

**第 32 回社会資本整備審議会計画部会及び
第 30 回交通政策審議会交通体系分科会計画部会合同会議**

【桑田企画官】 それでは、ただ今から第 32 社会資本整備審議会計画部会及び第 30 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。

委員の皆様方には、本日も大変お忙しいところをお集まりいただきまして、誠にありがとうございます。今日も交通政策基本計画をご審議いただきたく存じます。どうぞよろしくお願いいたします。

それでは、お手元の資料を確認させていただきます。本日の資料は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お知らせいただきますよう、お願いいたします。

また、本日遅れてのご到着となりますけれども、本日より坂東真理子委員が新たに計画部会の委員としてご就任されておりますので、後ほどご到着の際にご紹介させていただきます。よろしくお願いいたします。

それでは、まず、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、総合政策局長の方に参りました瀧口でございます。

本日は各委員の先生方におかれましては、お忙しい中、またお暑い中ご参集いただきまして、心から御礼を申し上げます。

私、2年前まで総合政策局次長をいたしておりまして、そのときの大きな課題の1つが、当時は「交通基本法」と言っておりました法案でございました。23年の3月8日に閣議決定をいたしまして、そのまま国会提出をしたわけでございますが、3日後の東日本大震災、そしてまたその後の政局の問題などがございまして、もちろん私どもの力不足もあったわけでございますが、残念ながら、法案を成立させるということに至らなかったという経緯がございます。

その後、私の前任の西脇局長、また奈良平次長、藤井部長、そういった担当の関係者の尽力、そして言うまでもなく福岡部会長をはじめ、委員の先生方のご支援、また関係各位にご協力をいただきまして、昨年臨時国会で無事に「交通政策基本法」が成立いたしました。さらに今年の4月からは、本部会におきましてこの法律に基づきます交通政策基本計画のご審議をいただいております。

4月以降、浅野先生を委員長といたします小委員会を設けていただき、福岡部会長にもご参加いただいております。精力的にご議論いただきまして、6月の下旬に中間とりまと

めの素案というものを計画部会でご議論いただきました。

その後の状況を2点だけ補足をさせていただきます。7月の中旬に、私どもの国土交通省に国土政策局というところがございしますが、これは全国総合開発計画の流れを受けます「国土形成計画」といったものを作ることになっております。この「国土形成計画」の見直しを念頭に置きながら、大臣の指示によりまして、「国土のグランドデザイン2050」というものを作っております。これは2050年を見通して、我が国の在り方を考えていく計画でございます。

その際の我が国を取り巻く大きな潮流、あるいは課題といたしまして、人口減少であるとか、あるいは異次元の高齢化の進展であるとか、そういったことを含めて6つほど問題意識を持って、このグランドデザインを作っております。その中では、「コンパクト+ネットワーク」ということで、リニア中央新幹線を念頭に置きながらスーパー・メガリージョンなど交通政策にも非常に関係のある基本的な考え方というものがございます。

そしてまた、7月の中旬には安倍総理が閣議の後の懇談会におきまして、これもまた人口急減、高齢化の進展ということが特に地方において問題となるということで、個性あふれる地方の創生ということを念頭に、「まち・ひと・しごと創生本部」というものを立ち上げるという方針を示されておられます。これは9月上旬だというふうに言われておりますが、国土交通省といたしまして、大臣の指示のもと、国土交通行政に非常に関係あるということで、直ちに国土交通省としての準備本部というものを大臣を本部長として立ち上げております。

小委員会におかれましては、こういったその後の動向も踏まえながらご議論をいただきました。さらに、できるだけ具体的な施策を展開していこうということで、数値についても併せてご議論いただいております。本日お示しいたしますこの案というものは、小委員会で熱心にご議論いただいた結果でございます。浅野先生をはじめ、この小委員会にご参加いただきました先生方に改めて心から感謝を申し上げる次第でございます。

