ以降の進行は計画部会長の福岡先生にお願いしたいと思います。

【福岡部会長】 福岡でございます。どうぞよろしくお願ひいたします。議事に入ります前にまず奈良平総合政策局次長からご挨拶をいただきます。

【奈良平総合政策局次長】 総合政策局次長の奈良平でございます。本日は大変お忙しい中を先生方にお集まりいただきまして、誠にありがとうございます。また、平素より社会資本整備重点計画の推進を始めまして国土交通行政全般にわたりましてご支援とご協力をいただいておりますことにこの場をお借りして御礼申し上げたいと思います。

先ほど事務局からもご説明しましたが、昨年の11月の国会で交通政策基本法が成立いたしまして、12月4日に公布・施行されたところでございます。この法案の審議過程におきまして先生方にお力添えをいただきましたことに改めて御礼申し上げたいと思います。

今後、この法律に基づきまして、政府としては交通政策を総合的かつ計画的に推進するための交通政策基本計画を策定することとなっております。この計画の策定にあたっては、社会資本整備審議会、交通政策審議会の意見を聞かなければならないということとされておりまして、本日、大臣よりその旨の諮問をさせていただいたところでございます。

この計画は、交通ネットワークの形成や輸送サービスの提供という側面において総合的かつ計画的に推進する交通政策の枠組みということで、我が国で初めてこういうものを構築するというものでございます。今後の交通政策のまさに基本となるべき大変重要な計画であると考えております。今後、委員の先生方からいただくご意見を踏まえまして、できるだけ意義のある計画にさせていただきたいと思っておりますので、ご審議のほどをどうぞよろしくお願い申し上げます。

【福岡部会長】 ありがとうございます。

【桑田企画官】 これから先の進行につきましてはカメラ撮影をご遠慮いただきたいと思いますので、ご協力よろしくお願ひいたします。

【福岡部会長】 それでは議事に入ります。議題は前後しますが、まず議題2、小委員会の設置についてです。先にご説明させていただきます。

この社会資本整備審議会と交通政策審議会交通体系分科会の合同計画部会においては、これまで社会資本整備重点計画について審議を行ってまいりました。一方、先ほど奈良平次長や事務局から説明があったように、昨年末に交通政策基本法が成立し、政府が交通政策基本計画の案を作成するにあたっては両審議会から意見を聴かなければならないことと

されており、本日、太田大臣より諮問いただいたところです。

その審議については、社会資本整備重点計画と同じく、この合同計画部会で審議することとし、そのため、計画部会の所掌に交通政策基本計画に関することを追加する旨、委員の皆様事前に書面で議決を取らせていただきました。

今後の進め方としては、速やかな審議を図るため、少人数での作業部会的な検討の場を設けて機動的に議論を進めることが適当でありますので、お手元の参考資料1にあります計画部会運営規則第1条の規定に基づき、計画部会の下に交通政策基本計画小委員会を設置したいと考えております。

なお、同小委員会の委員につきましては、同規則第2条の規定に基づき、資料1の案のとおり指名させていただくとともに、第3条第1項の規定に基づき、委員長として浅野委員を、同条第4項の規定に基づき、委員長代理として家田委員をそれぞれ指名することとしたいと思いますので、ご了承いただきたいと思います。

それでは、改めて議題1としまして、今回は交通政策基本法の成立後初めて開催する計画部会でありますので、まず、昨年12月に公布・施行された交通政策基本法の概要と、今後の審議スケジュールなど、交通政策基本計画の策定の進め方等について、事務局からの説明を求めます。

【島田参事官】 それでは、お手元の資料2以降の紙でご説明をさせていただきます。まず、資料2の「交通政策基本計画の策定について」でございます。繰り返しになりますが、昨年12月に交通政策基本法が公布・施行されたところでございます。その中で、交通政策基本計画の策定をするということが規定されているものでございます。その内容は、法律上は下に書いてございます1つ目の○ですが、第15条第2項におきまして、交通に関する施策の基本的方針、2つ目に施策の目標、3つ目に具体的な施策、4つ目がその他と、こういった事項を基本計画の中に記載するということになっております。

なお、法律上、計画期間については明示はしておりませんが、現時点では平成27年から平成33年、2015年から2021年と、今のところ想定をさせていただいているところでございます。これは、次の社会資本整備重点計画が2017年から2021年までの5か年計画になるのではないかという現時点の想定の下に、この次期社会資本整備重点計画の終期と、この交通政策基本計画の終期をそろえるのが適当ではないかということで、現時点ではこの期間にさせていただこうかというふうな想定をしているところでございます。なお、東京オリンピックも2020年でございますので、この計画期間内の1つに入っていくという状況でございます。

2ですけれども、本日以降、交通政策審議会・社会資本整備審議会の合同の計画部会においてご審議を始めていただきます。できれば、今年の夏頃までに中間的な取りまとめをさせていただきたいと考えております。その後パブリックコメント等が法律上規定されておりますので、その手続を経て、年内のできるだけ早い段階で基本計画の閣議決定をしたというふうに考えているところでございます。

次に資料3でございます。法律の中身について簡単に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、昨年の12月4日に公布・施行されたものでございます。基本法ということで、内容的には交通政策の方向性、理念、基本的施策の概要が記載されております。そのほかに、国、地方公共団体、交通事業者等の責務あるいは国民の役割というようなものも記載されております。この中で基本計画の策定等々が規定されております。

経緯につきましては省略をさせていただきます。次のページにその経緯の詳しい内容が書いてあります。ご存じの先生もいらっしゃるかと思いますが、かなりいろいろな経緯をたどったものでございますが、何とか昨年成立したというものでございます。

3ページ目、これが法律の概要です。大きく2つのブロックに分けてございます。左の3分の1辺りに基本理念等、第2条から第7条と書いてございます。そもそも交通政策とはどうあるべきかということの大まかな理念がここに記載されております。まず、第2条、基本的認識ということで、交通の果たす役割、あるいは国民の交通に対する基本的需要の充足が重要であるということを経済的認識としまして、交通の機能の確保・向上を図る。第3条でございますが、確保・向上を図ることが記載され、さらに環境負荷の低減に配慮をすること、あるいは、様々な交通手段の役割分担と連携が必要であるというようなことが基本理念として記載されているところでございます。その下のほうに国、地方自治体、事業者等の関係者の責務といったことも条文上記載されているところでございます。そのほか、関係者の連携・協働が大事であるということが記載されております。

右の3分の2のほうに黄色い色で書いてございます、ここにある程度具体的な施策の方向性を項目ごとに条に分けて記載しているところでございます。

いくつかのテーマがございますが、例えば豊かな国民生活の実現というところでありますと、日常生活の交通手段を確保することが必要である。特にその際、離島等の地域の諸条件に配慮する必要がある。あるいはバリアフリーということで、高齢者・障害者の円滑な移動をしっかりと確保しなければならない。あるいは交通の利便性向上、円滑化、効率化、乗り継ぎの円滑化といったことにもしっかりと配慮しなければならないというようなことが、豊かな国民生活の実現という枠組みの中で書かれております。

そのほか、交通については国際競争力の強化という一面も担っていくということで、国際海上・航空輸送のネットワーク、あるいはそれらの拠点の形成、さらにはそこへのアクセス強化といったようなこと。

さらには地域の活力の向上という機能も有しているということが法律の中で規定をされております。その中で交通に関する事業の基盤強化、人材育成といったようなことにも触れられております。

さらにこの法律、当初の閣議決定の直後に東日本大震災が発生しておりまして、今回、昨年末に新たに法律が制定されるにあたりまして大規模災害への対応というようなことにもかなり充実した規定を盛り込む修正を行ったところでございます。大規模な災害が発生した場合でも交通の機能の低下をなるべく抑制する、迅速な回復を図る、こういったこと

が法律の中に規定されてございます。

そのほか、環境負荷の低減あるいは役割分担と連携。この中でまちづくりあるいは観光といったものとしっかりと交通が連携をしていく必要があると。さらにその1つ上ですが、老朽化にも配慮した重点的な整備というようなことも進めていくべきだと、こういったところが規定されてございます。以下、調査研究、技術開発、国際展開、国民の意見の反映、こういった条文が法律の中に規定されてございます。

こういったかなり具体的な内容を盛り込んだ法律でございまして、こういったことを踏まえて、一番上の赤色の四角でございまして、「交通政策基本計画」の閣議決定をするという形になっております。これが法律の全体像でございまして。

資料4は、この計画の位置付けについて、我々のほうで整理したものでございまして。先生方ご案内のとおり、「社会資本整備重点計画」という計画が、既に現在第三次のものが動いている状態でございまして。どちらかといいますと、インフラの整備、ハードの整備というものがこの社会資本整備重点計画のほうでしっかりと書かれていますけれども、それらを活用して、どのようなネットワークを張っていくのかといったようなことについて、今回、「交通政策基本計画」の中で規定をしていく。そしてこの2つの計画が密接に関連しながら、全体として国の交通ネットワークの充実をより図っていくといった形になっております。

その際に、下のほうに「新たな国土のグランドデザイン」というものが書いてございます。先月、3月末に骨子を公表させていただいたところでございますけれども、こちらは2050年というかなり長期のスケープで国づくりはどうあるべきかといったようなことについての骨子を国土交通省として発表させていただいたものでございまして。後ほど若干詳しくまたご説明させていただきたいと思っております。

資料5は今後の審議のスケジュールでございまして。本日、4月7日に第1回計画部会を開かせていただいておりますが、先ほど部会長のほうからもお話がございましたとおり、小委員会の設置をしていただいて、小委員会で具体的な内容の詰めをしていただきたいと考えております。

できれば、8月頃に中間取りまとめといった形のを部会で決定をいただけないかなと。かなりタイトなスケジュールでございまして、是非ともこういった形で取りまとめをさせていただきたいというふうに考えているところでございまして。その後、9月、10月にパブリックコメント等々をやらせていただきまして、年内なるべく早いタイミングで答申、閣議決定をさせていただくというふうなスケジュールを考えております。

