

第4回 交通政策基本計画小委員会

【桑田企画官】 それでは、定刻の10時となりましたので、ただ今から第4回 交通政策基本計画小委員会を開会させていただきます。

委員の皆様方には、本日も大変お忙しいところを朝早くからお越しいただきまして、誠にありがとうございます。

本小委員会は、4月に交通政策基本計画を審議するために設置されまして、その後、事業者ヒアリングを経まして、6月には素案の審議をいただきました。

素案の審議につきまして、6月25日の計画部会において審議をしていただいたところがございますけれども、本日は、そのときの素案の内容を更に充実させ数値目標等も設定したもので、「中間とりまとめ(案)」として、先生方のお手元にご提出させていただいているところがございます。本日も審議の方をよろしくお願いいたします。

それでは、開催に当たりまして、瀧口総合政策局長よりご挨拶申し上げます。

【瀧口局長】 今年の夏の異動によりまして、総合政策局長に就任いたしました瀧口でございます。

こちらにいらっしゃる委員の多くの方には、実は2年前、私は総合政策局の次長でおりました時にお世話になっておりまして、当時は交通基本法という名前の法案を成立すべくいろいろ努力しておりました。残念ながら力足りずに私の次長在任中には成立いたしませんでした。その後の総合政策局、そしてまた国土交通省の関係者の皆様方のお力によりまして、今年の臨時国会で無事に交通政策基本法として成立をいたしました。

それを受けまして、本年の4月から計画部会、これは交通政策審議会、社会資本整備審議会の合同部会ということでございますが、計画部会を設けていただきまして、この法律に基づきます基本計画を作っていくという作業に入らせていただいております。既に6月の段階で素案をおまとめいただいたところがございます。先ほど事務局の方からお話ございましたように、数値目標、その後委員の皆様方からいただきましたご意見を反映する形で、より良いものにするという手続を進めている過程でございます。年内にも閣議決定をするという方向で作業を進めさせていただきますと存じます。

1点、最近の政府の動きというものについてご報告申し上げたいと思います。7月18日の閣議の懇談会におきまして、総理から「まち・ひと・しごと創生本部」というものの設置をするという方針が示されております。この問題意識というのは、言うまでもなく、人口の急減あるいは超高齢化というのが我が国の大きな問題でございますが、特にこういった課題というのは地方において大きな問題となっているという認識を前提にいたしております。

その上で、個性あふれる地方の創成により経済の好循環の波を全国に広げ、各地域で若者が元

気に働き、子どもを育て、次世代へと豊かな暮らしをつないでいくことが極めて重要であると、こういった施策を縦割りなく、省庁横断で進めるべく、この「まち・ひと・しごと創生本部」、この本部は総理大臣がヘッドとなる予定のようでございますが、新聞報道などでは9月にでもこの「まち・ひと・しごと創生本部」というものを作るといような動きになっていると承知しております。

これを受けまして、私どもの大臣から指示がございまして、国土交通省としては、この「まち・ひと・しごと創生」関係の業務については、各省庁の中でも率先して当たるべきだという指示をいただきまして、政府全体としての本部はまだ立ち上がっておりませんが、国土交通省としての準備本部、これは大臣をヘッドとした準備本部を立ち上げまして、国土交通省としては率先してこの問題に当たっていきます。

当面する課題は、言うまでもなく来年度の各種の要求関係がございまして、そういったものを念頭に置きながら、まず第一歩として何をすべきかというような問題意識を持っておるところでございます。

これもまた太田大臣の指導によりまして、「国土のグランドデザイン」というものをまとめておりまして、総理がご指摘をされた人口急減あるいは超高齢化という問題については、既に我々も十分問題意識を持っているところでございました。そこでグランドデザインをまとめておりまして、その中の1つの大きな問題として、この地方のあり方、地方創生というような言い方もされますけれども、こういった問題にしっかり取り組んでいく必要があるという問題意識は十分持っていたところでございます。

既にとりまとめいただいております、この「中間とりまとめ（案）」の中にも、まず、大きな柱のAといたしまして、「豊かな国民生活に資する使いやすい交通の実現」ということを挙げております。これは言うまでもなく、各地域において、どのように交通というものが生活を支えるのかという問題意識の下でおまとめいただいているところでございます。

そういう意味では、現在の「中間とりまとめ（案）」の中にもこの考え方は十分反映されているわけでございますが、こういった大きな流れの中で、また考えるべきことがあるのか、ないのか、その辺りも含めてご議論を賜れば幸いです。よろしくお願い申し上げます。

【桑田企画官】 では、会議の方を進めます。

本日の資料は、お手元の議事次第中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、配布漏れ等がございましたら、事務局の方にお知らせ願います。また、委員の先生方には、参考資料として条文等の入ったファイルをお手元に置かせていただいておりますので、ご活用をお願いいたします。

それでは、浅野委員長に一言ご挨拶をお願いしたいと存じます。よろしく願いいたします。

【浅野委員長】 浅野でございます。おはようございます。

局長からもお話がございましたとおり、先回の計画部会でご審議いただきました素案について、その後も作業を行いまして、お手元の基本計画（案）が整ってございます。今日はこれをご審議いただくこととなりますが、特に昨今の政府の流れと、それから先回のご指摘事項、特に基本計

画である限りには、ボトムアップよりもトップダウンの方がいいのではないかと、そういうふうなご意見もございました。また、数値目標を含めるということをお約束したこともございます。ということで、その部分を中心にご検討願えればと思います。

次回の計画部会に今日のご審議の結果をできたらお出ししたいと思っておりますので、十分なご審議をお願いいたしたいと存じます。よろしく申し上げます。

【桑田企画官】 委員長、ありがとうございました。

それでは、これ以降の進行につきましては、浅野委員長にお願いしたいと思っております。

また、これより先はカメラの撮影をご遠慮いただきますので、報道の皆様、ご協力のほど、よろしく申し上げます。では、浅野委員長、どうぞよろしく申し上げます。

【浅野委員長】 今日には議事が1件でございまして、「交通政策基本計画 中間とりまとめ(案)」の審議をお願いしたいと思っております。

では、最初に事務局からご説明をお願いしたいと思います。お願いします。

【岩城参事官】 それではご説明いたします。資料1、2、3とご準備いたしておりますけれども、この1、2、3について簡潔にご説明いたします。

資料1は、この「交通政策基本計画 中間とりまとめ(案)」のフレームです。何回もご覧いただいていると思いますが、簡単にご説明いたします。

まず、基本計画の前提です。交通政策基本法におきまして、基本計画の定める事項が記述されております。まず、基本方針、目標、施策、そして、その他必要な事項です。

国の施策といたしましては、法律の方に日常生活等に必要不可欠な交通手段の確保等が書かれております。これを前提にした計画にすることです。

計画期間ですが、2020年の東京オリンピック・パラリンピックの開催等を踏まえまして、2014年から2020年までの7年間ということと考えております。

1枚めくっていただきますと、中間とりまとめ(案)の構成ですが、これも前回からもご議論いただいております、基本的方針のA、B、Cの3つを掲げまして、A、B、Cごとに目標を定め、そして、その目標に向けた達成状況を評価するための数値指標を設定するという事です。本日は、この数値指標を中心にご議論いただければと考えております。

3つ目でございますけれども、この施策ということ。この施策を素案でも書いている通り、「これまでの取組を更に推進していくもの」、それから、「今後新たに検討するもの」に分けて記述をしております。

スケジュールですけれども、6月に前回、「中間とりまとめ(素案)」をご議論いただき、また、8月に「中間とりまとめ(案)」をご審議いただくということ。そして、年内を目途に「交通政策基本計画」を閣議決定決定するという段取りを考えております。

続きまして、資料2をご覧いただければと思います。今回、数値目標を前回の素案に入れております。この資料2と資料3を少し参照していただきながら、中身をご説明いたしたいと思っております。

まず、資料2のA3の紙の1枚目でございます。この1枚目は、前回ご覧いただいたものから

ほとんど変わっておりませんが、先ほど申し上げました3つのフレームを一番上の現在の社会・経済の動きを背景にして、基本の方針を3つ掲げておきまして、それぞれ4つの目標を立てており、そこに施策がつながるところでございます。そして、最後に「留意すべき事項」ということで横断的な事項を書いております。

1枚めくっていただき、基本の方針のAでございます。ここから中身をご説明させていただきたいと思っております。まず、基本の方針A「豊かな国民生活に資する使いやすい交通の実現」でございます。

目標①といたしまして、「自治体を中心に、コンパクトシティ化等まちづくり施策と連携し、地域交通ネットワークを再構築する」というものです。ここには、「コンパクト+ネットワーク」ということで「地域公共交通網形成計画」と「立地適正化計画」の着実な策定を促し成功例の積み上げにつなげる等々の施策が書かれているわけですが、この下の方に、それぞれ主な数値目標ということで抜粋をしております。資料3の本文の方には、その他の指標も書かれておりますが、主な指標をA3の方にピックアップしております。

まず、主な数値目標の最初ですが、この5月に「改正地域公共交通活性化再生法」が成立しておるわけですが、この法律に基づき「地域公共交通網形成計画」を策定していこうということでございまして、2020年を目途に100件くらい形成していこうということです。

ここに書いております目標ですが、目標年度の記載がないものにつきましては2020年度です。そのほか、記載があるものにつきましては、「社会資本整備重点計画」等の他の計画、あるいはほかにもいろいろ参考としております指標がありますので、必ずしも表示されていないものもありますが、基本的には2020年ということで考えております。