今後でございますが、本日ご審議を賜りまして、その後、法律に基づきまして、国民の意見を聞くということになっておりますので、パブリックコメントなどの手続に入りたいと思っております。私どもといたしましては、年内の閣議決定というものに向けて作業を進めてまいりたいと思っております。引き続きご支援とご指導を賜りますよう、心からお願いを申し上げまして、私の挨拶とさせていただきます。

【桑田企画官】 それでは、続きまして、計画部会長の福岡先生からも一言ご挨拶をいただきたいと存じます。よろしく願いいたします。

【福岡部会長】 計画部会長の福岡でございます。よろしく申し上げます。

この交通政策基本計画につきましては、ただ今、瀧口総合政策局長からもお話がありましたように、6月25日にこの計画部会において中間とりまとめの原案を提示させて議論をいただきました。その後、「中間とりまとめ(案)」として、交通政策基本計画小委員会、ここにおきましてさらなる検討作業を行ってまいりました。

本日は、浅野委員長より小委員会での検討状況をまずご報告いただくとともに、委員の皆様には活発な意見交換をお願いしたいと考えております。どうぞよろしくお願ひします。

【桑田企画官】 それでは、これ以降の進行につきましては、福岡部会長にお願いしたいと存じます。また、これより先はカメラ撮影をご遠慮いただきますので、報道の皆様方にはご協力のほどをよろしくお願ひいたします。

それでは、福岡先生、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。

まず、前回6月25日の計画部会での「中間とりまとめ（素案）」の審議結果を踏まえた交通政策基本計画小委員会における検討状況について、小委員会の浅野委員長よりご報告をお願ひいたします。

【浅野委員】 浅野でございます。

小委員会におきましては、8月5日に第4回会議を開催しました。そこでは、前回の計画部会、6月25日の開催ですけれども、その議論を踏まえて「中間とりまとめ（案）」を審議いたしました。その結果、本日もご報告する内容で「中間とりまとめ（案）」として概ね良いのではないかと結論に至りました。

また、小委員会においては、あとがきの議論もありましたので、本日の「中間とりまとめ（案）」には、私が事務局と整理したあとがき、これは内容的には「おわりに」となっておりますけれども、その案も付けさせていただいております。どうぞよろしくお願ひいたします。

案の内容につきましては、事務局から報告をお願いしたいと存じます。よろしくお願ひします。

【福岡部会長】 それでは、事務局よりお願ひいたします。

【岩城参事官】 それでは、事務局より説明いたします。

今、小委員長からご説明いただきましたように、前回の計画部会以降、主に数値指標につきまして、それを追加した形でご議論いただいております。ということで、本日はその数値指標を中心にいたしまして、全体をご説明いたしたいと思ひます。

お手元の方には、資料として資料1「交通政策基本計画 中間とりまとめ（案）」について、ということで、全体が、基本計画とはこういうものですよというものと、あとポンチ絵で資料2というふうに付けております。これは基本計画の中間とりまとめの全体を簡潔にまとめたものですよけれども、本体の方をなぞりながらご説明させていただきたいと思ひます。よろしくお願ひ申し上げます。

その本体の資料の後に「交通政策基本計画の数値指標一覧」というものを付けております。数値指標の中で、言葉の説明等々、指標の定義といったものをここに書いておりますので、適宜ご参照いただければと思ひます。

それでは、ご説明いたします。本体の方、資料3でございます。内容・構成につきましては、前回、計画部会でご議論いただいたものとほとんど変わっておりません。

まず、9ページをご覧くださいと思います。9ページの基本的方針Aの「豊かな国民生活に資する使いやすい交通の実現」の中の目標①です。自治体中心に、地域交通ネットワークを再構築するというものです。9ページの通し番号で[1]ですけれども、まず施策の方では「コンパクト+ネットワーク」の形成ということで、「地域公共交通網形成計画」を作成するなど、この計画の着実な実施を図るというものですけれども、先般成立いたしました「地域公共交通活性化再生法」に基づきます地域の交通再編の青写真となります「地域公共交通網形成計画」を今後作っていくことになるわけですが、この計画数の数を目標として掲げております。これは我々の見込みでありまして、大変高い目標ですけれども、100件ということで、2020年に向けて作成するという目標を立てております。