資料6は、先ほど申し上げました国土のグランドデザインの骨子でございまして。先月、3月に公表させていただいたものでございまして。これは2050年というかなり長期の先を見据えて、日本の国土はこれからどうあるべきかといったことについて、国土交通省として考えているところを公表したものです。

その中で、一番左のほうでございまして、時代の潮流というものが5つ出てございます。

順番にご説明させていただきます。まず1つに急激な人口減少・少子化、高齢化が現在我が国では進展をしている。2050年には人口が9700万人になるのではないかとといったようなこと。特にこの人口減少は地方部において非常に顕著に進んでいくのではないかとというようなこと。さらにこれに伴って高齢化もかなり進展をしていくということがまず1つの潮流としてあるのではないかと。

2つ目にグローバリゼーションということで、特に最近アジアの近隣諸国の台頭が著しいということ踏まえて、我が国はどのようなビヘイビアをとっていくべきかというようなことを考える必要があるのではないかと。その中で交通に関するものでいきますと、北極海航路が、温暖化の反射的効果として北極海のルートが使えるようになってくるのではないかと。あるいはパナマ運河の再拡張といったことも現在進められており、そういったことも念頭に置くべきではないかと。

3つ目が巨大災害の切迫。これも申し上げるまでもございませんが、首都直下地震等々、非常に大きな災害が発生する恐れがあるという予想がされております。これに対して交通分野はどのような対応を取るべきかというようなことが非常に重要になってくるのではないのでしょうか。

それから、4つ目に食料・水・エネルギーの制約、地球環境問題ということでございます。交通でいきますと、この中で特に地球環境問題が非常に重要なテーマの1つではないかと。そのほかに新しいエネルギーが最近出てきている、こういったものの輸送ルートの確保という点では交通も関係があるのではないかとということでございます。

5つ目がICTの劇的な進歩、技術革新。ビッグデータというものがどのような新たな生活の可能性を提供してくれるのか、そういったことも踏まえるべきではないかと。

そういった時代の潮流を踏まえて、大きく課題として3つ整理されてございます。1つが地域の活力が人口減少等によって低下する中、人々の暮らし・生活をどのように守っていくのか。地域の多様性をどのように維持していくのか。2つ目が、我が国はどのようにして成長を維持していくのか。3つ目が国民の安全をどのように確保していくのか。こういったことについて、今後の国づくりのあり方を考えるべきだと、こういったことがグランドデザイン骨子において指摘をされているところでございます。

さらに詳しくは次のページにも書いてございますが、大まかこのような方向性で今後の国土のあるべき姿というのを検討していくというふうな骨子が先月末に公表されてございます。これについても今後さらに検討は進められ、今年の夏頃までには取りまとめがされるのかなと。この辺りは今後の検討次第でございますが、交通政策基本計画と歩調を合わせながら進めていくというふうなことになろうかと思っております。

端折って説明だけさせていただきます。資料7でございます。先ほど申し上げた社会資本整備重点計画の概要でございます。これも本計画部会でフォローアップ等をしていただいておりますので、参考として付けさせていただきます。現在の第三次社会資本整備重点計画がこのような形で進んでいるというものでございます。

最後にアンケートのご報告だけさせていただきます。交通政策基本法の中で、国民の意見をしっかり聴くということが規定されております。今回、2月、3月の2か月間でこの交通政策基本法に基づく計画にどのようなことを期待されますかという質問を全国すべての地方公共団体、1700ほどございますが、そちらに伺った内容。それから、交通関係の事業者団体に同じ質問をさせていただいた内容を簡単にまとめたものでございます。

端折ってご紹介をさせていただきますが、5ページ。都道府県へのアンケートの中で出ておりました内容。日常生活の交通手段の確保あるいはまちづくり、さらには利便性の向上、IT技術の活用と、こういったことについて、かなり平均的にいろんなところに関心がありというふうな結果が出てございます。

それから、6ページで政令市、特別区へのアンケート結果でございます。この中ではバリアフリーについてかなりご関心が高いのかなと。あるいは利便性、円滑化、効率化というような都市交通の使い勝手をさらによくする、こういった移動方法についてのご関心が高い。あるいは一番下のテーマ10のところですが、コンパクトシティということも、これから進めていく。あるいは中心市街地の活性化といったこと。都市圏での動きとしてこういったものもご関心が高いということでございます。

それから、その他市町村へのアンケートが7ページですが、これは当然のことではございますが、過疎地、中山間地域の交通手段の維持というものに非常に関心が高いと。そのほかに、やはり地方部でバリアフリーというのがまだなかなか進んでいないということなのか、バリアフリー等に関するご意見もかなり記載として出てきております。以上が自治体の方へのアンケートの結果です。

続きまして、交通関係の事業者団体等へのアンケートの結果でございます。10ページをご覧ください。自動車の関係で行きますと、車両の導入コストが非常に高いということについて、特に福祉系の車両、導入コストが何とかならないかというようなお話がございました。それから、ドライバーの確保・育成というところにご関心が高いところがあるのかなと。さらにテーマ8で充電インフラの整備あるいは水素ステーションの整備、こういった新たなエネルギーの活用についての環境整備ということにご関心が高いというふうな結果が出ております。

それから、鉄道でございますけれども、車両の老朽化、施設・設備の老朽化に対する支援、あるいはここでも技術者の確保・育成といった人材の関係のお話が出てきております。そのほか、鉄道インフラ技術の海外展開といったことにもご関心があるというふうな結果が出ております。

11ページ、海運関係でございますけれども、こちらでも船員の確保・育成というようなこと。あるいはこれは海運特有のお話なのかもしれませんが、災害が発生した際に海上交通というのは代替交通手段として非常に有力であるということで、災害時の輸送の確保について特にご関心が高い。さらにモーダルシフトも引き続き進めていきたいというふうなお話がございます。

航空の関係で行きますと、空港とまちづくりの一体となった空港整備というようなこと。さらには首都圏の容量がやはり足りないということ。あるいは地方空港との接続をしっかりとやっていくべきではないか。こういったご意見が出てございました。

それから、12ページは利用者団体からのご意見でございます。スクールバスやショッピングセンターバスといった交通手段と、いわゆる通常の公共交通とが重複している、そういったところについてのうまい活用方策がないかといったようなお話が出てきております。そのほか、定時性・速達性・快適性・乗り継ぎの円滑性ということをうまく客観的な指標で示せると助かるなというご意見がございました。

そのほか経済団体からはコンパクトシティ化等々。あるいは空港・港湾といった物流インフラの抜本的な強化をやっていくべきではないかと、こういったご意見がございました。

非常に駆け足でございましたが、以上のような内容のアンケート結果でございました。ご説明は以上でございます。

**【福岡部会長】** ありがとうございます。それでは、まず、事務局からのご説明のうち、交通政策基本計画の審議の進め方について、まずご質問・ご意見等をいただきたいと思えます。

**【辻本委員】** 進め方と言われてもなかなか分からないのですが、今回、基本法ができて、その下で交通政策を議論していこうという流れが大事なポイントだと思います。これからいろんな政策について議論がされるときに、これまでも専門家の中で議論されてきたと思いますが、基本法ができて、交通とはそもそも何であるべきかから説き起こして体系化しようというところに、今回の重要な視点があると私は思います。

例えばグランドデザイン、それから重点計画とか、いろんなものとの構造的な階層性とか、その辺を明確にすることが重要だと思います。例えば国土交通省の施策だけでも、交通計画だけでなく、重点計画にかかわるものはほかのインフラにかかわるものとか、国土整備にかかわるものとかがあります。これらとどうリンクしているのか。それから、例えば国土のグランドデザインという視点から言うと、国土交通省だけでなく、いろんな省庁もこの国土をどんなふうに変えていくかに関わっています。そういう基本的な国家のあり方からうまく交通政策が位置付けられるような仕組みにしようとされてきたんじゃないか理解します。

小委員会できちんと詳細について議論されるという仕組みは事務的に非常にいいことだと思いますし、専門家でないとなかなか詳細は分からないものではあるのですが、全体部会の中で、そういう全体の構想の中で国土をどうするのかという仕組みの中での議論についてもフィードバックされるような形で議論が進められることを願っております。

**【福岡部会長】** ただ今の辻本委員のご意見はこの後自由にご発言いただくことにもかなり関連していくと思いますが、事務局、何かございますか、今の話で。

**【島田参事官】** まさに、今、委員からご指摘がありましたように、交通というものはそれだけではあまり意味がないといえますか、ほかの様々な国づくり全体との中でどうい



位置付けをするのかということが非常に大事なんだという認識を持ってございます。

まさにそういった考え方の中で、今回、国土のグランドデザインというものと歩調を合わせながら審議を進めていただきたいなと思っているところでございます。今回のこのグランドデザインの中の骨子の中で、いろいろと打ち出され始めておりますので、そういったことともしっかりとリンクをしながら、交通政策、さらにはインフラの整備、これも非常に交通と密接に絡んでいると思っておりますので、そういったところともしっかりと連携をしながら進めていくということは、まさにおっしゃるとおりで、これからしっかりと進めていきたいと思っております。

【福岡部会長】 もう1点ぐらいございましたら。

【黒田委員】 進め方に関連してスケジュール感を教えていただきたいんですが。この3月に国のグランドデザインが公表された。あと引き続き地方の広域地方計画が作成されていることだと思うんですが。その広域地方計画の中で、地方は交通体系にどうやって取り組んでいくかという結論が出てくるのがたぶん16年ぐらいになるんじゃないかと思うんですが。その前に、国が基本計画を先に作ってしまうということでもいいんでしょうか。地方の広域計画との整合性、そういうことをどういうふうに考えているか。これはパブリックコメントだけで済ませられるかなという気がするんですが、いかがでしょうか。