続きまして、デマンド交通です。「地域公共交通網形成計画」出来てきますと、いろいろな交通手段、デマンドも含めて、多様な手段によって地域公共交通の課題を解決していくということにつながろうかと思っております。そこで、デマンド交通の導入市町村というのものも、過去の取組も踏まえ、さらなる上乗せも含めて、700市町村を目指すという目標を立てております。

本文、資料3ですけれども、こちらの10ページを開けていただきますと、本文の方にはこういう目標、趣旨、施策の骨子ということで書いてあり、その施策のところには番号、通し番号を振っております。ここに指標をそれぞれ並べていくということです。例えば10ページの下の方では、[2]で鉄道事業再構築実施計画と、これは鉄道の上下分離を進めるものですが、こういった数値目標もあります。あるいは11ページの[4]では、離島航路、離島航空路の目標も中には入っております。

またA3の方に戻っていただきまして、目標②です。これは①とも関連がございしますが、「地域の実情を踏まえた多様な交通のサービスの展開を後押しする」というものです。これも下の数値目標のところですが、低床式路面電車の導入割合を増やしていく、あるいは自転車の活用ということで、コミュニティサイクルの導入都市を増やしていこうということで、実験中、検討中であるような都市も含めて導入を進めようというふうな目標を掲げております。

また、本文を見ていただきますと、例えば12ページですが、こういうふうに施策を並べてい

るということです。

目標③「バリアフリーをより一層身近なものにする」ということで、東京オリンピック・パラリンピックも踏まえ、すべての人が参画できる社会を実現する、あるいは超高齢化社会への対応ということです。

施策の中身といたしましては、これまで2011年に改訂されました「移動等円滑化の促進に関する基本方針」に整備目標が定められております。この整備目標を着実に実現するということが中心になろうかと思いますが、下の主な数値目標といたしまして、ノンステップバスの導入ですとか、主要鉄軌道駅の段差解消率、これをどんどん上げていくということです。これらは、先ほど申し上げました基本方針に定められた整備目標ですが、これをしっかりとやっていく。それに、今回、別途数値目標を設定いたしましたホームドアの設置数、これは2013年現在で583駅ですけれども、これも800駅まで増やしていこうと。今後の見込みにプラス α して努力をしていこうという目標です。

これも本文の13ページをご覧くださいますと、これら以外にも基本方針に定められた整備目標、車両のバリアフリー、あるいは旅客施設のバリアフリー、その他のバリアフリーということを書いております。

またA3に戻っていただき、目標④です。「旅客交通・物流のサービスレベルをさらなる高みへ引き上げる」ということです。都市鉄道ネットワークの拡大・利便性の向上性でございますとか、公共交通機関のサービスレベルの見える化、あるいはICカードの共通利用等の施策が書いてあるわけですが、主な数値目標といたしまして、私ども、満足度調査というものをやっているわけでございますけれども、これが2012年では40%でしたが、2020年までには約半数の方々に満足していただけるような努力をしようという指標です。あるいは、相互利用可能な交通系ICカードが導入されていないというところが、まだ12県ほど残っております、これらを2020年までには解消していこうというふうな目標を立てております。

これも本文に行ってくださいますと、15ページには、東京圏における混雑率ですとか、東京圏の相互直通運転の路線延長、あるいはバスロケーションシステム、こういったものも増やしていこうというような目標も、本文の方には書いております。

では、1枚おめくりいただいて、基本方針Bです。これは、国際・地域間の旅客交通・物流ネットワークの構築ということで、経済の基盤となるような交通ということです。

目標①「我が国の国際交通ネットワークの競争力を強化する」では、まずは国際航空の話ですが、首都圏空港の空港容量の拡大です。これは有識者会議でも議論がありますけれども、74.7万回+最大7.9万回を、今後、関係自治体と協議を開始するということになっております。

それから、LCCを拡大するというです。こういった環境整備を進めるということで、2020年には17%くらい旅客の割合を増やしていくというものです。

それから、下の方に物流になりますけれども、国際コンテナ戦略港湾の機能強化ということで、下の数値目標は、大水深コンテナターミナルのバースを着実に造っていくということと、三大都市圏環状道路整備率も着実に上げていくということを記述しております。

本文の方では、20、21 ページをご覧くださいと、そのほか、首都圏空港の国際線就航都市数でございませうとか、21 ページには国際基幹航路の便数でございませうとか、輸送コストの低減率でございませうとか、こういったものも、一部、社重点と重なる部分でございませうけれども、記載させていただいております。

またA3の紙に戻っていただきますと、目標②「地域間のヒト・モノの流動を拡大する」でございませう。国内の定住人口がどんどん減っているのので、国内の流動を促すことで我が国全体の活性化ということですが、下の方に数値目標を書いております。2015年の春、2016年の春にそれぞれ北陸新幹線、北海道新幹線が開業することになっております。

ということで、この開業を機に地域間の旅客流動の拡大を図ろうという目標です。九州新幹線の例でも大阪―鹿児島間の旅客誘導が開業により増えたというデータもありまして、これらを参考にそれぞれの近接性、市場の大きさ等も考えまして、北陸新幹線は20%増、北海道新幹線の方は10%増というふうな目標にしております。

それから、道路による都市間速達性の確保ということで、都市間の連絡の速度60kmを確保できるような地域を50%まで、2016年までに広げるといふような計画も入れております。

本文の方に行きますと、22 ページからでございませうが、そのほか、国内のLCCの旅客率でございませうとか、海上輸送コストの低減率といふような項目も入れているところです。

また目標③ですが、訪日外客2000万人の高みに向け、観光施策と連携した取組」といふことです。観光の分野につきましては、「観光立国アクション・プログラム」の方でいろいろ検討されておりますが、そこで交通に関係するものは、この交通政策基本計画の中にも取り込んでいるといふところです。

その中でも下の方ですが、主な数値目標ということで、無料Wi-Fiの導入割合、これは空港あるいは新幹線の主要駅で、こういったものの導入を確保していく。それから、クルーズ船で入国する外国人旅客数も100万人を目指していこうという目標を立てております。

それから、目標④「我が国の技術とノウハウを活かした交通インフラ・サービスをグローバルに展開する」といふものです。下の方の数値目標ですが、交通分野における日本企業の海外受注額推計といふものがありますけれども、これを2020年までに、海外マーケットの成長予測等も踏まえ7兆円とする目標です。これは政府のインフラ輸出戦略でも決まっております。

また1枚おめぐりいただきまして、基本的方針C「持続可能で安心・安全な交通に向けた基盤づくり」といふテーマです。

目標①「大規模災害や老朽化への備えを万全なものとする」といふことです。大規模災害に向けた対策ということで、交通インフラの耐震対策とか、長寿命化対策といった項目です。

主な指標といたしまして、今後想定される大規模地震に備えた主要鉄道路線の耐震化率ですとか、橋梁の耐震化率、あるいは港湾BCPが策定された主要港湾の割合ですとか、長寿命化計画に基づく対策の実施、こういったものを挙げておりまして、6月に決定されております「国土強靱化基本計画」、そういったものの中身もここに取り入れております。

本文30 ページをご覧くださいと、そのほか、航路標識、無電柱化といったような施策も

できる限りこの中に盛り込んでいます。あるいは、31 ページになりますが、航路啓開の話ですとか、空港の津波対策といったものも入れております。

A 3 に戻ると、目標②「交通関連事業の基盤を強化し、安定的な運行と安全確保に万全を期する」という項目でございます。これにつきましては、監査の充実強化あるいは運輸安全マネジメント制度の充実強化、それから、安全対策に資する新技術など、いろいろな活用をしていこうというものです。

主な数値指標ということで、運輸安全マネジメントの評価の実施事業者数を増やしていったら、それが 2020 年には 1 万事業者まで広げようということです。それから、もう 1 つ、新技術の活用ということで、右の方に絵が描いてございますけれども、大型貨物自動車の衝突被害軽減ブレーキの装着率を高めていって、2020 年までには 90% まで高めていこうという目標を掲げてございます。

本文 33 ページをご覧くださいますと、このほかにも鉄道の対象曲線部等における速度制限機能付き ATS 等の整備ですとか、鉄道の対象車両におけます安全装置の装備率、こういったものもこの中に入れておりますし、右の [42] に行きますと、被害者支援という観点からも、重度行為障害者に対するケアの充実というような目標も入れております。

また A 3 の方に戻っていただき、左下でございますが、目標③「交通を担う人材を確保し、育てる」という項目です。昨今、特に人材の確保が大変重要なテーマになってきております。

ということで、主な数値指標として、下にございますけれども、まずパイロットの将来の需要を予測して、退職組あるいは自衛隊等の活用等も勘案しまして、2020 年の目標値を算出し、これを目標にしていきたいと思っております。

それから、人手不足ということで、何とか解消していくためには、若年層、女性、高齢者の活用等いろいろあるわけですが、特に自動車関連の女性労働者の数は、下の括弧に書いてございますが、大変女性が少ないというようなところですので、これも倍増させていこうじゃないかという目標を立てさせております。

右に行きまして、目標④「さらなる低炭素化、省エネ化等の環境対策を進める」という項です。

こちらにつきましては、まず、下の方、自動車単体の取組、それからいろいろな交通体系の課題がございますけれども、新車販売に占める次世代自動車、ハイブリッドでありますとか、電気自動車、燃料電池自動車、こういったものを含めた次世代自動車の割合を 2020 年度末に 50% まで高めていくものです。

あるいはモーダルシフト。これは労働力不足対策ということからも、大変期待されているわけですが、この目標も京都議定書の目標達成計画の目標を参考にしまして、再度設定をいたしまして、目標値を設定しています。