なお、計画期間は2020年ということで2020を目標にしております。後々説明いたしますけれども、2016でございますとか、必ずしも目標年が2020になってない数字がございます。これは、ほかの「社会資本整備重点計画」等々のほかの計画と関連をするということで、ほかの計画を取り入れているというものもありますので、その点ご理解いただきたいと思っております。

続きまして、この地域公共交通網を形成していくという一環で、9ページの下の方ですけれども、公有民営方式あるいはデマンド交通といった地域におけるベストミックスを図っていくということで、1枚めくっていただきまして、10ページですが、例えば鉄道の上り下り分離を図って地域交通を維持するというので、今、実施計画の認定件数を今後の予定や検討中のものも含めまして10件ほどということで、こういう数字を掲げております。

また、デマンド交通の導入ですけれども、これも今、全国で311の市町村が導入しております。こういうトレンドに加えまして、また今後の地域の交通再編によります増加分も見込みまして、2020年には700市町村くらいの指標を掲げまして取り組んでいきたいというふうに思っているところです。

[4]ですが、ここは条件不利地域の生活交通ネットワークの確保・維持というところですが、今、離島航空路あるいは離島航路、こういったものを維持していくということで、これは変わらず2020年になっても維持していくということで、100%から100%ということで、数字を掲げております。

続きまして、右のページ、11ページをご覧くださいと思います。目標の②でございます。地域の実情を踏まえた多様な交通のサービスの展開ということで、道路交通の円滑化のため、道路を補完・代替する公共交通機関であるLRT・BRTを、地域の実情も踏まえつつ入れていくということで、これは各事業者の導入も見込んで目標設定しております。

また、目標①と関係しますけれども、デマンド交通の導入ということで掲げておりますので、こういったものは同じ指標になりますので、こういうふうに前の「デマンド交通の導入数」ということを持ってきてまして、「再掲」という形で記述しております。

続きまして、その下ですけれども、自動車の利用環境の創出としてコミュニティサイクルの導入数について、現在54都市で導入されているわけですが、今後導入検討をし

ているところ、あるいは社会実験をやって関心が高いというところも含めまして、2020年度には100都市を目指しております。

続きまして、12ページをご覧いただきたいと思います。目標③の「バリアフリーをより一層身近なものにする」ということです。これにつきましては、まず[7]、[8]と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」というものにこの数字が掲げられております。車両のバリアフリーでありますとか旅客施設のバリアフリー等でございます。これをこちらに引っ張ってきまして、基本計画の中にも取り込んでいくということにしております。

それから、13ページの中頃になりますが、大都市等における駅等ですけれども、視覚障害者団体等から要望が高い鉄道駅あるいは利用客数が10万人以上の鉄道駅につきましてホームドア等の優先的な整備を行うということ掲げておりますけれども、この数値指標といたしまして、ホームドアの設置数について現在、2013年度で583駅ですが、今後の予定に加えまして、さらに上積みも考えまして800駅と指標を掲げております。

続きまして、14ページをご覧いただきたいと思います。14ページ、目標④の旅客、物流のサービスレベルの向上という項目です。

まず、この中ほどに都市鉄道のネットワークの拡充・利便性の向上ということで掲げております。この中の[10]でございます。東京圏の鉄道路線における最混雑区間のピーク時間帯混雑率、これを引き下げていくということです。

その中の①、東京圏を中心とした概ね50km範囲内のJRとか民鉄、地下鉄、主要31区間の平均値を150%に、2015年には下げていこうと。これは、広げて楽に新聞が読める程度というふうに言われておりますけれども、こういったものにしていこうと。

それから、②、180%以上の混雑率となっている区間、これを2015年にかけて0にしていこうではないかという、こういう計画です。これは「社会資本整備重点計画」にも掲げている目標でございますが、これを記載しております。

それと[11]ですけれども、いわゆる相互直通運転、この路線延長も今後予定されているものですが、着実な推進を図るということで書いております。

また、その下でございます。先進技術を用いてドライバーの運転支援を行っていくということです。これにつきましては、大型貨物自動車の衝突被害の軽減ブレーキといったものを、これを2020年度までに90%にまで伸ばしていこうという伸び率の数字を設定いたしております。