【島田参事官】 まさに交通政策を進めるにあたって、地方公共団体あるいはブロックを含めての自治体のほう、どのようなことを考えるかというのは非常に大事なところでございます。そういったことをしっかりと我々も地方の皆様方と議論をさせていただくにあたって、国としてはまずこういうことを考えているということはある程度形を作りましてから、地方の方々と議論をしていくほうがいいのではないかなと考えてございます。

地方それぞれでいろいろな交通政策をお考えをいただくわけでございますけれども、例えば、まちづくりとどういうふうな連携をとっていくべきか。これは今後地方自治体の皆様方にいろいろご意見を聞きながら内容を詰めていきたいと考えてございますが、そういったことの議論の方向性として、国はどういうことを考えているか。それをまず、この交通政策基本計画で打ち出して、そこからさらに各地域ではどういうふうな交通ネットワークということかというものの議論もさらに深めていただく。そういったイメージで、今、私どものほうで考えているところでございます。

したがって、地域の皆様方からいろいろご意見を伺いながら、まず国の大きな方向性というものを今年のなるべく早い段階である程度打ち出しをさせていただけないかと考えているところでございます。

【黒田委員】 たぶん、今のお答えの中では、小委員会で場合によっては地方のいろんな意見を取り込むことも可能であるというようなお考えでおっしゃっているのか、あるいは地方の細かい交通政策とは違った視点で、国として大きな枠組みだけ決めるというようなことでおっしゃっているんでしょうか。

【島田参事官】 まず国としてこういった方向性を考えているのかという枠をある程度

我々のほうで固めたいなと思っております。その際に当然地方の方々がどんなことをお考えかというのは、まさに今回すべての地方公共団体にアンケートを取らせていただいて、いろいろなご意見をいただいております。そういったことも踏まえて、国としてこういった枠組みを考えておりますということをご提示申し上げる。そこから新たな議論がまた生まれてくるのではないかなと、そういった認識でございます。

【黒田委員】 小委員会でも少しは話題になるのかどうかというところでいくと、いかがでしょうか。

【藤井公共交通政策部長】 藤井でございます。今のご質問の関係で補足をさせていただきます。1つは、お手元に交通政策基本法というものをお配りしていると思っておりますけれども、この交通政策基本計画は、法律上に基づく計画でございます。島田がご説明申し上げましたけれども、この法律は政府が交通に関する施策に関する基本的な計画を定めなければならないと規定されております。その国の施策のアウトラインが、この法律のまさに肝でございます。16条以降31条までにわたりまして大きな方向性というものが法律で定められている。その中で、計画期間のご説明があったかと思っておりますけれども、この後6年、7年の計画を作っていくというのが今回のミッションであると考えております。

もう一言申し上げれば、いわゆる法定計画として、交通政策基本計画以外に社会資本整備重点計画あるいは国土形成計画があるわけでありまして、計画期間がそれぞれ違っておりまして、国土形成計画は計画期間が10年ということで多少ロングタームでございます。社会資本は5年、交通もそれに類したものということですので、より具体的な課題についてどうやっていくかを決めていくのが交通政策基本計画だという認識をしておりますので、そういった前提で、先ほど申し上げたような形に沿いまして進めていきたいと思っております。

【黒田委員】 ありがとうございます。

【福岡部会長】 ありがとうございます。それでは次のメインの議題に移り、その中でまた様々なご議論があればしていただきたいと思っております。

続きまして、これから交通政策基本計画の案について検討するにあたり、委員の皆様方の交通政策に関する問題意識、課題認識について自由な意見を行いたいと思っております。今日は第1回目の会議ですので、多くの方々からご意見をいただきたいと思っております。

先ほどの事務局の説明の中で、新たな国土のグランドデザインについての紹介がありましたが、資料6の1枚目でございます1から5の時代の潮流については、交通政策基本計画を検討する上で共通するものだと考えております。そこで、本日は先ほど説明があった基本法に記載されている内容を念頭に置きつつ、グランドデザインで取り上げられた5つの時代の潮流のそれぞれのテーマごとに交通政策に関する課題にはどのようなものがあるかについて、自由に意見交換し、今後の議論の土台としたいと思います。それでは、まず1番目、急激な人口減少・少子化、高齢化とありますが、人口減少社会における地域公共交通の維持・確保やコンパクトシティへの取り組み、高齢化に対応したバリアフリー化のさ

らなる推進など、ご意見等がございましたら、ご発言をお願いします。

【上村委員】 最初の認識としてもう一度改めて1つ聞きたいんですけども。この交通政策基本法が民主党政権のところまで発足して、利用者の視点の重視を掲げて国会提出したけれども審議が進まず廃案となった。これは衆議院が解散したからですけども、その後、自民党・公明党連立政権の下で名称と内容を見直しというのがあるんですが、どういうふうに内容が見直されたのかというようなこと、廃案から見直し、もう一度だけ経緯を。その中でこの交通政策基本法というものの位置付けが分かってくるような気がするんですけど。長く国会で審議されながらもなかなか決まらなかったというのは、どういうところが問題であって、どういうふうに直されたのかというのをもう一度お願いします。

【福岡部会長】 ありがとうございます。それでは、事務局よろしくをお願いします。

【島田参事官】 資料3の3ページを見ながらご説明させていただきたいと思います。民主党政権時代に策定を一旦されました交通基本法案がございましたけれども、実はその交通基本法案が提出をされたのが平成23年の3月8日でございますが、その3日後に東日本大震災が発生をしたということがございまして、国会での審議の大半が災害対応のほうに重点を置くという形になりまして、こういった基本法の質疑ができる時間的余裕がなかなかなかったということが最大の理由で、ここまで延びてきたということではないかと思えます。

ようやく東日本大震災への対応に国会として、ある程度の作業が始まった後に、交通基本法案の審議が始まろうとしたんですが、その矢先に国会が解散をしてしまったということで、一旦廃案になったわけでございます。その後、新たな政権の下で提出をするにあたっていくつかの内容の修正をさせていただきました。最大のものはやはり災害対応といったようなことについて、実は前の交通基本法案では条文中は読めていたわけでございますけれども、それを明示的に条文として書いていなかったことがございました。そのところについて、新たに条文の追加をさせていただいたということが非常に大きな変更点でございます。

そのほかに、交通の役割について前の法案と比べて若干強化したのは、経済的側面といえますか、日常生活の足としての交通の機能以外にも、例えば物資の円滑な流通あるいは産業活動の下支えをしている、そういった国際競争力の強化あるいは我が国の成長といったような観点での交通の役割もある。これも前の法律にも書かれてはいたんですけども、その部分をもうちよっと充実させたというところがございます。

そのほかに例えば施設の老朽化への対応、こういったものも前の法案には明示では書いてございませんでしたので、その表現振りを明確にさせていただいた。あるいは、最近インフラの海外展開といったようなことも推進しているので、そういったものも条文の中に取り込んだり、そういったいくつかキーワードとなるようなものを追加したという部分もございます。そういった内容の追加をした上で、新たに交通政策基本法案ということで、国会に提出をさせていただいたというのがこれまでの経緯でございます。

【福岡部会長】 ありがとうございます。それでは、急激な人口減少・少子化、高齢化、時代の潮流の①の交通政策との関連でいろいろご意見をいただきたいと思います。太田委員、どうぞ。

【太田委員】 上村先生と同じで、今日の議論の枠組みが分かってないところがありまして、個別事項についての意見は後ほど申し述べたいと思いますが、全体像について質問いたします。

社会資本整備重点計画につきましては、以前から5ヵ年計画というのがあったので、それを基礎にして、それを新たなコンセプトで再構築して作られたと思います。一方、交通政策基本計画は今回の初めて策定するのですけれども、作り方をどのように考えていらっしゃるのか。それによって、私たちの役務として、個別に小さい意見を申し述べるべきか、それとも大枠の議論をするべきかが変わってきます。そこで、計画策定の進め方の戦略あるいは計画を作るときの構造をどう考えていらっしゃるかをご教示ください。

社会資本整備重点計画のようになりに細かいところまで計画で書くのか、あるいは既に10年前から地方では地方運輸局単位で地方交通計画を策定し、実施してきました。そのような地方交通計画のような形のものの国版を作るというお考えなのかどうか。最終的な仕上がりイメージを教えてください、私どもとしても意見が出しやすいと思います。

【福岡部会長】 それではお願いします。

【島田参事官】 まさに今、太田先生がおっしゃられたとおり、今回の交通政策基本計画というのは、従来からあった5ヵ年計画をデフォルメして、ということでは全くなく、今度新規に作るということで、まさに中身をどういうふうに作っていくのかということも、実は我々も今検討しているところでございます。少なくとも、ある程度の具体的内容は盛り込んでいきたいなと思っているわけでございますけれども、社会資本整備のインフラとはまた違って、箇所付的なことはなかなかないだろうなということでございます。

他方で、社会資本整備重点計画では結構指標というものを出しておりました。いろいろなアウトカム指標が出ておりましたが、こういったネットワークの形成の中でもそういったアウトカム指標といったものをなるべく取り入れた形で、今後の交通政策の指標といえますか、フォローアップが後でちゃんとできるような形にしていきたいなと考えてございます。

どうしても、ネットワークの具体的な中身もある程度書いていかないと、内容として形になりにくいんですけれども、少なくとも、今、法律の中ではバリアフリーを進めますとか、あるいは環境負荷の低い輸送機器を導入しますといったようなことは既に法律に書いてございますので、これにもうちょっとプラスアルファをした形で、できればある程度指標的なものも入れていければなど、そういったイメージでございます。まだ我々自身もどういったものにしていくかということも含めて、これから検討でございますので、そういったものも含めて、小委員会でまた揉んでいただければと思うところでございます。恐縮ですが、そんなことでございます。