本文の 36 ページを見ていると、このほかにも省エネ法に基づきます輸送事業者の省エネ改善率でございますとか、航空機騒音といったような目標も入れさせていただいております。

駆け足でございましたけれども、今ご説明させていただきましたものが主な指標になっております。

それから、A3をまた1枚めくっていただきますと、「施策の推進に当たって特に留意すべき事項」ということで、前回もご議論いただいた①、②、③、④でございますけれども、本文の方には①から④のそれぞれの最後に関連する指標ということで、今申し上げました通し番号を記入させていただいております。例えば40ページの上の方で「<関連する指標番号> [10] [13] [14] [15] [27]」と書かせていただいておりますけれども、逆からも一覧をしていただけるような形にしております。説明は以上でございます。

【浅野委員長】 ありがとうございます。それではご意見をいただきたいと思います。最初に全般的なご意見をいただいて、それから確認の意味で、A、B、Cの順番で確認を取っておきたいと思いますので、何なりとご意見をいただきたいと思います。いかがでしょうか。

【家田委員長代理】 1点だけ。指標1つ1つを見ると、どうかなってものもないことはないけど、そうはいってもしょうがないと、これはいいと思うんですけど。

本文の一番後ろにリストにして、各指標の意味と定義をきっちり書いておいてほしいんですね。一例で言うと、ぱっと分かりにくいもので、12ページに「LRTの導入割合（低床式路面電車の導入割合）」とありますが、これは車両の数分の1なのか、車両といったら編成なのかとなったり、あるいは都市の数なのかとなったり、曖昧ですよ。当然ですけどね。それは何だっかっていんだけど、後ろにリストにして定義をきっちり書いていただきたいというのがお願いです。全部リストに。

【岩城参事官】 分かりました。

【浅野委員長】 ありがとうございます。ほかにご意見ございますか。

【竹内委員】 竹内でございます。ご説明ありがとうございます。

文書の中を見ると、今後こういうようにパーセントを上げていくとか、絶対数を上げていくといったときに、意外に数字が増えていないものもあつたりするわけですよ。

例えば、道路による都市間速達性の確保率は48が50になると。全く知らない人の場合には、何だ、たった2%なのかと思うようなこともあるかと思えば、逆に交通分野における日本企業の海外受注額なんていうのは10倍以上になっている。道路でこんなに伸びが少ないのは、たった2%であっても絶対量がものすごい量になるんだろうということだと思んですが、やはりこの数字だけを見ると、なんでこんなにばらつきがあるんだろうかという疑問は当然出てくるでしょう。この法律も国民の方々の理解・協力が大事だと言っている以上は、その辺りの何らかの説明責任が必要です。

今、家田先生がおっしゃったような話だったら、最後のところに注記事項があつて、例えばこの2%を増やすためには、絶対量がこれだけあるんだとか、そういうことを説得して分かっていたとか、その辺り、国民の方々の理解を深めていただくような工夫を少し付けていただければありがたいと思っているのがまず1点です。

もう1点あります。これは中間とりまとめではなくて、最終的なところで持っていけばいいと思います。今からでは時間もないと思うんですけども。今のご説明、A3の紙ですと一番最後になりまして、「政策の推進に当たって特に留意すべき事項」と書いてありますけれども、ここ

も将来的に数字にできるものはないかという気がしています。例えば、①の一番最初、「交通の動向・交通政策等に関する調査・研究の充実」とありますが、これはどれだけでできれば充実なのかということについて、何か客観的な数値があると、充実した思えることがあるかもしれません。したがって、この辺も、今後、中間とりまとめ以降の話として、何か目標を定めることができればいいのではないかというふうに考えております。

私からは以上です。

【浅野委員長】 ありがとうございます。ほかにご意見ございますか。

今の竹内先生のお話の前半は、家田先生の指標の総表というのに入ると思うんですけども。後半の方の、意味がどこまで含んでいるのかという辺、説明を適切に行うということに関しては、表では済まない話ですよ。そういうのはどういうふうにするんでしょうね。脚注ですかね。本文に書き込んでいくと、バランスが崩れちゃいますよね。

【竹内委員】 推進に当たってというやつですよ。

【浅野委員長】 はい。

【竹内委員】 そうですね。今からじゃ到底間に合わないでしょうから、もっと長期的に見て、それは考えていただきたいです。今、私に対案があるわけではありませんので、私もその辺りを考えていきたいと思います。中間とりまとめの段階では、少し早まった言い方かもしれません。

【浅野委員長】 やっぱ脚注か資料編か何かを作る場合があるんでしょうね。そういうものじゃないかな。簡単じゃないですね。これを書き出すと、大変量が増えちゃいますからね。本文にはちょっと書ききれないかもしれませんね。その辺もちょっと考えていきたいと思います。

ほかにご意見はございますでしょうか。

海外の受注額が7兆円というのは累計ですか。それとも、20年度で年間7兆円ということですか。それとも、この計画期間で、累計で7兆円ですか。

【岩城参事官】 累計の数字でございます。

【浅野委員長】 累計推計とか、そういうふうな感じで入れておいた方がいいかもしれません。

ほかにご意見はございますでしょうか。

では、順番に振り返ってみたいと思います。本文の記述も含めて、まず前半分、出だしの部分はいかがでしょう。本文でいいますと、「はじめに」から第1章。その部分で何かご意見はございますでしょうか。

局長の冒頭のご発言にあったような地域再生のお話ですが、この「はじめに」と1の部分に、その該当する部分というのはございますか。

【岩城参事官】 2ページの一番下の「さらに」というところに、地域創生の発想を少し入れております。それから、4ページ目の一番上でございますけれども、「人口急減、超高齢化の中の個性あふれる地方創生」ということで、その中の解説にも「地方の創生が極めて重要となっている。」ということを書いております。

【浅野委員長】 はい、ありがとうございます。

それでは、第2章、基本の方針Aの部分はいかがでしょう。8ページから17ページまで。

【家田委員長代理】 1個だけいいですか。文章はいいんですけど、指標でやっぱり1個だけ気になるのが、15ページにある[13]の「満足度」というものなんですよ。ほかは、曲がりなりにも客観定義ができるし、安定して計測が可能なんだけど、満足度というのは、ここではどういう調査に基づいてどれだけのサンプルで云々という。それが継時的に変化したら、対象者は変わってくるわけで。それから、相場感覚が変わってくれば、いや、こんなじゃ満足できないよね、なんてね。

例えばホームドアなんて、昔はこんなものは要るはずもないと思っていたのが、断然要るようになってきてるでしょう。価値観の方も変わるし。若干、[13]はこういうものにふさわしいのかどうかという気持ちもしてるんですがね。どうしても欲しいんですか、これは。

【桑田企画官】 満足度の調査は、平成24年9月に私どもの方でさせていただいたものでありまして、公共交通に対する意識調査ということで、全体で5000人弱のアンケート回答者を対象にしています。一応、いろんな分布があるように、地方と首都圏のバランスがとれるように意見を聞くという形をでした。地域や大都市の満足度など、いろいろ細かく分けた意向も聞いてはおりますが、ここでは、全体としての満足度として、「満足している」というのと「どちらかといえば満足している」とお答えいただいた方は合わせて4割くらいということで、前回の結果を現状の40%と書かせていただいているところでございます。

それと比較するための次のフォローアップの数値の50%という意味は、世の中の方々の5割ぐらい、半分の方にとりあえず満足と言っていただけのような公共交通を目指すというのが大事だろうということです。前回、そういった調査で40%だったことを踏まえて、この50%というのを置かせていただいたところです。

その統計的な処理の仕方などにつきましては、また研究を重ねたいと思っておりますので、ご指導いただければと思います。

【家田委員長代理】 ポイントは何かというと、法定で定まっている、例えばパーソントリップサーベイとか、ああいう定式化された調査に基づいて、今後も継続して定期的にやっていくということがほぼ基本的に合意になっているようなもののデータだったら、まだ分かるんだけどね。たまたま2009年にやりました、次はどうするかよく分からないけど、とりあえずこれを使ってみるかくらいの話とかですね。

それから、全国の人口の3割くらいが大都市圏にいるわけで、でも、今、ここで目標にしている、特にAの項目は一番の着目点が地方創生とか、そういうところにあるわけでしょう。そこに東京の満足度を入れちゃったら、それは良くなるのが当たり前。世界で一番良くできているんだからね。

とすると、もし取るならば、地方都市圏の云々で満足度というのだったら、まだ分からなくてもいいんだけど。まあ、私は、これはあまり適切な指標じゃないんじゃないかという感覚は持っています。

【矢ヶ崎委員】 すみません、よろしいでしょうか。

【浅野委員長】 はい。

【矢ヶ崎委員】 家田先生のご発言に意を得て話すわけではないんですけれども。私も、ここが満足度というのはかなり引っかけます。理由はいくつかあるんですけれども。

大きく1つは、この度の取組というのは、やはり国民も皆でやる総力戦だということが基本です。満足度というと、本当に受身な感じの意味に取られて。誰かに与えてもらえるサービスに対して、自分はどのように思ったかというお客様感覚がなかなか抜けないということですので、この満足度という観点はとても重要だとは思いますが、初回から前面に出すということではなくて、例えばこの様々な取組の中でのトピックス的に今年はこれをやらなきゃいけない、次はこれをやらなきゃいけないというようなものが本当に達成できたかというのを計っていくというときには使ってもいいのかなと思うものではあるんですけれども。国民の50%が満足したからということで、ちょっと、で？という感じをその先にしてしまうものですから。みんなが前向きにこの計画に参加するというようなことであれば、目標の一番最初に挙がっている地域公共交通網形成計画が100件できるということは、これは恐らく地域の総合力でできていくということですので、これをもって代替されるのではないかなというふうにも思います。