続きまして、15ページご覧いただければと思います。の上の方ですけれども、公共交通機関の利便性向上ということで、交通系ICカードの事業者間での共通利用やエリア間での相互利用の推進策ということです。これにつきましては、2013年の3月に交通系のICカードの全国での相互利用というのが広まりましたけれども、2013年度現在でまだ12県、そもそもICカードが入っていない、あるいは相互利用ができないというところがまだございますので、そういったものをなくしていこうという目標を掲げております。

続きまして、[14]でございます。交通に関する情報の提供方法を充実させていくということですが、バスロケのシステムも増やしていこうとしており、トレンドを踏まえて、指標として掲げております。

続きまして、基本的方針Bの成長と反映の基盤となる国際・地域間の交通ネットワークということですが、

18 ページから 19 ページにかけてですが、まず我が国の国際航空ネットワークの一層の拡充ということで、[15]でございます。首都圏空港の国際線の就航都市数というのを、2013 年度は 88 都市ですが、これをアジア主要空港並みに 2020 年にはしていこうということですが、ちなみに、注書きの方で、アジア主要空港というのを参考で掲げております。

また、この国際航空ネットワークの拡充には、それに続く道路整備等々も重要です。ということで、三大都市圏環状道路の整備率というのものも記載しております。

それから、その次の施策といたしまして、LCC を中心に書いております。LCC 等による国際航空ネットワークの拡充ということで、[17] ですが、我が国空港を利用する国際線旅客のうち LCC の旅客の占める割合は、ほかの欧米諸国と比べると低いです。こういう状況を反映しまして、新たに LCC の占める割合というものを数値として設定して、これを需要予測値も基にしまして算出したしております。

続きまして、今後取組を検討するものという部分ですが、首都圏空港のさらなる機能強化ということで、[18]、首都圏空港の空港容量を指標として書いております。これは、首都圏空港機能強化技術検討小委員会で検討されている数字ですが、今後、関係自治体等と協議を開始してものですが、こういった指標も掲げております。

続きまして、20 ページをご覧いただきたいと思っております。物流については、我が国の産業立地競争力の強化ということで、国際コンテナ戦略港湾対策の深化、あるいは効率的な物流の実現という施策があります。

[19]、[20]、これは国際コンテナ戦略港湾に関する指標ですが、大水深コンテナターミナルの整備を確実に進めていくということですが、

それと、基幹航路、いわゆる国際基幹航路の便数を維持あるいは拡大していこうという目標も掲げております。

それから、[21] です。これは国際海上コンテナ・バルク貨物の輸送コストの低減率ということですが、ここは 2016 年までの計画期間中に供用予定のターミナルの、その供用されたことによる便益を元に積み上げた数字です。これも「社会資本整備重点計画」に記載されているものですが、こちらもしっかりと交通政策基本計画の中に取り込むということにしております。

続きまして、22 ページでは目標②「地域間のヒト・モノの流動を拡大する」という項目です。

まず、航空の面ですが、まず最初の施策といたしまして LCC の参入促進等により、国内の航空ネットワークについても拡充を目指すということです。これにつきましても、国内

のLCCの旅客の占める割合というものも指標に掲げまして、施策を推進したいというふうに考えております。

次に整備新幹線あるいはリニアのことが書いてあるところです。ちょうど今年度の末、それから来年度の末に北陸新幹線、北海道新幹線が開業というふうになります。それを機に、各地域の交流人口の拡大を図っていこうということで、目標を立てております。これは、九州新幹線が開業したときに、例えば大阪と鹿児島間において交流人口がだいぶ増えましたが、そういった数字を参考にして、首都圏からの近接性等々を基に考慮して、それぞれ北陸新幹線で20%、北海道新幹線で10%という、こういう数値指標を掲げております。