【藤井公共交通政策部長】 今の説明に補足して、ご説明したいと思います。先ほど太田先生のほうから地方の計画のお話がありました。今日の説明資料にはきちんと入ってなかったのですが、地域交通については、昨年の交通政策審議会の地域公共交通の部会でご審議していただいた上で、この国会に法律の改正案を提出しております。

これは地方、具体的に言いますと市町村レベルがベースだとお考えいただいていると思います。いわゆる地域交通についてはそのネットワークの計画というのを基本的に市町村に作っていただこうと。もし交通がもう少し広域にわたる場合には都道府県にも入っていただいて、自治体レベルでその計画を作っていただく。私どもはそれをサポートする。そういった側に回ろうと。大まかに言うと、そういった考え方を法律の中に明確に打ち出しています。

ですから、これは、法律のご審議はこれからですので、あくまでも今は政府提案でございますけれども、政府の考え方としてはそういったレベルの計画、どういう交通体系にしようかというローカルレベルのものというのはそれぞれの自治体が考えていく。それがまちづくりの関係でありますとか、そういったことで整合性が取れていけば、それを政府として全面的に後押しをしていくと。そういったスキームを考えているところでございます。その上での交通政策基本計画でございますので、ある意味で、国でしか考えられないような、まさに国際関係などがそうでありますけれども、地域交通で言えばそういった仕組み作り。その仕組みを作った上で国がどうやって支援していくか、そういったところが議論の対象になるだろうと思います。

そして、先ほど申し上げましたけれども、そのアウトライン自体を、交通政策基本法に、国の施策の概要として示しておりますので、そういったことを前提にご審議いただきたいと思っております。いずれにしても計画のストラクチャー自体については、私ども事務的に議論した上で、小委員会、さらにはこの計画部会にご提示をして、その枠組み自体もご議論いただきたいと思っておりますので、よろしく願いいたします。

【福岡部会長】 よろしいでしょうか。ただ今のことに関して、お伺いしておくことはありますか。細部に入っていく前に。また途中でも結構でございますので、よろしく願いいたします。

もう一度、最初に戻りますが、急激な人口減少・少子化、高齢化、こういった時代の潮流がある中で、交通問題として、政策としてどういったことを考えていかなければならないかということにつきまして、皆様からご意見を伺いたいと思っております。

【勝間委員】 この問題に関して一番問題なのは地域格差ですので、地域格差に対してどこまでを容認して、逆にどこまで予算を付けるかというのが、バランス的な考え方の判断基準が必要かと考えます。

【福岡部会長】 はい。ほかに。原田委員。

【原田委員】 急激な人口減少、高齢化はほかのところにも関連するんでしょうけれども、今までも非常にいろいろなことを一生懸命やってきたんだけれども、なかなか交通の面で、

あるいは暮らしの面でいい街ができていないというのが我々の問題だと思います。

さっきの環境負荷を下げるとか、ネットワークをどうするかということがありましたけれども、やはりきちんと暮らし活動ができるような街を作るという視点をもう少し前面に出していただきたいなと思います。

古い言葉で言えば、土地利用と交通を一体的に考える。土地利用が将来こういうふうになるよというふうに一方向的に言われて、交通の計画を立てて、なかなか問題解決しないねというのではなくて、どういう都市の姿が望ましいかということを描いて、車を持っている人も持っていない人も、どこに住んで、その自宅から通勤、通学、買物、通院、それをどういうふうにするのかと。それをみんながちゃんとできるためには、どんな土地利用と交通があるのか。一般的にはコンパクトシティという言葉が象徴的には言われますけれども、それには土地利用と交通、あるいは都市構造というところをきっちりと考えるということをしすべきかなと。

聞いていらっしゃる方は何となくいつもと同じようなことを言ってるかなと思われるかもしれないけど、実際に土地利用と交通を一体に考えて、きちんと目標の都市像を決めて、それに向かって需要側も供給側も計画の制度側も一体的に変えてくるということは、我が国ではやっていないと思っているから、基本的に。だから、これは大きく頭の中のスイッチを変えるべきだと思っています。

【福岡部会長】 ありがとうございます。それでは金本委員、お願いします。

【金本委員】 少子化、高齢化等、非常に大きなトレンドの話が出てますので、7年くらいの計画期間にしていますが、この間、非常に大きな流れの変化が起きるといって、もう少し長い視野を持って計画を作らないといけないのかなと思います。

ひるがえってみますと、過去数十年間、交通の中で何が一番重要かというのは、物の輸送コストは下がったことです。人のコストは輸送コストの大部分が人の時間費用でありますから下がらない。これが都市構造、国土構造を大きく変えていった一番たぶん重要な原動力で、大都市化が進んだということもこういったことを反映していると思います。

ある意味、悪い影響は中小都市の衰退ということでもありますし、農村部の人口減少といったこともあるということですが、こうした大きな動きは止められないということをもまず認識しないとイケないということでもあります。

もう1つは、モータリゼーションが起きたのは意外と最近なのですね。80年以降の車の保有量の増加というのがものすごい量であって、その結果、我々は今の状況になっている。80年からっていうと35年くらい。その間にこれだけの自動車交通の優位性ができてきたということで、それを反映して都市のいろんな構造も変わっているということでございます。これから、2050年といたら35年くらいですので、そういうスパンで何が起きるだろうかということをし少し考える必要があるかなということでございます。

1つ考えておいていただきたいのはパーソナルモビリティの技術がどうなるかというのが非常に不確実なことだと私は思っています。今のような公共交通機関が完全に陳腐化する

るのか、あるいはまだ残るのかということは今の状況では分からない。それを反映して、都市の構造が今後どうなっていくかということも大きな不確実性がある。そういったことを考慮に入れて、柔軟な態勢でやるべきだと思います。まだ日本ではパーソナルモビリティの新しい技術というのは規制の関係とかで進んでないですが、高齢化が進んだときのお年寄りの交通手段がどういう形であるかということは、これからの技術進歩によるということもございますので、そういったことも考慮していただければと思います。

【福岡部会長】 ありがとうございます。それでは、勝間委員、原田委員、金本委員からご意見をいただきましたが、事務局から簡単にご説明をお願いします。

【島田参事官】 まず、地域格差についてのご指摘がございました。これは永遠の課題といえますか、恐らくこれからさらにますます格差というのが出てくる可能性もあるのではないのかなと思います。その際にどの程度なら予算を付けるのかと。まさに非常に重い問題でございます。我々もなるべくそういったところに大きな格差が発生しないような配慮をしっかりとやっていかなきゃならない。ところが、他方で財政上の制約もございます。まさに政治の世界でもその辺りをしっかりと議論していただくことが必要でございますし、その際に恐らく何らかの指標というようなことを、先生はおっしゃったんだと思うんですけども、非常に難しい問題でございますので、そこら辺はまた今後の検討にということなんですが。

【勝間委員】 申し上げたいのは、まさしくそういうところに指針なり全体の枠組みを作らなければ基本計画とは言えないんじゃないかということだったんです。

【島田参事官】 大変重い宿題でございますが、またちょっと小委員会等々でもご議論いただきたいと思います。

それから、原田先生から都市利用と交通を一体に考えるべきと。まさに政府全体でも、今そういった議論をしっかりとやっている最中でございます。今国会にも都市再生絡みの新たな制度の提出、居住誘導というようなことも含めた新たな制度改正というものを国会に出すところでございます。今後の交通政策基本計画の中でもそういった方向性はしっかりと入れていくことになるのではないかと思います。またご議論をしっかりとさせていただきながら、方向性を計画の中に入れていきたいと思っております。

それから、パーソナルモビリティの話ですが、これも最近非常にいろいろなものが出てございます。自動車メーカーでもかなりいろいろなものを作っていますけれども、まさにこれをラストワンマイルに使えるのかどうか、道交法との関係もございますけれども、どの程度実用化できるのかといったことの検討を今まさに始めたところでございます。できれば、こういったいろいろな可能性も含めて将来の公共交通のあり方といったものも今後検討していきたいと考えてございます。まさにこれからご議論をいただきたいと思っております。

【福岡部会長】 お三人の委員の方、これから議論をするということが中心なんですけど、ご意見を受け止めておきまして、また小委員会等でしっかりと議論していただければと思

います。もう一人、中村委員。

【中村委員】 この人口減少・少子化、高齢化のところですけども、まず例えば高齢化というのはいろんな統計では65歳以上の方の数であり、その方々がお仕事をしないとか、体が少し弱っていくということですけども、そうじゃない方向になっているのは先生方を見てても思うんですけども。そうすると、生産人口とか社会に貢献する人口が減るのか、減らないのか、それを減らしうるのかどうかという前提があり、それは厚生労働省の話だというと、もしかすると交通のシステムが変わることでそれ自体が変わってくるかもしれない。そのインタラクティブなところまで考えていくと、前提条件すらも実は交通で動くんだということになってくれば、そこが議論。

少子化も同じこととっていて、女性の方が何人お子様を生むかという数がどうなっていくかという話は、子育てをする環境にも影響し、その子育ての環境のある部分というのはやはり交通とも影響する。そうなってくると、どれくらい少子化になっていきます、高齢の方がこれくらいになって動かすとしたらこれだけ増えますというのを単純な前提の一步とするよりは、先ほど原田先生がおっしゃった話と同じですけど、一体的にやる中での相互作用というのをどれくらい議論できるのか。その枠をしっかりと国のほうでしていれば後の話は動くだろうと思うので、そこはすごく足りないんじゃないかと思っています。

それから、もう1つは人口がというのも恐らく日本国籍の人口という意味だろうと思うんですけども、いろんな形で海外の方々が長期あるいは短期だけど繰り返し来る形で社会に参加してらっしゃるという状況になったときに交通が担うべきものの前提、ここもまた動く話なんですね。それも同じように、日本の交通システムが海外の方の移動に対してどれだけ親切かということにかかわってくるので、そこら辺のことが少し入るといいなという意見です。