それから、家田先生もご指摘になりましたが、満足度というのは統計としては認められる数字にはなかなかならないですので、ちょっとぐらぐらした分析になってしまうというところで、これをずっと使い続けるのはどうかなという気がしております。ですから、もし必要であれば、今までお取りになられた満足度調査というものを少し改変されて、使い勝手がいいように、これから使えるものに変えた形でされるということも検討されたらいいのかなというふうに思います。

一番の心配点は、もう国民もお客様ではないということを何とか伝えていきたいなということでもあります。

【浅野委員長】 ただ今のご意見に関してどうでしょうか。

【岩城参事官】 この指標は、いろいろ客観指標、数値で出てくる数字もさることながら、やはり感じていただくのも、いろんな中に1つあってもいいのかなというふうに思って入れた数字です。

受身ではないかというお話もございましたけれども、もちろん地域はそうかもしれませんが、都会についても、この調査の対象に入っておりますし、利用者ということですが、何か全般的な、主観的なものも若干違う感じに入ったかどうかと思っただけですが、少し考えたいと思います。

【藤井部長】 補足をいたしますと、経緯としては、私どもの理解としては、前回、「中間とりまとめ（素案）」を議論する段階で、委員の方々から主観的な指標というものもあっていいのではないかというご指摘があったという認識をしております。それを踏まえて、例えばということを出しておりますので、まず、そういう主観的な指標というのがあるべきか否かという部分というのは、今の家田先生、矢ヶ崎先生のご意見もある中でどうするのかというのは、ある意味で両論あるという状況なのかなという認識をしております。その上で、主観的なものが何がいいのかということ、今のご指摘も踏まえてもう一度検討してみたいと思います。

ちなみに、Aの部分というのは、家田先生から先ほどご指摘がありましたけれども、地方部というのが非常に前面に出ておりますけれども、一応都市部を含めた上での地域の交通ということ

を意味しているということで、そういったもののターゲットには入りうる。Aの部分の整理はそうであると思っております。

【家田委員長代理】 僕は、主観的なものはいけないということをうんと強く言っているわけではなくて、安定してデータを取っていけるという体制が整っているということがまず第1条件であると。それから、2つ目は政策のターゲットとして意味を持つかということですよ。3000万人の人口を持つ東京で薄まっちゃうようなオーバーオールな日本の公共交通と言われても、問題の所在がはっきりしないじゃないですか。もちろん東京だってやることはいっぱいあるけれども。それでも、主として地方部の都市の公共交通に課題があるという認識を、皆さんしているわけであって。

とすると、この「日常生活における公共交通の満足度」を、例えば5000人取っているうちの一定程度以下の大きさの町だけについて取ってみると、今こんなものなんだけど、それを何ぼかでも上げましょうよと、これはこれで悪くはないと思いますよ。だけど、やっぱりそれには、今後もそのデータを取り続ける覚悟はあるんだろうねとか、ちゃんとやってるんだろうねみたいなことは、頼みますね。お願いしますよ。ちょいなちょいなでやると、こういうのはすぐ批判の対象になるしね。

【桑田企画官】 ご指摘のとおり、この調査というのは単発で行った調査でございまして、また、指定統計等とされていることは当然ございませぬので、ある意味、行政として任意で行った調査ということでございます。今のご指摘を踏まえて、指標にする上で継続性をどういうふうに取り取っていくとか、客観性をどうするかとか課題がございませぬ。先ほど申しましたように、5000人弱の調査で、首都圏の方に1500人ほどに答えていただいているということで、大体人口バランスも加味した形になっているとは思っているのですけれども、そういう地域的な取り方ですとか、より客観性を持たせるとか、そういった研究を更に積ませていただきたいと思いますと思っております。

【浅野委員長】 ありがとうございます。

これは、今後検討するという項目に入っていますよね。ということは、調査の方法であるとか、妥当性であるとかいうことも含めて少し見直して、検討も同時に行って、例えば現行で平成24年から始めているようなものを使うと、それも1つの可能性があるという例示であって、そもそも、こういうことを検討するというのが言いたいことなんじゃないかね。

だから、国民に対してサービスがどう見えているかということを経営側としての的確に把握するための方法を検討しながら、より適切な方法を考えていくというふうなことの1環であるということだと。枠組みとしてはそういう枠組みの中にあるということで理解すればいいんじゃないかね。

【竹内委員】 ちょっと今のでよろしいですか。細かい表現上の話なので恐縮なんですけど。

今、たまたま議論になっている15、16ページを見ておまして、これ、恐らくB、Cにも共通するんでしょうけれども、「取組内容を今後新たに検討するもの」ということで、それぞれの黒い丸ごとになっていて、これはすべて「検討する」という言葉になっています。これはこれとちゃんと整合性がとれていていいことなんですけれども。「検討する」ということは、これから

それにどういうことがあるかということは今後考えていきます、という意味だと理解しています。

例えば16ページですと、太字で「国際空港における入国審査に要する最長待ち時間に関する指標を検討中」と、これは検討なのでいいんですけども、今言った[13]とか[14]とか[15]は、「検討する」という言葉の中に、もう既にこういうのが出てきちゃってるんですよ。であるし、また「検討する」、「検討中」という言葉が特に出てきてないものがある。検討しているならば、[13]、[14]、[15]みたいな指標を入れてこられるんじゃないかと、ちょっと意地悪く考えれば、そういうこともあります。

この辺り、そういう意味での整合性がとれているのかどうか、「検討中」という言葉ですべていいのかどうかということをごちゃごちゃとお考えいただければありがたいと思います。単に表現上の話です。

【浅野委員長】 ありがとうございます。

16ページの国際空港における入国審査でございますけれども、これは法務省ですか。

【岩城参事官】 はい。

【浅野委員長】 法務省の仕事を、交通政策基本計画の指標の中に入れることは可能なんですか。

【岩城参事官】 これは政府で決めるものですので、当然ありうべしというふうに思っております。もちろんこの足元のデータとか、それは法務省さんと協力しなければいけないと思っておりますが、なかなかそういう事案がまだできていないということでございます。空港のサービスのレベルの話でございますので、内容的には交通政策基本計画に入ると考えております。

【浅野委員長】 これは、法務省とご相談が始まっていると考えてよろしいですか。

【岩城参事官】 はい、そうでございます。

【田中委員】 すみません。14ページのところで、ホームドアの設置数のところなんですけれども、バリアフリーを身近なものとしていくとして駅の数を書いてあるんですが、これは、本来、ホームドアを設置すべき駅が全体で何パーセントあって、そのうちどれくらいになるのかみたいなことが分かった方が、本来、指標としては分かりやすいのかなと思うんですが。ほかの指標もいろいろある中でバランスもあると思いますので、もし可能であれば、何割くらいに持つていく中でのこの数なのかということが分かると、より一層分かりやすいかなというふうなことを思っております。

あと、ちょっと戻っちゃってもよろしいですか。よく読むとこれがかかっていると思うんですけど。9ページに「「守り」のみならず「攻め」として」と書いていただいている、この中間とりまとめの文章が全部構成されているんですけども。例えばAの②の「地域の実情を踏まえた多様な交通サービス」というようなところがありますと、住民視点とか利用者視点ということを徹底してここは全部構成されていて、非常に分かりやすく、ここは筋が通っているかなと思うんですけども、攻めの対策として考えるとすると、地域の実情というのは、それこそ少子高齢で過疎でみたいな地域はそういう状況だということがあるので、例えばですけど、「地域の課題に対応する」あるいは「対応した多様な交通」とか、そういうふうな表現の方が攻めのイメージ

が出て、良いのかなということを思っております。

この時点でどうかというのはあるとは思いますが、一応、感想として。よろしくお願ひします。

【桑田企画官】 ホームドアの件についてお答えさせていただきます。バリアフリーの関係のものについて、何パーセントとかっていうふうに書いてあるものにつきましては、そもそも、今のバリアフリー法のもとで義務がはっきりしていたりするものでございまして、一方、ホームドアにつきましては、整備自体が努力目標のものでございます。そういう中で、どういうふうに整備していくのか、進めていけるのかということも、鉄道当局、事業者との間でいろいろやりとりを進めながら、その文章の中にも書かれておりますように、障害者団体からの要望が高い駅とか、利用者が10万人以上の大変利用者が多い駅とか、そういったところを中心にして、オリンピックを見据えたこの数年間に、どれだけやっていけるだろうかというところで、数字を積み上げていっているというところで、ほかと数字の作り方がちょっと違うということを前提にお考えいただきたいと思っておりますので、その点を補足させていただきます。

それから、攻めという点につきましては、そもそも、この基本方針Aというのが地域の衰退に対してどういうふうに守っていくかということで、テーマとして何となく全体として守りの色彩が出そうな章ですので、そうではなくて攻めなんだということをあえて書かせていただいたというところで、この最後の両センテンスがあるということです。

そういう中で、施策の書き方そのものがもう少しポジティブな方がいいのではないかというご指摘だったと思っておりますけれども、そこにつきましては、また具体的に文章を見直していきたいと思っております。ありがとうございました。

【浅野委員長】 ありがとうございました。

【藤井部長】 すみません、先ほど、竹内先生のご指摘について、補足で申し上げたいと思ひます。

施策について、これは従前からご議論いただいておりますけれども、全体を通じて「これまでの取組を更に推進するもの」というものと「取組内容を今後新たに検討するもの」というものに分け、後者については、課題は明確である、ただし、どういう対応をとるかというところはまだ必ずしも明確ではないというものについても、なるべく積極的に書こうとしているものでございます。