続きまして、下から2番目のポツです。地域活性化や物流効率化のための高速道路ネットワークの整備と、それから既存の道路ネットワークの有効活用というところです。これも[24]で道路による都市間速達性の確保率ということで、これは全国の主要都市を最短で結びます約220ルート、これの都市間の連絡速度を60km/hが確保されている割合ということです。こういった数字もここに書いております。

それから、その下のポツですが、高速バスネットワークの拡充ということで、右の方に、23ページですが、高速バスの輸送人員について高速バスネットワークを拡充して、輸送人員を伸ばす上で、トレンドも踏まえて指標としております。

それから、[26]です。ここは、複合一貫輸送に対応した国内物流拠点整備、これを着実に推進するということです。これにつきましても、複合一貫ターミナルの共用において低減されるコストの割合ということを示して数値指標としております。

続きまして、目標の③です。これは訪日2000万人の高みに向け、観光施策と連携した取組というところです。

24ページでは、「これまでの取組を更に推進していくもの」ということで、主に交通面での受入環境の整備ということが主になると思いますけれども、こちらの方で無料公衆無線LANの整備、いわゆるWi-Fiの導入ということで、空港・鉄道駅における導入と主要空港、国際定期便あるいはチャーター便などジェット機が発着可能な全空港、これは全空港に導入が図れるようにする。あるいは、新幹線の主要停車駅、すなわち各駅停車のみが来るといような新幹線駅を除く新幹線駅です。こういった駅につきましてはWi-Fiをきちんと導入していこうと、100%にしようという目標です。

それから、国際空港におけます入国審査に要する最長の待ち時間を最長20分以下にしていこうという目標です。

それから、クルーズ振興です。クルーズ振興を通じて我が国への誘致の取組を強化するということです。ここで、クルーズ船で入国する外国人旅客数につきまして、2020年度には100万人にするという目標も掲げております。

続きまして、右側では[13]、[23]というのが再掲しておりますが、交通系ICカードの利用エリアの拡大、あるいは新幹線の開業によります観光客の呼び込みのための方策が交流人口の拡大にもつながるので、ここは再掲しております。

続きまして、26 ページです。基本的方針Bの目標④です。我が国の交通インフラをグローバルに展開するという項目です。ここでは、交通分野における日本企業の海外受注額ということで、これは政府の経協インフラ会議ということで設定されております数字、こちら7兆円ということの基本計画の方にも盛り込んでいるということです。

続きまして、基本的方針Cの「持続可能で安心・安全な交通に向けた基盤づくり」という項目です。29 ページの下からですが、「社会資本全体を通じた大規模災害対策、老朽化対策に遅滞なく取り組む」ということで、30 ページですが、鉄道、道路、港湾、空港等のインフラの耐震対策、津波対策、浸水対策を進めるということです。

ここに [31]、[32] で、主要な交通施設の耐震化というものを掲げております。①では主要鉄道路線の耐震化、②緊急輸送道路上の橋梁の耐震化、③港湾による緊急物資供給可能人口、④空港です。ここから緊急物資輸送拠点としての機能を有する空港からのカバー割合ということです。これらは、まさに6月にできました「国土強靱化計画」、「社会資本整備重点計画」、あるいは双方に記述されている施策ですけれども、「交通政策基本計画」とも密接に関連いたしますので、こちらはこの指標を組み込んでいます。

それから、[32] ですけれども、航路標識の災害対策ということで、航路標識の耐震補強、それから耐波浪補強、これも100%にする。また、航路標識の自立型電源導入率、これも高めていく。これは「社会資本整備重点計画」に書かれておりますけれども、こういったものを進めていくということです。それから、幹線道路の無電柱化率も進めます。

そして、交通インフラの戦略的な維持管理・更新、そして老朽化対策を進めるということですが、[34] に全国道路橋の長寿命化修繕計画の策定率、港湾の対策の実施率ですけれども、それぞれ100%にしていくという指標を社重点にも書いてありますけれども、目標としております。