【福岡部会長】 ありがとうございます。

【藻谷委員】 人口に関しては、やはりこう書くと、皆さんまた地方の話だと同じことを繰り返すと思うんですが、地方の話ではないので、小委員会で議論するときには是非その先入観を排して、数字をまずちゃんと把握してから議論していただきたいと思います。

例えば交通の問題で、鉄道廃止で今一番揉めそうなのは神戸電鉄の粟生線の廃止をどうするかです。これは放っておくとたぶん廃止されるんですが、神戸電鉄の粟生線というのは、一応大都市圏の鉄道として利用者も1日に何万人もいる線なんですけれども、やっぱり赤字なので。神戸電鉄の粟生線を廃止するぐらいだったら、全国に先に廃止すべき線は数百個あるんですが、事業者の方針としてもうやってられないからやめると。それに対して地元自治体もあまり熱心に存続をしないんですが。ただ、それを廃止するのはいいんですが、すごい負荷が今度は道路にかかる。で、それをどうするんだみたいな議論が当然起きます。

今のは例として申し上げたんですが、なんでそんな問題が起きるかという、生産年齢人口の減少は、申し訳ないんだけど、これはもう移民が来ようが若者を集めようが、絶対



的レベルとして防げないので。防げるんじゃないかという甘い見通しを持って議論していると無理で、東京でももう減ってるし、防げないわけです。

だから、定期客とか通勤客を前提に成り立っていた経費のかかる通勤路線のほうが、1日数本しか電車の来ない線に比べてはるかに経費がかかるので赤字額も膨大です。何でも率を見る人は分からないんですが、額で見ると。首都圏のほうでは、関西圏のほうでは通勤鉄道のほうが赤字が膨大になってきています。そういうふうなこともあって、これは実は地方の問題、格差の問題ではないということを申し上げておきます。

そしてもう1つは高齢者がどうやって動くかということが東京の非常に大きな問題です。つまり収益が減って、ガソリン税の収入も含めて減っていく中でどうするかという議論とは別に、例えばオリンピックまでの10年間に東京都では70歳以上の人口が34%増えます。この人たちのモビリティをどうするんだという議論ですね。だから、申し訳ないんだけど、これから日本で増える高齢者の半分以上は大都市圏で増えるんで、半分じゃないですね、もっとですね。

ですから、実は交通弱者の問題というのは地方ではなくて専ら大都市で発生する問題です。是非小委員会の議論の際にこれを田舎の話だと勘違いされないように、虚心坦懐に社人研予測を見て、常識としてそれを切り返した上で議論しないと。そして、赤字の率ではなくて絶対額は大都市圏で発生してくるので。もう一度言いますが、1日数本しかない電車を廃止してもほとんどお金の節約にはならないんですね。昔からそうなんです。大きな赤字の発生源は幹線です。だから、そういうことも含めて。

あと、道路に関して言うと、一番最大の赤字の発生源は都市近郊の街路です。田舎の幹線ではありません。距離が全然違います。ということをつかんだ上で是非議論していただきたいと思います。偉そうにしゃべるんですけども、これは専門なものですから、協力させてください。

**【福岡部会長】** ありがとうございます。是非、小委員会、計画部会でそういった部分も含めて議論をさせていただきたいと思います。浅野先生、お願いします。

**【浅野委員】** 情報セキュリティにも基本計画があるんです。今まで大企業であるとか中小企業であるとか、これはちょうど大都市とか地方と同じような意味合いがありますが、それらがやるべきことというのは大体分かっている、そのやるべきことを書き物にすることもできている。ただうまく行ってない。なぜかということいろいろ議論しました。今回の第三次基本計画では、会社の経営者に対して、経営者は人と物と金を握っていますので、「人と物と金を使うとうまく行くよ」という指針を示しました。あるいは、また、目標を作ることができるような基本計画を立てたんです。で、やっと動き出した。きっとこのインフラと交通の両輪の問題もそれに似ていて、まず、自分がどこまでできるのかということを知る前に、自分が一体どこにいるのかということを示してあげて、それがどこまで行く可能性があるということを示してあげる。そのための手段を同時に示してあげるということができると、うまく転がる可能性がある。

これは家田先生がおっしゃっている「見える化」ということにつながってくるんです。やはり自分の位置が分からないと自分の目標も作れない。あるいは自分の目標が分からないと自分の方法も見つからない。このために、今度、基本法では自治体と交通事業者と住民と国と相互的な連携というものを謳っている。これは今までの法案に珍しく踏み込んで書いているところであります。きっとそれに加えて、今国会に審議をお願いしている法律で、そういう連携と責務により一層の充実を図るようなことも可能となっている。

首長のやるべきことというのは、財源を握ってますから、その財源をインフラにも使うし、交通計画にも使う。そのバランスを作ることによって地域の抱えている問題の解消への方向に持って行って地域の価値を高めることと思います。

それを総合的にサポートするような基本計画というのがあるんじゃないかと、個人的には考えています。ですから、地域において、あるいは都市において、まだできていないところの成功例を示す。実際に動き出すときは連携がうまく促進するような法律的な体系とか支援の方策を考えていく。そういうことをすることによって1段1段上げていくような、あるいは問題の解法に向かうような計画というのがきっとありうる。それをどう表現するかというのはこれからの議論だと思うんですけども、そういうふうな精神をまず持って議論することが素案づくりの1つの考え方かなと思います。

**【福岡部会長】** それでは、次にグローバリゼーションの進展について入らせていただきます。我が国の経済成長の基盤となる国際交通ネットワークの形成や、国際ハブ港湾・空港の整備とアクセス機能の強化などの観点から、ご意見等がございましたら、ご発言をお願いいたします。

**【家田委員】** この順で（1）、（2）とずっとやっていくとそれぞれ極めて重要な課題ですから、交通もそれぞれなりに関係もあるので、一般関連があらうかと思うんですけど、それを全部1個ずつやっていると時間がいくらあっても足りないと思うので、グローバリゼーションって、どこで言ったっていいんですが、特にこれに関係ないこともないのでここで言います。

国土交通省の中で、とにかく交通と付いている官庁ですから、交通を専門的に仕事をしているわけであって、審議会だけ見たって、港湾の分科会、航空の分科会、海事の分科会、それから道路があって、鉄道があって、全部あるわけですよ。で、それぞれがみんな（1）の人口減少みたいなものから（5）のICTまで、議論しているわけです。膨大な人数とかかなりの時間をかけて。そしてそこでいろんな議論が出て、施策を打っているわけです。

そこから共通の項目なり何なりを拾い上げるというのが、この小委員会なんかがやるべきことであらうけれども、それと重複することをもう1回、堂々巡りみたいな議論を試みたら、こればかりの人数でできるはずもないんだから、そういう議論はたぶん無益ですね。

だけど、この交通政策基本法にはなかなか画期的なところもありましてね。それは各部門ごとでやってたら駄目で、束になってかからないとその先に乗り越えられないようなもの

のが結構書いてあるんです。

例えば5条のいろんな交通手段が「有機的かつ効率的に連携する」んだと。6条は、それがこの施策相互間の連携と、まちづくりなんかとも連携しちゃう。それから、9条も結構画期的で、今までこういうことはなかったんですけど。地方公共団体が交通に関して「責務を有する」と言っちゃうんですよね。責務を持つっちゃうんです。これはすごいんですよ。それから、10条で、事業者なんですけどね。ここがすごいんですけど。10条2項のところにその「業務に係る正確かつ適切な情報」をパブリックサイドに出せと、国民に出せと言っている。これもものすごいんです。データの共有化ですよ。オープン化に近い。

それから、さらにすごいのがこれです。私はここが一番すごいと思っているんですけど、第11条。国民等の役割で、「国民等は、基本理念についての理解を深め」と、深めろというんですね。「その実現に向けて自ら取り組むことができる活動に主体的に取り組むよう」努めろと。それから、国とか何とかがいろいろやる「交通に関する施策に協力するよう努める」。そして、「基本理念の実現に積極的な役割を果たす」というんですよ。これ、すごいんです。ほかにもいろいろおもしろいところがあるんですけど、ここら辺がすごくて。

例えば道路ではどうするんですかとか、鉄道ではああするんですかとかやっても、ここには行けないんです、小っちゃいから。でも、これが交通網全部束になってまとめて、例えばデータとか、こういう理念にしましょうよとか、いつぐらいまでを目標にこういうことを作りましょうよとか、あるいは国民にやりなさいと言っている役割というのは具体的に何をやることなのか。それをやるための具体的な手段はどういう制度なりルールなりにするのかとか、そういうところについては各分野ではやってないんですよ。つまり、そういう法律ではなかったですから、今まで。道路法だって、鉄道事業法だって、全部そんなのになってませんから。

僕がもし小委員会を作つてやるとしたら、まず何としてもやらなきゃいけないのは、こういう共通部分に関する仕事。ほかの部分について言えば、これは各分科会でやれないこともないんです。例えば都市計画のところは都市計画の分科会だってやってますからね。同じコンパクトシティに向けて交通構想などもやってるわけですからね。

プライオリティとしては、私はこういうところにあるんじゃないかというふうに思います。特にこの辺が、我々もいろいろ主張してこういうのを入れていただいたんだけど、これが国際スタンダードにやや近いんです。世界的には、例えばデータは共有しましょうよとか、交通モードが連携するのは当たり前です。だから、これこそがグローバル化の流れの一番先端だということで、だから、ここで言ったんです。最後、ちょっとこじつけですけど。