「検討中」の考え方はそういうことであって、その中で、対策は明確ではないけれども、少なくとも数値目標はこういうふうに置けるんじゃないかと考えられるものについては、あえて積極的に、この部分についても数値目標を置いているということで、いくつか検討中のものについても数値目標が出ているというふうにご理解いただければと思っております。

【浅野委員長】 ありがとうございました。

それでは、18ページからお願いします。

先ほどご質問が出ました23ページの[25]道路による都市間速達性の確保率、この48%から50%の意味というのはどういうことなんでしょうか。これ、表にうまく書いていただけるとおっ

しゃったと思うので、ざくっとご説明いただくと、この数字はどういうことになるのでしょうか。

【桑田企画官】 この48%から50%というのは、都市間速達性そのものは全国の主要都市のいろんなネットワークの作り方を網羅的に組合せをして、その中で60km以上のスピードでつないでいける率というのを全体で、マクロで数字を計算したものでございます。

そういうものでございますので、道路整備が、先ほど3環状とか具体的な整備の中身も計画の中に入ってきてはいるんですけども、要は、少々整備が進んだところで、あまりにも母数が大きいために、そう簡単にパーセントが上がるものではないというふうにご理解いただきたいなと思います。

また、そういうふうに分かるように本当は書かなければいけないんですけども、その辺りがちょっと不明瞭になっておりました。

【浅野委員長】 この前の計画部会で、上村委員が渋滞のことも少し取り上げた方がいいんじゃないかということ発言されているんですけども。渋滞の解消とも間接的に関係すると思っていいですか。

【桑田企画官】 はい、関係します。

【家田委員長代理】 道路の改良率なんですよ。だから、5年や6年じゃ、そんなに変わるはずもないというものだから、しょうがないよね。ただ、これ、定義をはっきり書かないと。後ろにちゃんと書いておかないと意味が分からない。

ちょっと別のことでいいですか。22ページで、こういう表現があったかなというのがはっきりしてなくて言うのも申し訳ないんですけど、質問です。22ページの真ん中辺の「取組内容を今後新たに検討するもの」のところで、「我が国における安定輸送・経済安全保障を確保するため、日本商船隊の競争力を確保のための方策を検討する。」というんですけど、この「日本商船隊」という意味はどういう意味なんでしたっけ。

【桑田企画官】 日本籍船という前提になっております。

【家田委員長代理】 だけど、我が国における安定輸送・経済安全保障を確保するために、例えば手前の方に書いてある基幹輸送や何かきっちり来れるようにするという暗黙の前提は、何も日本の旗を立てている船だけが能じゃなくて、自由な航行とその安定を各海域ごとにそれぞれの国が責任を持ってやって、という文脈じゃないかと思うんですけど。「日本商船隊」という国交省の感じがちょっと文言として気になったんですけどね。

【浅野委員長】 これ、有事のときに邦人の救助とかというときに、日本籍船で、日本船員が救助できるということが出来るためには、日本籍船が何パーセントくらいなきゃ駄目という計算があって、それを増やすような政策というのが今あるんですね。で、増やすように配慮した企業に対しては、トン数税制というんですか、税制優遇の考え方があるんです。

【家田委員長代理】 でも、それって安定輸送とか経済安政保障じゃなくて、日本国民のセキュリティの問題であって、そのためにここに書くというのは何か違和感を感じるけどな。「国際交通ネットワークの競争力を強化する」というところにおいてね。こういう用語を使うのが国交省で違和感がないなら、別に僕が文句つける話じゃないんですけど。こんなナショナリズムみたいな

ことを言っていていいのかなという感じはするけどね。

【藤井部長】 すみません、今、担当の局の人間が外してしまっているの、後で答えさせますけれども。

ただ、今、浅野先生からご紹介がありましたけれども、日本が海に四方囲まれていて、いろいろな燃料やら食料やら、そういったものを海外からの輸送に頼って生きていけないといけないということにおいて、いざというときのことを考えたときに、最低限の日本籍船というのを確保して、あるいはそれを動かす船員を確保しておかなければいけないということ自体は、国交省の施策の1つに入っているというのは明らかです。

【家田委員長代理】 分かりました。だけど、それって筋違いですよ。だって、日本の経済安全保障というのは、例えば日本の商船三井だってみんなアライアンスを組んでやっているんだから。別に日本の船といたって、別に日本のために運んでいるわけじゃないですからね。だから、そういう意味のセキュリティのところと、ここに書くべきものは違うんじゃないかという感じがしたけどね。

【篠部課長】 1点よろしいでしょうか。先ほど「日本籍船」というふうな紹介がございましたが、日本の海運会社がオペレートする船を、「日本商船隊」としております。

【家田委員長代理】 アライアンス入ってるんだよね、だから。

【篠部課長】 その点、日本籍船だけではございませんので、そういう意味で、定義をしっかりと書くようにします。

【浅野委員長】 それでは、これも定義をしっかりと書くということをお願いいたします。

【竹内委員】 ほかのことでよろしいでしょうか。

【浅野委員長】 はい、お願いします。

【竹内委員】 20 ページの数値例で [18] のところなんです。疑問であるのは、これを割合で示していいのだろうかという気がしています。割合ということは、つまり相対的な状況ですから、LCC の旅客の占める割合を高めるべきだということは、逆に言うと、フルサービスキャリアの占める割合を落とすべきだということになっちゃうんですね。

でも、そうじゃなくて、全体のパイを増やしていくということが大事であって、フルサービスキャリアも増やしていきたい。それをもっと上回って LCC も増やしていきたいということだと思うので、割合という表示よりは、やっぱり絶対数の伸びとかの方が私はいいような気がするんですけどね。ちょっとご検討いただければと思います。

【矢ヶ崎委員】 関連してよろしいでしょうか。

【浅野委員長】 お願いします。

【矢ヶ崎委員】 竹内先生のご意見に私も賛成なんです。加えて、LCC が入ってくると、地方創生的にも、地方空港にしっかり LCC が入ってきて、地方と世界がダイレクトに結ばれていくということが、観光においてもビジネスにとってもすごく活力になってくるということですので、今の数値ですと平均値になっちゃってますよね。全部の空港が分母になってしまっているの、例えば地方分だけ取り出して見て、どれくらい伸びたのかとか、それが絶対数、パーセンテージ、

適正な表現を検討いただければいいと思いますし。あとは、まだLCCが入っていない地方空港があると思いますので、その空港の数自体が伸びているとか、そういったことで、地方と世界がつながるんだという、地方創生の方向を表現していけるような数値にしていいただければと思います。

【桑田企画官】 今のLCCの割合の話なのですが、20ページの[18]なのですけれども。これは、今、アジアを中心に航空需要が全体として伸びているという前提がまずありまして、それを当然計算の前提に入れまして、その上でアジアのLCCの割合が東南アジアを中心とした各国のLCCダイヤがこれからますます増えていくという足元の趨勢、これを入れた上で数字を作ったものでございます。LCCの現状の、特にアジア各国のLCCの伸び方というものを前提に置いている点では、例えば先ほどありましたような既存のレガシーのキャリアを侵食するとかってというような考え方ではなくて、アジアのLCCの伸び方というものを前提に置いた数字だということでご理解いただきたいと思います。

また、国際線のLCCがどういうふうに入っていくのかというような、どの空港にどれだけ、この5、6年の間に入っていくかというところのシミュレーションまでは、なかなか難しいのが実態でございますので、オールジャパンとしての国際航空需要の中でLCCの占める割合がどれだけになるだろうかというような、マクロの計算の仕方で作らせていただいたものでございます。

矢ヶ崎先生ご指摘のような細かいところまでシミュレーションできればいいんですけども、なかなかそういう数字の作り方というのは難しいというのが、実務的にございます。また更にそういった面でも検討していきたいと思っておりますが、とりあえず、こういう形で出させていただきます。

【浅野委員長】 マクロであっても、例えば2013年から2020年までに増える分がありますよね。増える分の何割がLCCで、何割が従来の基幹キャリアが受け持つというふうなことは言えますよね。これが言えないと、この17%というのは、きっと言えないことになるから。表現の仕方を変えて、増分のうちのLCCの受け持つものが増えていくんだというふうなものの方が、LCCの項目のデータの取り方としては有効ではないですか。

というのが、まず基本的なご意見としてあって、それが地方の空港をここにという話だと、データが取りにくいというのはよく分かるんですけども、増分のうちの何割をLCCが占めているということは言えるんじゃないですか。

【桑田企画官】 20ページの[18]の国際線のLCCの先ほどの計算式の過程の中では、おっしゃるとおり、アジア路線で4割くらいがLCCになるというのを計算の前提に置いて、目標を設定しました。それで全体をならずと10%くらいの増加になるだろうというような計算でございます。計算過程をつまびらかにしていけば、先生ご指摘のようなそれぞれの振り分けみたいなのはどうなっているんだということの分析もできるんですけども。

【浅野委員長】 細かいことを求めているのではなくて、竹内先生の疑問の最初は、LCCが増えた分だけ既存のキャリアの分を食っているのではないかというふうな見方に取られちゃうと、そうではなくて、既存キャリアの分も増えていて、LCCは更に増えているんだというふうな言い方

の方がいいのではないかということのご質問があったわけですね。単にそのことを言っているだけであって。それはデータとして取りにくいんですか。

【桑田企画官】 それは、まさに今のお話自体がデータの計算過程の中で当然出てくるといえるか、当然、内訳になってきますので、それはお示しすることはできると思います。ここでは、LCCの拡充というテーマの中で端的に数字をとりあえずお示したという形になっております。その辺り、ご懸念の部分についてどういうふうに直すのかというのは考えさせていただきたいと思いません。