続きまして、31 ページです。中ほどですけれども、迅速な輸送経路啓開等の輸送手段確保ということで、関係機関が連携して必要な体制整備を図るということです。

この [35] を見ていただきますと、これはいわゆる港湾BCPです。国際戦略港湾・国際拠点港湾・重要港湾、全125港湾ですけれども、このうちまだ4港でしか港湾BCPが策定されておきませんので、これを2016年度末に100%に高めていく。あるいは、航路啓開計画、大阪湾、東京湾、伊勢湾の緊急確保航路、これも作っていくということで、これも国土強靱化計画に書かれておるものです。

それから、[37] です。これは空港の津波早期復旧計画ということで、太平洋沿岸の7空港において計画をきちんと作っていくという指標としております。

続きまして、32 ページの上の方ですけれども、災害発生時の支援物資輸送、あるいはサプライチェーンの維持確保ということで、まず [38] ですけれども、支援物資輸送の広域物資拠点の選定率ということです。

そして、次が多様な物流事業者からなる協議会の設置率という、こういうソフト面の施策も掲げております。

続きまして、目標の②です。②は「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」という項目です。その中で、33 ページに入りますが、安全を確保するというので、安全の基盤をきちんと構築するという意味でも、事業者が社内一丸となって安全管理体制を構築・改善するというので、運輸マネジメント制度ということは今推進していますが、この普及をきっちりと図っていくということで、計画を確実に実施していこうということで、2020 年度 1 万事業者という目標としています。それから、セミナーの受講者数も確実に増やしていこうというものです。

それから、次のポツでございますけれども、新技術の活用や設備支援の支援等により信頼性の高い安定的な運行を確保するということです。先ほど [12] でありました大型自動車の衝突被害軽減ブレーキもそうですが、鉄道における ATS の装備ですとか安全装置の整備率というのも取り入れております。

それから、34 ページをご覧くださいと思います。交通には事故が起きて、そのアフターケアと申しますか、事後対策ということで、自動車事故の被害者対策というものもきちんとやっていこうということです。この体制を整備するというので、重度後遺障害者に対するケアの充実ということで、訪問支援サービスの実施割合でありますとか、短期入所を受け入れる全国施設のカバー率といったものも数値指標として掲げております。

それから、目標③です。目標③は、人材を確保し、育てるという項目でございます。ここにつきましては、中ほどになりますけれども、よく言われておりますパイロットですとかバス・トラックの運転手等々の人材を確保するということです。

[44]、[45] になりますけれども、これはパイロットです。航空の今後の需要予測等から逆算しまして、必要なパイロット数を計算しまして、これくらいは必要だということで、我々、これを確保していくという目標を立てさせていただいております。

それから、[46]、海運の方でございますけれども、高齢者の退職見込等々を踏まえまして、毎年度 1.83 人以上、こういうのを維持していこうということで、数値の指標にしております。

それから、「今後新たに検討するもの」といたしまして、人材の確保ということで、若年層あるいは女性、高齢者の活用方策を検討するということですが、この道路運送関連事業については、下の 35 の注にも書いておりますが、全産業に比べまして極めて女性割合が低いという点があります。いろんな方策を通じまして、女性労働者を増やしていこうということで、倍増するというふうに目標を立てて数値を設定しております。

そして次、[48] です。モーダルシフトはよく環境の関連であります。物流の省労働力化ということにも大変意義があることです。これにつきましては、モーダルシフトに関する指標ということで、これは最後の次の目標④のところでも重なる、「さらなる低炭素化、省エネ化の環境対策」というところにも重なりますけれども、ここでも労働力の確保策のところでも掲げております。

それから、目標④、さらなる低炭素化、省エネ化ということです。35 ページの下の方で

す。ハイブリッド自動車ですとか電気自動車、あるいは燃料電池自動車等々の次世代自動車の一層の普及促進ということで、[49] ですけれども、新車販売に占める次世代自動車の割合ということで、2020年度に半分までにするという計画です。

それから、[50] は輸送事業者の省エネ改善率ということで、省エネ法に基づきます輸送事業者の省エネ化の改善率を、毎年度、直近5年間の改善率の年平均をマイナス1%というのを着実に推進していくという数値を立てております。