**【福岡部会長】** ありがとうございます。整理していただいて、小委員会で進めていただきたいと思います。

先ほど家田委員から、全部1つずつやるのかと、それでもうここまで来ましたから、交通政策にかかわることについて小委員会あるいはこの計画部会でどんな方向で論じたらいい

いのかも含めて、自由にいただければいいと思います。今日は第1回目の委員会ですので、あまり形式にこだわってません。どうぞよろしくお願いします。

【竹内委員】 今、家田先生がおっしゃったことに関連するので、そのほうがいいと思って、手を挙げたんですけれども。先ほどアンケートのご紹介をいただいて、これをよく眺めてみますと、もちろん何を期待しますかというお話なので、これは出てくるのは当たり前という気がするんですけれども、やはりどれを見ても、支援を期待するとか、補助率を拡大してほしいとか、補助限度額の引き上げとか、大雑把に見ると、数えたわけじゃないんですけれども、半分以上そんな話じゃないかなと。つまり、お金を下さいという話が多いんですよ。

これは、もちろん先立つものがなければしょうがないので、もちろんそれは計画をする以上はそういうものを付けることは当然で、それは私も全然反対はしないんですが。まさに今家田先生がご指摘下さった、例えば自治体にも責務があるわけですよ。お金を下さい、つまり、計画ができればお金が来るんだという発想で計画を持ってもらったら、これは困るわけで、そうではなくて、やはりある状況においては自らが汗をかく、自らが血を出すということもやっぱり出てくる。ですから、計画をすることによって予算が付いて、お金がどこから降ってくると。ばらまかれてありがたいなというような幻想を持ってもらっても困るということが大事ですから、計画の中で、もちろん予算のこともあって当然ですけど、それプラス何か、今ある資源で何ができるか、そこは頑張ってくださいね。そういうことがちゃんと書かれているような計画であるべきではないかと思うわけですね。

ですから、お金を付けるための計画であると思われないう、国民の方々にはちゃんと理解をしてもらうことが大事ですから、そこを前提にして計画を立てていく。そういう基本的なスタンスが大事だろうと考えております。

【辻本委員】 家田委員のご意見に関して言えば、今、先生がおっしゃったように、私もそんなふうに思いました。一番最初にこの基本法に書いてある理念に従った基本計画をどう作るのかというのが今回のポイントだと思いますと言ったところは、そこにあったんだと思います。

座長が順番にやっていかれて、次に私の関心のある話がある話があると思って、手を挙げたんですけれども。大災害の切迫、インフラの老朽化のテーマについてです。これは震災以来非常に重要なことと考えられ、実績も積んできて、確実に国土強靱化の中にも入ってくるような話ですね。ところが、ここで書くべきものは、そのときのためにインフラを作っていくという話じゃないはず。こういう話が出てきたのは、巨大災害が来る程度想定されるときに、ただそれから守るものを作っておくというのではなくて、どんなふうにそれをあらかじめ頭に描き、いざというときに津波からあるいは高潮から逃げられるような仕組みを作ったり、あるいは不幸にもそういうのに遭遇したときに対応できるということに備えるという今までとは違った考え方ですね。大災害に対してどう対応するのかという視点から出てきたものなんですね。

つまりオペレーションと関係している。すなわち、物があれば何とかなるだろうというのではなくて、オペレーションありきの話なんだということをきちっと考えてほしいなという気がします。

今までは何でもかんでもインフラを作って、インフラは役に立ちますよという話だったんだけど、ちょっと違う立場で、非常時にどう対応できるか、よく言われるレジリエンス。ただ単にストロングだけではなくて、レジリエントであるということはどんなことを考えた、そういう仕組みでものを考えたいと思います。

そうすると、一番最初に言われたように、インフラの話だけではなくて、ある程度ソフトウェアの問題も入ってくるとおっしゃったことと関連します。すなわち、政策というのはインフラだけではなくて、やはりその道路を災害時の対応にどう使うのかということ込みで議論しておかないといけないと考えます。

そうすると、5番目のICTの話も当然そうだろうし、例えば非常にバカンスが集中するところで交通をどう制御するかというような問題なんかもそうだし、非常時にどういうふうに交通を誘導するか、そういうことを5番目との関連で議論していただけたらと思います。

もう1つ大事なことは、インフラを作っている側と制御する側がどれだけ果たして連携できるのだろうか。すなわち、海外なんかでよくワンウェイ、コントラフローと言いますが、いざというときの事前非難のときには高速道路交通も制御しますが、こういうところを管轄している官庁と、道路を建設している官庁がなかなかうまく連携できないというふうな問題です。

交通政策という限り、国土交通省だけでなくもう少し踏み込んだところまで理念的に書いた計画で、それでいろんな人の協力が得られる。まさに連携も絡んだ計画で、国土交通省の基本計画なのでしょうが、外に対してもものを言える、国民に対してもものを言えるはずの基本法から来ているわけです。他の機関に対してもものが言える計画になったらと期待いたします。

**【福岡部会長】** ありがとうございます。それでは丸井委員、お願いします。

**【丸井委員】** 今のご意見にも関連しまして、大規模災害時を見据えた交通基盤の整備ということに関して若干意見を述べさせていただきたいと思います。

ご承知のように、東日本大震災のときのように非常に広域にわたって甚大な被災が生じたときの交通網の確保というのは非常に大きな問題であるということが非常にはっきりとしたと思われまして、で、そのことに基づいて、今回、交通政策基本法の中にそういうことが特に盛られたのだと思っております。

そこで、大事なことはやはり空間的に見たときに補完する交通基盤を確保しておくことということが、システムティックに国土全体を見て、どこで今後大規模な自然災害が起こってもそれなりに補完する交通基盤を整備することが大事だろうと思っております。それは例えば太平洋側が甚大な被災を受けた場合は日本海側がすぐに代替機能を発揮すること

ができる、あるいは内陸部も含めて考えてということでございます。

もう一方はそういう空間的な補完だけではなくて、交通機関自体の多重性を確保することも大事であろうと思う次第です。つまり、陸上交通が震災によって非常に広範囲に途絶してしまった際に、直ちに船による海上交通で必要な救援物資を送り込む等々を保障することは当然必要だと思いますし、場合によっては、空路も含めて必要な施策を取るべきだろうと思います。それを平常時から系統的に考えておくべきだろうと思う次第です。

このことは、甚大な被災時の緊急事態の下での代替的な交通機能の確保という点と同時に、大規模な震災のような、非常に甚大な被災の場合に、早期に効果的に復旧させるための物資を輸送する、そういう交通基盤の確保という面でも重要だろうと、そういうふうにすると思う次第です。

**【福岡部会長】** ありがとうございます。ただ今、辻本委員と丸井委員から大規模災害に対してのご意見がありました。何か事務局からまとめてございますか。

**【島田参事官】** 今回まさに大規模災害への対応ということが法律の修正内容でかなり大きな部分を占めておったわけでございます。今、ご指摘のありましたとおり、オペレーションのところというのが、恐らく今後も大きな鍵を握るのではないかなと思っております。まさに東日本大震災の場合にも代替輸送というようなものが非常に大きなポイントになったところでございまして、あれもどのルートを使うのかということについて、あらかじめある程度想定はしていたものの、想定していたところが被災している場合どうするのかとか、かなりその場その場のいろいろな臨機応変の対応が必要になる。その辺り、関係者の連携というのを日頃からしっかりと取っておくことが非常に重要で、まさに連携をどれくらい確保するのかというところが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。

交通政策基本計画は閣議決定をいたしますので、そういったときに他省庁ともいろいろな議論が出てこようかと思えます。またその辺りもしっかりと中身をこれから充実させていきたいと思っております。

**【福岡部会長】** 続きまして、浅子委員と大橋委員、そして勝間委員の順でお願いします。

**【浅子委員】** 交通政策基本法の文章を読みますと、国民生活なり、その辺りが協調されているので、これから申し上げる点も発言していいかなと思ったんですけども。身近なことなんですけれども、交通ルールなんですけど、人が右、車が左、これが最近守られてないのを普段自転車に乗っているので実感するんですけども。要するに正面衝突をするような、右側を走ってくる自転車がすごく多くなってきているので。歩道の歩き方もそうなんですけれども。

根本的な理由は、これは私の観察ですけども、地下鉄とか駅が左側通行にし出してからしばらく経ってきたので、自然な反応が歩いているときは左側に行ってしまうのが外でも見受けられる。自転車の場合は逆になるんでしょうけれども。この基本的なルールが今乱れてます。

こういうのがそれこそ災害時のいざというときの通行に出たりすると完全に麻痺するわ

けで。これは、教育しなきゃいけないのと同時に、やはり駅を変えるか、あるいは人が右、車が左というこれ自体をグローバリゼーションで逆にするか、どちらかにはっきりしたほうがいいのではないかということです。自然に身に付いてしまうということはかなり危ないことだと思いますので、先を見据えた交通政策として一番重要なことではないかというふうな印象を持ちました。

【大橋委員】 今回初めてこの場に参加させていただくんですけども、今回の基本法は考え方としては非常にいいものじゃないかなと。これまでそれぞれの交通モードごとに機能していたものを横串を刺していこうという基本的な考え方というのは、極めて重要だ等と思います。

ただ、そのときにそれぞれの部会の施策をただ単にまとめて出しましたというのではしょうがないものですから、その中でどうやって削っていくのかという話を多分していかなきゃいけないと思うんですよね。削るときのメルクマークを設定するのは難しいですが、ちょっと迂遠ですけど、先ほど法律のご紹介がありましたが、情報の提供に各事業者が努めると。これを結構真剣に考えられたら、メルクマークの参考にいいんじゃないかなと。きちんと情報を集めて。これまで情報がない分野というのも結構モードとしてはあったんじゃないかなと。こういったものを集めるだけじゃなくて活用していただいたほうがいいんじゃないかなと思うんですけど、活用して施策に資するような形で、分析をするというのは1つ重要な考え方じゃないかなと思います。

もう1点、交通というのはあくまでも目的を達成するための手段なんだと思います。目的によっては、必ずしも交通の手当を厚くしなきゃいけないという話にもならないのかなと。つまり、交通弱者の方が病院に行くために交通が必要だというのであれば、作用と反作用で言えば、交通がなければ、もしかすると訪問診察なりを手厚くすることで、一部、そうした方々のニーズというのは緩和される可能性がある。