【竹内委員】 今、浅野先生が私の言いたいことを解説してくださってありがたかったんですが。要するに、割合を目標にするというのはまずくて。どうしてもこのパーセントを残したいというのであれば、やっぱり先ほど浅野先生がおっしゃったように、今後の伸びのどのくらいをLCCがっていう形にしないと。すごく意地悪く言うと、現状の数字を固定した、今のパイの大きさのまままでこういうことを見て取られてしまうと、これも非常におかしな話になるので。そうなると、本当にフルサービスキャリアの人たちは大変になってしまうわけです。やはり、割合が伸びる以上は、その伸びの中で何をどうするかという表現をした方が、より前向きになっていいんじゃないかという気がしますけど。ご検討いただければありがたいです。

【矢ヶ崎委員】 今のご説明で、今後の地方のLCCの見通しを数字に落とし込むというのは細かいので難しいということは、まあ、そうだろうなというふうに思いますので、そこはいいかとは思いますが。

であれば、20ページの[18]の太字で書いてある「LCC旅客の占める割合」の上の部分のボツ、前半は成田、羽田のことについてしっかりと書いてありますけれども、その後半部分に「さらに、地方空港におけるLCC等による国際航空ネットワークの拡充を図る。」と、結構さらっと書いてありますので、この「地方空港におけるLCC等による国際航空ネットワークの拡充」というのにどういう意味があるのかって、少し形容詞を入れていただいて、重要なものだとして認識してまずよという文章上の重みを付けていただけると。で、それを踏まえた上で今できる数値目標として[18]で表現してあるんだということを読めると、また違うかなという気がしました。すみません、ご検討いただければいいと思いますので、よろしくをお願いします。

【浅野委員長】 ありがとうございます。ほかにはございますか。

では、28ページからの基本方針Cについてお願いします。

【福岡委員】 福岡です。Cを議論するとき、前に戻っていただきたいんですが、6ページ。基本方針Cのあり方の基本認識の中に、基本法の3条の2に書いてあることは「交通の機能の確保及び向上を図るに当たっては、大規模な災害が発生した場合においても交通の機能が維持されるとともに、当該災害からの避難のための移動が円滑に行われることの重要性に鑑み」と書いてある。すなわち、大規模災害が起こったときに機能維持するよということを書いてあるんですが、ここからぱっと抜けちゃってるんですね。

これは恐らく社会資本整備の方でかなりやっているという思いで、交通の特に重要なことを書いたんだろうと思うんですが、やはりこれは非常に大事なところなので、それを入れていただ

ればと思います。書いてあるのは、2つ書いてあるんですが、今私が申し上げた、災害時に交通の機能が維持されるというですね。それを入れていただけないかということですが、いかがですか。除く理由はないのではないかと、むしろ非常に大事なことだろうと思います。

【岩城参事官】 承知しました。考えさせていただきたいと思います。

【福岡委員】 そういうことで、大体、最初の方から「車の両輪」から始まって、いろいろ書いてあるので、これはいいんですが、ここで、たぶん、少し抜け落ちているかなと思うのは、連携というのは、今までどちらかという国と自治体と事業者と国民の連携が大事ということを書き加えてきているんですね。

これはこれで大事なことだと思うんですが、もう一方の連携がありまして。やはりいろんなセクターというか、基本方針のCに關係する、「持続可能で安心・安全な交通に向けた基盤づくり」のいろんなベースであるんですが、そういったことがこの中では28ページの3段目、「社会資本全体を通じた大規模災害対策及び老朽化対策の一環として、遅滞なく取り組む必要がある」というのがありますが、私は、この交通政策基本計画の中で、いろんな安心・安全に向けた基盤づくりに關係するものをどうやって一緒にやるのかということ、どこかで触れておいていただきたい。

前の方にこういうことが大事なんだということは確かに書いてあるんですが、このところに来たときに、これからCのようなものを交通に向けた基盤づくりの上で、ほかとどうやってやるかというのは、やはり大変基本的に重要になるので、少し触れられるところがあれば触れていただきたい。

もちろん数値目標には代表的なものが書いてあるんですが、社重点から持ってきたりして書いてあるんですけども、これだけ見ると、交通だけが、まだ、安心・安全な基盤づくりをするんだというように、私の目から見たら、どうしても少し強く読めてしまうということで、何とか両輪であるところの意味をここでもう少し触れていただけないかなというのが私の希望です。

大体書いてあるというのであれば、確かに前段の方に書いてありますので、よろしいとも言えるんですが、その辺りはいずれにしろずっと付いて回る、地べたの問題と動かすものを一緒にやるというのは、すごく重要なところになってくると思いますので、書き加えられるところがあればお願いしたいというのが私の思いです。

【浅野委員長】 事務局として何か書くことができますか。

【岩城参事官】 文章を考えさせていただきたいと思います。

【浅野委員長】 指標として書くことはなかなか難しいでしょうね。ただ、道路とか橋とか河川なんかの事業者というのは恐らく国ですね。それから、例えば鉄道だとJRなど、事業者ですね。そうすると、相互間の連携をどうするかということが、国と事業者というものの具体的な連携になってしまって、政策と政策の連携ということよりも、そういうふうな実際的な意味の方が強くなってきますよね。そこら辺をどうやって書くんでしょうかね。

【家田委員長代理】 だけど、その種の事項は、何も防災に限る話じゃなくて、3章の「実施に当たって特に留意すべき事項」の②で、国、自治体、事業者がいろんな責務を連携して協働する

っていっぱい書いてありますよね。だから、そこに。

本当を言うと、僕が前から申し上げているように、一番最後のこの留意事項というのが一番重要じゃないかと思っているんだけど、そこに福岡先生がおっしゃるような意味の防災面であるとか、そういう面のことをもう少し書き込む余地が。むしろ、Cのところを書くより後ろで書いた方が重いんじゃないかという感じがしますけどね。例えば40ページの辺りですよ。40ページのところがどちらかというと、交通オンリーの連携や協働のことが書いてあるわけですよ。もうちょっとそういう意味じゃない連携というのがあるんですよ、本当はね。

【福岡委員】 政策の連携もありますしね。分かりました。今、家田委員からむしろここだけに収めないで、全体として交通と社会基盤との連携が必要だということをもう1回その辺で触れていただければ結構です。ありがとうございます。

【浅野委員長】 ありがとうございます。40ページ辺りで政策の連携を少し書くと。

【福岡委員】 それで、先ほど申し上げましたように、基本の方針Cの6ページのところには触れていただきたい。

【浅野委員長】 事務局、よろしゅうございますか。

【岩城参事官】 はい。

【家田委員長代理】 その方がいいですよ。前と後ろできちんとやってね。

細かい話を1点だけ。35ページなんですけれども、[47]でモーダルシフトがあつて、指標があつて、これは、さっき竹内先生がLCCで言ったことのちょうど裏返しみたいなものでね。モーダルシフトというのは、総量が増えることを目標にしているんじゃないで、シェアが変わることを目標にしているんだから、ここで前提にしているところの187.0億トンキロが221.4億トンキロになるということの意味が、何パーセントから何パーセントになることを言っているのか、それを書かないとモーダルシフトではなく、これ、単に総量を増やしているだけだということにならないですかね。シェアを書けるんだったら、括弧で書いておけばいいと思ったんだけど。

【桑田企画官】 ご指摘のとおりで、シェアの出し方もあるのですが、あえてトンキロということで客観値に書かせていただいておりますのは・・・

【家田委員長代理】 だから、書くのはいいんですが。書くなって言っているのではなくて、モーダルシフトという意味は、シフトするんだから、パーセントが変わることをシフトというんですよ。量が変わることじゃなくて。パーセントを変えるために量を変えなきゃいけないんだからね。量を書いたらいいんだけど、その意味が分かるように。たぶん、今、貨物は4%とかそんなものでしょう。それが何パーセントか何かになるんでしょう。

【桑田企画官】 はい。

【家田委員長代理】 それを括弧で書けばいい。

【桑田企画官】 はい。それは併せて明記することは可能です。

ちなみに、トンキロで書かせていただいておりますのは、ここは京都議定書の目標計画のためにということで、実際にシフトがCO₂をどれだけ減らせるのかという観点でですね、何トンキロを動かすことによってこれだけCO₂が減りますよという目標になってますので、そういう観点に

よるものです。

【家田委員長代理】 それは暗黙に自動車輸送がこっちへ転換していることを言っているわけでしょう。

【桑田企画官】 それはもちろんそうです。裏返せばそうなんですけれども。

【家田委員長代理】 そうだね。だけど、そのときに自動車輸送の方がもっと増えていたら、話、違うじゃないってなってしまう。

【桑田企画官】 確かにそれはあります。ただ、鉄道貨物をこれだけ増やすということだけで京都議定書の目標になっているという実態があります。

【家田委員長代理】 その意味が伝わらなきゃ、意味がないじゃない。京都議定書だからいいでしょうっていう時代じゃないんですよ、もう。1900年代に決めたんだから。

【桑田企画官】 数字の作り方にそういう経緯があっただけでこうしているんです。

【島田課長】 例えば5年後とか7年後の貨物の輸送シェアを出すには、分母となる日本全体の貨物の輸送トンキロの予測数値を出す必要がありますが、それにはロジックモデルを作るなど、別途かなりの作業が必要となります。

【家田委員長代理】 出せない。

【島田課長】 なかなかちょっと、今そこが厳しいなど。

【家田委員長代理】 要するに作業的に出せないということですね。

【島田課長】 そうですね。

【家田委員長代理】 そしたら、例えば現状の、12年度とか、過去のやつでいいんだけど、そのシェアがこれくらいになっていると。それをこれくらい増やすことによって、是非上げましょうという表現くらいはした方がいいですよ。現状のシェアくらいは書けるでしょうね。

【藤井部長】 実績は出せると思います。

【家田委員長代理】 以上です。

【浅野委員長】 ありがとうございます。

【藤井部長】 先生、ちょっとよろしいですか。

【浅野委員長】 はい、お願いします。

【藤井部長】 今の点、ありがとうございます。

先ほどのLCCの話が中途半端になった気もしましたので、補足いたします。竹内先生のご懸念はもっともといえますか。つまり、それが何かというのを今考えてみるに、要は今の話と同じですけれども、将来総量が増えていく。これは鶏と卵といえますか、LCCが増えるから増えるんだという部分もあると思いますけれども、それがあある意味で書かれていないので、同じパイを食い合っている、そういう懸念が出るということだと思いますので、その懸念がないようにしっかり書きたいと思います。

その上で、先ほど、増分でというご提案が浅野先生からございまして、検討してみたいと思います。結局、このLCCの部分は、ある意味では、今回いろんな指標がある中で、ローコストキャリアという新しいものをどうしていくのかという点で重要な指標の1つだと思っております。

そのときにどういう表し方をするのがいいのか。増えていった中でLCCが何割というのがいいのか、それとも、何年後には日本の空全体の中でLCCというのはこれだけのシェアを占めているんですよというのがいいのか。数字のインパクトというのは重要であると思っておりますので、増分というのがちゃんとあるんだよということを示した上で、今のパターンでお示しするというのも選択肢の中に入れて、検討させていただきたいと思っております。

いずれにしても、矢ヶ崎先生からご指摘がありましたけれども、LCCを増やすということ自体は、当然安いという意味で消費者にメリットがあるということはありますけれども、コストが低いがゆえに地方空港に入りうる。それによって、整備された地方空港を賢く使う。このことは社会資本全体について言われていますけれども、地方の空港というのをどうやって使っていくのか、それを2000万人にどうつなげていくのかということ是非常に重要だと、そのために、まさにこれを指標にしているんですということを、非常に強く思っておりますので、そのことがしっかり分かるように、文章についても考えたいと思っております。

【浅野委員長】 今、LCCが発展期だから、ヨーロッパみたいにLCCが一般化した国にとっては、予測の割合であるとか、路線数とかいうのは統計データになってますよね。そういうふうなデータがもう当たり前になっていると思いますので、増えるのが心配というのは恐らく2020年にはなくなっているとは思いますが、多少、読む方にとってそういうふうな心配がないように、できるだけの配慮はした方がいいかもしれませんね。

ほかにございませんか。

【竹内委員】 気がかりになったということだけで、このままでも別にかまわないことなんですけれども、29ページの目標①で、「大規模災害や老朽化への備えを万全なものとする」と、ここではキーワードは「大規模災害」と「老朽化」です。その後、様々な数値の目標を見てみますと、もちろん大規模災害に関するものもあるんですけれども、老朽化というのはいないんですよね。長寿命化はあるんですけれども、長寿命化イコール老朽化ではないと思います。長寿命化対策と老朽化対策は違うと思うので、「老朽化への備え」と書いている以上は、何か老朽化というものに対する数値目標があった方がいいんじゃないかというような気がします。特になかったら、かまわないんですけれども。あった方がいいかなと思うくらいの話です。

【浅野委員長】 老朽化の備えというのは点検ですかね。

【竹内委員】 例えば点検の頻度を上げるとか、よく、今、自治体で人材が足りないっていわれますけれども、そういう人たちをどう育成するか。人材育成になっちゃうのかもしれませんが、そういうような、何か老朽化に関連したものがあると、より良いのではないかと思います。

【藤井部長】 長寿命化自体は、たぶん老朽化対策の中のメインの対策の1つであって、それを書いたというのがあると思います。その上で、例えば交通について老朽化対策というのでありうるのは、更新です。車両についてもいろいろ問題になっているところなので、これについては施策としては非常に重要な部分だと思っております。これはバスもそう、鉄道もそう。特にローカルにおいては非常に大きな問題になっております。

それを施策として入れ込むということをした上で、数字として目標が立てられるかどうかとい

うところが、たぶんちょっと問題であって、それもあって、そのところまでは書き込めていないんですけども。その辺り、もう一度施策のレベルでは精査をしてみたいと思います。

【浅野委員長】 ありがとうございます。それでは、3章の議論を。ご意見をお願いします。

【福岡委員】 3ページの一番最初の最後のところに、フォローアップのことが書いてあるんですよ。2行。これはいいと思うんですが。

それで、私が申し上げたいのは、39ページの下から3つ目のポツで、社会資本整備審議会とか、交通政策審議会のこの小委員会において、本計画の策定後、「本計画の達成状況等について確認するとともに、個々の数値指標などを用いて客観的にその達成状況を評価する。」と書いてあります。これが①の「国民・利用者の視点に立って交通に関する施策を講ずる」というここだけの問題ではないのではないのか、と思います。すなわち、フォローアップをしていくというのは、いろいろな段階を踏みながらでいいんですが、フォローアップをしていくというのは全体にかかわってくることで、Cのこの最後のところのここだけで。

もう1つあるんです。もう1つ詳しく書いてあるんです。37ページには、この具体のことが意外と書いてあったと思ったんですが。2段落目ですね。「交通に関する現状調査や国民のニーズの把握などを適切に実施するとともに、本計画の進捗状況について評価の仕組みを導入するなど、計画の実効性を高めるための具体的かつ客観的な手法を構築していく」と。これはこれからやっていくんでしょうが。

この辺は、特に留意すべき事項というよりも、私が思うのは、全体としてまえがきとあとがきで、こういうことをこれからやっていくんだということに触れていただいた方がよろしいのではないかと考えているんです。事務局がここに入れている理由は何か特別なものはあるんでしょうか。あとがきがないんですよ。以前の委員からあとがきがないねという議論もあったと思うんですが。中間とりまとめだと普通書かないんですか。その辺、事務局はどうお考えですか。

【桑田企画官】 あとがきに関しましては、中間とりまとめなので、その時点であとがきがあると、ちょっと違和感があるように思います。最終答申のときにあとがきが付いた形になるので、中間とりまとめであとがきがつくと議論が終わってしまうという感じもあります。

【竹内委員】 でも、ちょっとよろしいですか。あとがきでなくてもいいんですけど、大げさですけど、第4章でもいいですから。要するに、中間とりまとめでここまでやって、最終とりまとめに向けて、我々は今後何を検討していかなければいけないのかとか、ここでまだどういう課題が積み残されているのかということをし、最終とりまとめに向ける橋渡しのものでも最後にあると、締まるんじゃないかという気はしてるんですけども。私はそういう意見なんです。

【福岡委員】 私もそういう方向です。いろんなところに散りばめているよりも、しっかりと委員会としての考えを書いた方がいいんじゃないかと思うんですが。

【藤井部長】 構成については、もう一度考えてみるようにします。

今の整理というのは、「特に留意すべき事項」の中で、①、②、③、④と分けた中で、トレースをするということは①の中で整理をしようということを書いてあるということでございます。これは、例えば社重点であれば、この第3章に当たる部分について10項目くらいありまして、

そのうちの1つがフォローアップだと思いますけれども、こういう形にまとめたということでございます。

その上で、福岡先生がおっしゃったような、そこをしっかりとやりみたいな話は、これが最後にまとめた後に、こういうことに特に留意してやるべし、ということで、まさにあとがきという案で、最後ご提示をしてまたご議論いただいた上でしっかり入れ込む。そのときに、逆に整理をするということかなという感じがしておりますけれども、フォローアップをすること自体の整理というのは、とりあえず①に入れていると、事務方の整理としてはご理解いただければと思います。

あとは、冒頭、スケジュールのご説明を申し上げたと思いますけれども、一応、この中間とりまとめというのが、この後、計画部会のご審議をいただいて、8月21日が終わりましたら、あとは地方創生などの動きを見ながら、パブリックコメントに入っていきますので、基本的に、審議会のご議論の中でいろいろと課題がある部分というのはこの段階で出していただいた上で、中間とりまとめをしているということを前提にしたいというふうに思っております。

【浅野委員長】 ありがとうございます。

それでは、ちょっとご検討願うことは願うとしても、①が国の政策の方針ということですから、社整審と連携して、数値目標を云々するとか、あるいは達成状況を評価するというのは、国の政策の根幹にかかわることだから、また審議があっても不自然はないわけだから、当面、この案を残していて、最後にこの「案」が取れるときのあとがきに、再度検討するという方がよろしいんじゃないですかね。そのときにまたご検討願うということでやりたいと思います。ありがとうございました。

ほかにご意見はございますか。田中委員、どうぞ。

【田中委員】 前に戻ってもいいですか。基本方針Bの目標③のところ、「訪日外客2000万人の高みに向け」のところがあるんですけども、常々思っているのは、日本の交通機関とか益とか、すごく安全で安心で、海外に行きますと、一刻も早く駅や空港から離れようみたいな気持ちがあるんですけど、日本の場合はそれとは逆だということを海外の人に多く知ってもらうということが大事かなというふうに思ってます。趣旨のところ「交通そのものが観光資源となる可能性」というすばらしい言葉があったので、これで表現されているのかなと思ったんですけど、詳細を読むと、水上バスとか観光列車のことが中心ですので、これの前に、例えば「我が国の交通は安全利便性の面からも世界的にブランド価値が高くて、交通そのものが観光資源になる」というふうな形があると、非常にメッセージ性が出るのかなというふうに思いました。