そうすると、そこまで交通基本法の中に入るのかというのはよく分からないんですけど、ただ、ユーザーの観点からすると、交通って手段なので目的が達成されれば手段は問わないという方も恐らくいらっしゃるかなと思います。それ、どうやって議論をするのか分からないんですけど、極めて複雑な作用反作用の中での議論になるんだろうなと思いました。

【勝間委員】 2点あります。確認なんですけど、1点目が文章の中で見つけられなかったもので、基本政策の中で人命ファーストという部分についてどのように触れているか教えてください。交通事故死を含めてどのように国民の人命を守っていくかという理念がちょっと見当たりませんでした。

2点目が経済活動の成長・発展に対しての、漠然としたものはいろいろなところを書いてあるんですけども、これを競争力の概念として認めるのか、あるいは経済政策のインフラとしての考え方に置いていくのかということがちょっとよく分からなかったもので、その2点の取扱いを教えてください。もし書いてなかったら、特に最初の人命ファーストについてはその取扱いを望みます。

【福岡部会長】 それでは、今、三人の委員からご意見ありましたが、どうぞ。

【島田参事官】 交通ルールのお話を浅子先生からいただいております。これは、交通政策基本法のスコープからちょっと外れるところが実はございまして。これは法律の条文で第7条で、交通安全の内容については交通安全対策基本法という法律が昭和40年代から既にできておまして、今、第9次の交通安全基本計画というのが動いている状態でございます。実はこちらのほうでかなり詳細なものが既に作成をされているということもございまして、今の交通政策基本計画のほうでは若干スコープの外に出てしまっているという状況でございます。その辺りも含めて、今後のご議論、どれくらいそういったものが入りうるのかというのは、さらにまた検討したいと思っております。

それから、大橋先生のほうから情報の提供をしっかりとというふうなことを伺いました。これはまさにスマホが今あらゆる人のポケットに入っておりますので、そういったもので自由に事業者のいろいろな運行データ等々が検索できるというのは非常に使い勝手がよくなるんだろうなというふうな印象を持ってございます。そういったことを、特にオープンデータという言葉で是非やるべきだということをおっしゃっておられる研究者の方がいらっしゃいますので、そういったことを事業者のほうでどれくらい取り組んでいけるのかというのは、この計画でどこかで書けるかという話も含めて、これから検討させていただきたいと思っております。

それから、勝間先生のほうから人命ファーストというお話がございました。これはまさに第7条、今ざっと読ませていただきますが、「交通の安全の確保に関する施策については、当該施策が国民等の生命、身体及び財産の保護を図る上で重要な役割を果たすものであることに鑑み」というふうな表現をさせていただいているところでございます。

それに併せまして、第1条の目的のところ、「この法律は、交通に関する施策について、基本理念及びその実現を図るのに基本となる事項を定め、並びに国及び地方公共団体の責務等を明らかにすることにより、交通安全対策基本法と相まって、交通に関する施策を総合的かつ計画的に推進し」というふうに規定させていただいております。特に第7条の「国民等の生命、身体及び財産の保護を図る上で重要な役割を果たすものである」というのは、まさに今回政権交代後に新たに入れた表現振りでございます。人命あるいは財産等をしっかりと守るといったようなことも交通安全の世界では非常に大事なことであるということをあえて強調する表現振りを入れたものでございます。

ただ、既に交通安全対策基本法という法体系がございまして、かなりかつちりとしたものができてございます。そういったものとうまく協調しながら、全体として質を高めていくと、そういった法律の構造にさせていただいているということをご理解いただければと思います。

それから、経済成長の話ですけれども、条文で行きますと、第19条と第20条に規定をさせていただいております。これはもともと19条、20条が1つの条文で3行程度で書かれていた内容でしたが、これをあえて2つに分けて、交通というのは国際競争力の強化にあ



たって非常に重要な役割を果たしているということ。それから、地域間の交流あるいは物資の移動というのを通じて地域の活性化にも資するというようなものを交通は機能として持っているということを明らかにした条文でございます。

そのために、では、交通施策で具体的に何をしていくのかというのはこれから検討していきます。そういった構造にしております。そういったことで先生へのお答えになっているかどうかなんです。

【勝間委員】 基本的には安心しました。ちょっと分からないんですが、資料6の内容とこちらの交通政策との内容が完全には一致してなくて、書いてあることと書いてないことがあるので、その理解に時間がかかってしまったんですが。資料6のほうには災害時の人命に対してのことがかなり強調されているので、全体的にはそういったような概念が抜けていて、どうも関係がよく分からないんですけど。そこだけ教えていただけますか。

【島田参事官】 資料6は、この法律とまた別の国土のグランドデザインという別途の計画の資料でございます。この法律の資料自体は資料3のほうでして、資料3の3ページが今回の交通政策基本法の概要でございます。

【勝間委員】 混乱してきてしまいました。私たちは、この資料6について意見を求められているんですか。何について求められているのか、だんだん分からなくなってきたんですけど。

【島田参事官】 資料4を見ていただけますか。オレンジ色と青い色の2つの大きな資格が上に並んでいるものでございます。今回、法律が制定されましたのは、資料4の左側の上のほうにあります「交通政策基本法（2013年制定）」、これを策定したということでございまして、その法律の中で交通政策基本計画を策定する。その基本計画の中身をこの計画部会でご審議いただくことになってございます。

その基本計画を検討するにあたりまして、やはり国づくりそのものが全体としてどういう方向を向いているのかということ、まず土台として整理しておくべきではないかということで、先月、3月に国交省から公表させていただきました国土のグランドデザインを。これは交通に限らず、国づくり全体についての方向性を、しかもスパンとしては2050年までを視野に入れた全体の国づくりのあり方を方向付けたものでございます。この骨子をまず土台にしなが、ら、その中で具体的に交通の部分についてはどういったことを検討すべきであるかということ、今日ご議論いただこうということで、このグランドデザインのほう、これは既に公表されておりますので、それを材料にしなが、らご議論いただいたというふうな状況でございます。

【勝間委員】 私、ちょっと混乱してしまったのが、既に結構なものが織り込まれているものに対して、よりもっと具体的に何かを追加したいと、漏れを探してほしいということでしょうか。

【島田参事官】 法律の中ではかなり表現としては具体的に書いておるわけでございますけれども、ある意味方向性を法律上は書いている。その方向性の中で、例えば国際競争力

で行くと何に一番力を入れるべきかといったような、どこに力点を置いていくべきかということなどについてご議論いただけないかなと思っております。

【勝間委員】 そうしますと、漏れや優先順位付けということでよろしいですね。

【島田参事官】 そうですね。何が今後一番大事なものかということ。

【勝間委員】 分かりました。そしたら、優先順位付けとしてお願いしたかったのは、法のほうにははっきり書いてありますが、計画のほうでも同じように人命みたいなものを強調してほしいということです。

【島田参事官】 分かりました。また検討させていただきます。

【福岡部会長】 次に中井先生、大串先生、よろしくお祈りします。

【中井委員】 先生方がほとんど必要なことをコメントされたと思いますので、ごく簡単にしたいと思います。人と物が動くというのが交通だと思いますので、そういう意味でいくと、自分で動けるといのは人のパーソナルモビリティの部分で、これは金本先生が言われたように、今回の交通政策基本計画の中でパーソナルモビリティをどう考えていくかというのは、やはり1つ非常に大きな課題であろうと思います。

もう一方の残りの部分は自分では動けないということで、物は自分では動けませんし、人も誰かに動かしてもらわないといけないという意味では、交通の担い手をどう作るかところがたぶん交通政策基本計画の大きな課題で、社会資本は奇しくも整備計画であるのに対して、こちらは整備計画でなくて政策の計画であるという部分が大きな違いでしょう。先ほど家田先生からありましたが、法律の10条で交通事業者が協力を努めるということが書いてあるわけですが、実は例えばいろんなまちづくり条例でも建設事業者は協力を努めなさいということは必ずどれにでも入っているんですね。しかし、それを実際にどうやってやるかというのが非常に皆さん苦労しているところなので、是非、交通政策基本計画も担い手育ての計画だということを十分小委員会で議論していただければと思います。

【大串委員】 家田先生から情報を取ることにしましては権力がどれほど介入できるかというお話をいただいて、権力が情報を取るということをどういうふうにしていくのかなということを考えていかなきゃいけないなと思ったんですけども。

その中で、常時思うのが災害時に情報の伝え方が、例えばJR東日本1社の中においても情報が混乱してしまって、駅に行かないと電車が動いているか分からないとか。非常によく言われるTwitterのほうが情報が早いとかいう形で、皆さんいろんな手段で備えておられて、きちんと情報を取られる強者の方はいいんですけども、情報弱者はどうしたらいいのかということもあると思います。

人と物が動くときには、駅から駅まで動いたりとか、バス停からバス停まで動くだけじゃなくて、いろんな交通モードを使って移動ということを実現していくということがあると思うんですけども、まだ現在、例えばあるところに行きたい場合に乗り換えが必要だとなると、また別途そのアクセスを調べたりということが必要で、なかなか情報が平時で

さえも一元管理をされてない状態になっているかと思います。いわんや災害時をや、ということかなど。一番お金がかからないということもあると思いますので、他モードを利用する際にもきちんと情報が一元管理をされていて、使いやすくアクセスしやすいような、しかも情動的にどれくらい時間がかかってということが他モードでも分かりやすいというような状態を是非実現できるような体制を整えたいと。

それを、先ほど交通の担い手というお話がありましたけれども、交通情報の担い手を各市町村が行うのがいいのか、業者を育成するのがいいのかというのは議論の余地があると思いますけれども、一番不便でありながら一番解消しやすいところでは、ほぼ ICT で何とかできる場所ではないのかなと思いますので、是非この辺りを小委員会のほうで話し合っていたいただきたいなと思います。