それと、施策の骨子のところのWi-Fiの充実とか案内の充実というのは、地元の方にももしかすると雇用を生み出すような形になるのかもしれないし、活性化になるかもしれないということで、この施策を打ったことで、海外からの認知を高めていく活動となるみたいなことをちょっと付け加えていただくといいのかなと思いました。25ページのところは海外クルーズ船の誘致の取組の強化とか、交通ICカードについても海外からの予約・発券という言葉がありますので、ちょっと戻って23ページのところは、そういう認知を高める活動をということをちょっと入れ

ていただけるとバランスがとれるかなというふうにも思いますので、ご検討いただければと思います。

【浅野委員長】 ありがとうございます。今の件はよろしゅうございますか。

【岩城参事官】 はい。検討させていただきます。

【浅野委員長】 3章はこれでよろしゅうございますか。

【家田委員長代理】 全体で、ちょっといいですか。もう終わりですよ。いくら何でも、もういいですよ。早く決めて、とりまとめにしまった方がいいと思ってるんだけど。

さっき竹内さんがこれから何をやるかという意味で議論の余地があるというお話をしたので、言う。良くできてるんだけど、例えばさっきの基幹航路の云々とかあるじゃないですか、21ページの[21]にね。こういうような辺りも、ここだけ見ると、ああ、そうかなという感じがするんだけど、これ、国際相場から見たときにどうかなって見た途端に、いや、これはもっと頑張らなきゃいけないとか、次の5か年というか、その次のときにはもっとアンビシャスにやらなきゃいけないな、みたいなことが読めるじゃないですか。

ここだけそんなことを入れたってしょうがないんだけど、日本の交通分野というのは、トップランナーと言えるような分野と、到底トップランナーと言えないような分野と、いろんなのが混ぜこぜなんですよ。

後者について言えば、国際相場を国民に見せながら、我々の交通政策をどんな方向に誘導するかというのが重要な視点になると思うので、次のステージでなるべく上手に表現していくときに、ものによっては国際的な位置付け、比較みたいなものになるべく入るようにするというのが、先の伸びのいい政策展開になるんじゃないかと思うので、検討事項の1つとしてご記憶いただけたらありがたいと思います。以上です。

【浅野委員長】 先回も同じような趣旨のご発言がありましたので。

【藤井部長】 今回の件は非常に重要だと思っております。いろいろ、ほかの指標でも、例えばLCCであればヨーロッパでの例がありますので、先ほど、冒頭の方で数値指標全体を、もう少し定義も含めてという家田先生からご指摘がありましたけど、その中で何が書けるか、しっかり検討したいと思います。

【家田委員長代理】 そういう意味からもなるべく、私としては、指標というのは、対外的にもいろんなところで比較可能な指標を、大局的には取っていくのがメインであるべきだなと思っておりますけどね。

【浅野委員長】 ありがとうございます。ほとんどご意見が出尽くしたと思いますので、今日の意見のところ、まず、目標の総表を作って、内容の理解を深めていただくという目的のものを追加すると。これは結構作業が要ると思いますが、よろしくお願ひしたいと思います。

あとは、個別の議論が多くて。特に福岡先生からは、全体を通したご意見をいただきましたけれども、最終的なとりまとめのときに、再度、あとがきのところで追加するものが予想されているものが見つかってきたということであって、そのときにとっておきたいと思います。

あとは大きな話は何でしょうかね。今日の一番最後の話で、世界相場というところを少し観点

としてなるべく入れておいて、次の基本計画で、さあ、世界に飛躍するんだというときの糧とするということができるよう、書けるところは少し書いておいた方がいいのではないかと、これは大事なことでありますから。少し検討をお願いしますかね。

【福岡委員】 感触で言っていていいですか。感覚だけでしゃべるんですが。

基本法の方は、連携するということで、特に国はどう考えるべきかと、非常に丁寧に書いているんですよ。これはこれで、当然、これまでのやり方で、民間中心の交通だけでは今後はうまく行かない、特にAのところはそういうことだということを書いているわけですよ。そういうことで、国の話はよく分かって、それぞれ協力するとか、責任を持たせるとか、いろんなことがちゃんと書いてあり、法律はよく分かるんです。

例えば5ページの基本的方針Aのところ、「豊かな国民生活に資する使いやすい交通の実現」のところには、なんでこういうことをやるのか、すなわち日本もこういうふうになってきて、民間事業者でやってきただけじゃ駄目で、これから国もちゃんとやるんだとか、住民と一緒にやるんだというようなことが書いてあるんですが、この思いがあまり他の部分や全体から出てきてないというのが、私の何となく感じる場所なんですよ。

もちろん、国がこういうことを指導してやらせる、やる、一緒にやると。それから、みんなが協力するというのは分かるんですが、むしろ、基本的方針Aで書いたような思いが恐らく全部にわたっていると思うんですよ。それが「はじめに」か何かのところ、もうちょっと匂いとして出ないものかと。

それぞれはちゃんと書いてあるんですけど、こういうことがあって、切羽詰まってるんだけど、これからちゃんとやるんだよというのが、少し見えないなと思ってるんですが、その辺はこれでよろしいということでしょうか。私の個人的な感覚なんです。その辺、事務局のご意見だけ聞いておきたいなと思ひまして。

【浅野委員長】 明るい展望というのがあまり見つからないと。基本法並びに活性化再生法というのが底流にあると思ってしまうと、現状どうやって対処する方向に動かすのか、向かうことが必要なのかというふうな趣旨の議論が多くなってくると思われます。

ただ、基本計画である以上、国民にとっても十分みんなが夢を描けるような交通になってもらいたいというのも少しはあった方がいいと。そういう部分を探そうとすると、逆に難しいかもしれないというふうなことが先生の発想に少しあるんじゃないかと想像します。

【家田委員長代理】 どうですかね。福岡先生、いわゆる地方の公共交通というような側面で見ると、日本の公共交通というのは決して先端的にいるわけでもなくて、そしてそこには民間事業者にももちろん頑張ってもらうんだけど、赤字のところを単に補填するというような補足的な趣旨じゃなくて、自治体を中心になって、あるいは国も支援しながら、もう少し強力で押し進めようというのは確かにあるんですよ。それが活性化法の改正案だったり、交通政策基本法のスタート点になっていることは確かなんです。

だけど、一方で関空会社のコンセッション化とか、できることならなるべく民間活力を活用して、だけでも安全にかかわることとかセキュリティであるとか、そういうところについてはきつ

ちり国が押さえましょうねと。それから、地方分散的にやってきた港湾の整備というものももう少し重点的に。場所、場所で重点化しているけど、それは何も国が全面的に音頭を取って公共事業としてやっていくというトーンともまたちょっと違う音頭取りなんですよね。

だから、ある局面での国の位置付けの重さ、これからのベクトルはこうかなというやつと、ほかのところでは、まあ、現状維持かなというものがあったり。ほかのところは、もう少し民でできるものは民という面もあったりするという、その全体をまとめている交通政策基本計画だから、前の方の、先生がおっしゃりたい国のもうちょっと強力な推進をとという感じは、あまり書き過ぎちゃうと、全体の現状とちょっと違っているかもしれないという感じも持ちますけど。

【福岡委員】 結構なんです。ただ、これは7年でやる。まず、第一歩、これでいいと思うんですけども、今日来るに当たってもう一度法律を全部読み直してみたら、よく書いているなどと思って。これを素直に読んだときに、この基本計画がすーっと行くかなと思ったときに、少し何となく足りないところがあるように感じています。

今先生が言われたようなこと、いろんな面があるというのは、もちろんそうだと思うんです。社重点とは違う。民が非常に大事で、そこがやっているとすることは事実ですから、これはいいんですけども。国も一緒になってやっているんだということがあまり読み取れないといたら言い方が悪いですけど。

【家田委員長代理】 そうですかね。こういうものを作っているということ自体がとんでもない国の関与なんですよ。今までないですから。

【福岡委員】 分かりました。僕は交通の専門家ではないので、この基本法の持っている重さというか、すごさというか、これを実現していくためにこれからずっとやっていくんだと、そこに十分つながっているということであれば結構です。

【浅野委員長】 また、次回の計画部会でも議論されるんじゃないかと思えますけれども。

今日の時間が参りました。先ほど申し上げたとおり、修正をこれから行いたいと思えますけれども、意見の反映の仕方につきましては私にご一任いただけますでしょうか。

ありがとうございました。

それから、事務局と調整した上で計画部会にご報告させていただくということでよろしゅうございますか。

それでは、計画部会は今月中にきっと開かれるということでもよろしいんでしょうかね。それでは、マイクを事務局の方にお返しします。ありがとうございました。

【桑田企画官】 浅野委員長、ありがとうございました。

本日いただきました貴重なご意見につきましては、委員長にご一任ということをお願いいたしましたので、浅野委員長とご相談させていただいた上で案に反映いたしまして、委員の皆様方にも共有させていただきたいと思っております。よろしくお願いたします。

また、本日の議事録につきましては、各委員の皆様方に議事録案ができましたら送付させていただきます。また、ご了解いただいた上でホームページで公開させていただきますので、その点もよろしくお願いたします。

また、次は親部会の計画部会になりますけれども、今月下旬の開催予定でございまして、また正確な日時、場所につきましてお知らせさせていただきたいと思います。よろしく願いいたします。

それでは、以上をもちまして、第4回 交通政策基本計画小委員会を終了いたします。本日は誠にありがとうございました。

(了)