【福岡部会長】 それでは、事務局、お願いします。

【島田参事官】 交通事業の担い手のお話については、今、各方面から非常に危機的だというお話を伺っております。この辺りについても、今、関係部局でいろいろと対策を検討してございますので、そういったことも情報を取りながら、計画の中でどうしていくかというのは考えさせていただきたいと思います。

それから、災害時の情報の話も非常に重要な点でございます、特にモードをまたがる、事業者がまたがった場合になかなかそのすり合わせがうまくできてないというようなところ。ここはいろいろな方からもご指摘をいただいております。そういったものをこの計画の中でどのような形で盛り込めるのか、このことはまたご相談させていただきたいと思っております。

【井出委員】 資料4の社会資本整備重点計画との車の両輪のところなんです、先ほどまでのお話を聞いておると、社整審の重点計画の焼き直しのような気もしまして、何をやるのかというのがあまりにも漠然としていて、何を言っているのかよく分からなかったんですが。やはりオペレーションのほうで人や物の移動のほうに着目をして横串を指していくということで、皆さんのお話をお伺いして少し見えてきました。

ただ、今回、審議スケジュールがものすごく短いんですよね。できればアウトカム指標まで作るというものすごい作業をほとんどベースもないところからやっていくということですので、非常に不安なんです。既に社整審のところで重点目標とかアウトカム指標とか具体的な政策の取りまとめが行われていますので、それにうまく絡めて、両方で併せてやることによってすごく効果が発揮できる場所というのが出てくると思います。

ですから、非常にタイトなスケジュールの中でそれをやるのは大変だというのはよく分かるんですが、合っているようだけれども何となく実はばらばらだよという、そういった政策の作り方は絶対してほしくないなというのを強く感じました。

それと、あと交通で、物・人の移動に関して常に痛感しているんですが、特にグローバル化のところで規格の標準化ということもありますけれども、移動する側から見ると、日本の交通手段の表示とか動き方とかがばらばらで、私、しょっちゅう迷子にな

ります。日本人ですらそうなのに外国の方に関しては本当にどうなるんだろうと、常に思っていて、すべての移動の方法から、左側右側って先ほどありましたけれど、お金の払い方から何から本当にばらばらで、そういったところをまずできるところからきちんと直していただきたいなというのは常に思いますので、動く側の点から、あるいは動かす側の点から横串を刺していくというところで軸を据えた計画にしていただければなというふうに思いました。

【福岡部会長】 それでは、木場委員。

【木場委員】 時間も短いのでお願いだけ一言したいと思います。資料6を拝見して、それから参考資料でグランドデザインの長いほうの分も読んだんですが、様々なセクションの肝となるような表現が羅列されていて、ぱっと見た感じ内容が分からないことが結構ありまして。例えば突然、「外海の遠距離離島の住人は『現代の防人』」とか、「若者と女性が入っていきやすい農林水産業（ICTの活用、ワークライフバランスの重視）」、これは全部一体だと思んですが、その辺りが見出しとしてはおもしろいのですが、少し唐突なので、もう少し詳しくお願いしたいということ。

もう1点がやはり子どもや高齢者、若者等々が生き生き暮らすとか、あるいは産み育てるとか、そういう従来の大変大切な文言が入っているのですが、それに対して国交省として何ができるのかという部分ですよね。

最終的には、例えば2050年までにできるだけ早期に出生率を人口安定水準まで回復させるというふうに書いてあるんですが、これは相当な改革をしても追い付くのか追い付かないのか。その部分でも、国交省がもちろんすべてできることではないので、どの部分をどうサポートするかというところを具体的をお願いしたいと思います。読み進めていくと、フランスの取り組み例で税制とか手当とか子育て施設の整備等の中に例えば公共交通運賃を優遇していくと、この辺は国交省マターだと思うのですが、そういうふうにこの目標に向かって国交省として何ができるという具体策みたいところを、今後、進めるときに見せていただければと感じました。

【福岡部会長】 ありがとうございます。それでは、飯尾委員。

【飯尾委員】 少しご参考までに意見として申し上げます。皆様のご意見を先ほど伺っていて、最初に分かりにくかったのは事務局の方がいつものやり方と違って、原案を示されなかったことがあったと思います。例えば国土のグランドデザインが原案のように思われて議論が進んだので混乱があったと思うんです。ちょっと説明の仕方は悪かったかなと思うんですけれども、しかしながら、原案を示さないという事務局の仕方がよいのは今回の計画をどう考えるかということ関係があるのです。

といいますのは、資料4を見ますと、社会資本整備重点計画、あるいは今度出た国土のグランドデザイン、これは既にあるものなんですね。家田委員からお話が出たように、既にあるものを議論するときにはどこを変えるかという議論をすることになるわけですが、今回新しく計画を作るわけですので、同じようなものを作ることに意味があるのか。今、

重なりについての議論もあったので。そういうことも含めて、時間は限られていますけれども、やはり計画の意味についても計画部会で確認しながら進むべきではないかと思いません。

つまり、こういうことなんですね。例えば目標値を設けて、確実にそれを実現となると、それはもう各部局から集めてきて、できそうなことをまとめるしかないからってなってしまうけれども、今日お話が出ていたのは、これからの時代は随分変わってくる。何人もの方がおっしゃいました。よく分からないことも含めて、これで対処しようというふうにするわけですから、項目によってはかちっと計画を立てて確実に実現という項目もあれば、今回初めて取り組んでみるのでどうなるか分からないけれども、これについてはちょっとみんなで考えてみましょう、ということです。まさに自治体とか事業者も含めて考えましょうという項目があってもよいのではないのでしょうか。そういう点で、すべてを等し並みにかちっと作るのが恐らく目的ではなくて。今回、法律も国民にまでいろいろなことを求めるということになるので、新しい計画の作り方もあるので、少し柔軟に考えて。時期は、みんな待っている人もいるから大変ですけども、審議の進め方も計画部会みたいに全員おられるところで、少々手戻りがあってもよいという姿勢で何度も議論してはいかがでしょうか。恐らくこれは政治側との調整もあるし、他省庁との調整もあるから、ここで考えたことをそのまま計画に盛り込めるわけではなくて、調整が必要だと思いますから、その過程で、この委員の中でやはり計画の位置付けについて再確認しながら進めるというのがいいのではないかと。これは意見です。

【福岡部会長】 ありがとうございます。

【藤井公共交通政策部長】 今いただいた意見、それぞれ関連をしておりますので、まとめてお答えしたいと思います。何が決まっている、決まっていない、ちょっと説明不足の面があったのでまずお詫びをいたします。

再整理で簡単に申し上げますけれども、今回の審議対象は交通政策基本法に基づく交通政策基本計画。この計画期間は6年ないし7年ということでございます。あと、基本法に国の施策の中身が資料3の1枚紙に整理してございますけれども、大きい方向性が書いてありますので、この枠の中で、じゃあ、どういったことをやっていくのかを決めるのが今回ご審議していただきたいメインの内容です。

その際に、同じ法定計画で関連するものを考えると3つの枠組みがあります。2つ目は社会資本整備重点計画という既に定まっているインフラの計画がございます。これは2年前、井出先生に大変お世話になりましたが、先生がご指摘のように、多くの数値指標を設けて作成したものであります。これはインフラの計画であり、今回は、先ほど議論がありましたように、交通を担う人あるいは交通を利用する人、そういったインフラとは少し違った側面からの視点がありますので、そういったことを踏まえて、どれだけの目標が設定できるかということは別途検討したいと思います。ただ、よく連携を図りたいということはそこにあるとおりでございます。

3つ目は国土のグランドデザイン。これは法定計画として国土形成計画というものがございすけれども、それをベースとした上で、当面、2050年と少し先のことをにらんだ、いわゆる国土交通省としてのビジョン、その骨子ができたという段階でございます。

ですから、中身については、木場先生からご依頼がありましたけど、これからまたそういったご指摘を踏まえて煮詰めていくものだと思います。これはまさに国全体にかかわるものでございますので、特に国土のグランドデザインの資料にあります「時代の潮流」というところに書いてありますようなことをしっかり参考にしながら、冒頭に申し上げた交通政策基本計画の中身をしっかりと詰めていくことにしたいと思っております。

今日は原案というレベルに達しておりませんこと、大変申し訳ありませんでした。この後、小委員会でご審議をいただいた上で、次の計画部会の段階では、先ほどご指摘もありましたけど、原案、たたき台を御提示した上でこれについてどう思うかという形でご議論していただきますので、よろしくお願ひします。

**【福岡部会長】** ありがとうございます。まだご意見がある方もいらっしゃると思いますが、ご意見は事務局に委員の方から出していただくという前提の下で、今日は第1回の委員会でしたので、できるだけ自由にお話ししていただきました。各委員から大変意義のあるご意見をいただきました。まずは小委員会で十分今日のご意見を受けて議論を進めていただきたいと考えております。どうもありがとうございます。それでは、本日の議事は以上ですので、これをもちまして本日の計画部会を終了させていただきます。最後に事務局から連絡事項があるようですので、よろしくお願ひします。

**【桑田企画官】** 福岡部会長、議事進行をご協力ありがとうございました。事務局からは2点目が連絡事項がございます。まずは、本日の計画部会の議事概要は近日中に国土交通省のホームページで公表したいと考えております。また、詳細な議事録については後日各委員の皆様へ送付させていただき、ご了解をいただいた上で公開する予定としております。

それから、次回の計画部会の日程につきましては先ほどお示ししたスケジュール案のとおり、5月の下旬辺りで日程調整をさせていただいておりますけれども、日程を確定し次第、改めてご連絡を申し上げます。以上をもちまして、本日の計画部会はすべて終了でございます。今日は誠にありがとうございました。

(了)