それから、一番最後でございますが、これは先ほど申し上げましたモーダルシフトに関する指標というものの再掲として載せております。

それから、これらの指標は以上ですが、第3章の「施策の推進に当たって特に留意すべき事項」というところの40ページからですけれども、これも関連する指標番号ということで書いております。

それから、先ほど小委員長からお話のありました「おわりに」ということですが、45ページに「おわりに」を付けております。

ポイントをかいつまんでお話いたしますと、今回この計画を策定するに当たり、非常に重視したこと、ここを中心に書かせていただいております。冒頭でございますが、今回この「交通政策基本計画」が法律に基づきまして初めて策定される計画であること。それから、東京オリンピック・パラリンピックを踏まえて2020年を目標年次としていること。それから、今申し上げましたA、B、Cの3つの基本方針のもとに作って、さらにそれを「これまでの取組を更に推進していくもの」と、また「今後新たに検討するもの」ということで分けているという点。それから、中ほどになりますけれども、「国土のグランドデザイン2050」あるいは「社会資本整備重点計画」等々とも連携・整合を図ることになっている点。それから、各関係者との十分な連携・協働を図っていくという点。それから、フォローアップをきちんと行っていくということです。

雑駁な説明でございますが、以上でございます。

【福岡部会長】 ありがとうございます。それでは新しく入られた坂東委員がいらっしゃいましたので、自己紹介をしていただければと思います。

【坂東委員】 坂東でございます。どうぞよろしく願いいたします。

【福岡部会長】 よろしく申し上げます。

それでは、ただ今から意見交換に入らせていただきたいと思います。

小委員会でも既に十分議論を積み重ねてこられたということですので、また、今後のスケジュールを踏まえますと、本日の会議でパブリックコメントに向けた「交通政策基本計画」の原案をまとめるつもりで意見を出し尽くしていただければありがたいと考えております。

そういうことでこれから進めさせていただきますが、たくさんの委員がいらっしゃいますので、ご発言される方は、この名札を立てていただいて、私の目から見えるようにしていただきたいと思います。どうぞよろしく申し上げます。

最初に、今日は事務局の方からは、主として数値目標についてご説明がありましたが、最初の1ページ目から6ページ目までですね。基本的な考え方、これにつきまして、前回既にご説明あったということで省略されましたけれども、ここの1ページから6ページまで書いてあることにつきまして、何かご意見がある方がございましたら意見をいただいて、その後、ただ今事務局からご説明がありました基本的方針A、B、C、そして、まとめの留意事項について、それぞれ議論をいただきたいと思います。

それでは、早速、「はじめに」から6ページまでのところにつきまして、ご意見等がございましたらお願いします。

何か特別に前回から変わったところはあるのでしょうか。付け加えることはないということですかね。

【桑田企画官】 細かい点はいくつかありますけれども、大きく変わった点は、骨格も含めて、このとおりでございます。

【福岡部会長】 ということでございます。それでは、井出委員、お願いします。

【井出委員】 ご説明ありがとうございます。小委員会でも大変検討いただいて、とても細かい数字できめ細かくできたと思いますが、少し数値目標その他について質問と意見があります。

例えば、11ページの[6]のコミュニティサイクルの導入数ということで、計測のカウントの単位が「都市」と書いてあって、その前の10ページのところでは「市町村」というふうに書いてあったりして、結局、「都市」という定義がきちんとしていないと数えられないと思うんですが、こういった単位、数値目標の原単位は何なのかというのがちょっとよく分からないということがあります。

それと、あと基本的に、これは私の意見なんですけど、日本の交通システムが非常に高く評価されるのは、非常に安全で安心であるということが最もあると思うんですが、その安全・安心の一番要になるのは、やはり利用者のマナーというのがすごくあると思うんですね。そういったことが、最後の「責務」というところで書いてあるんですが、やはり利用者の方がマナーをきちんとしていただかないと、夜中に女性一人でも公共交通に乗れるかどうかということはとても重要なことなので、やっぱりそういったマナーのところをしっかり確保できるような、そこを強調していただきたいなということと、あと、全体的にリスクのところなんですけど、例えば早ければいいというものでもないと思うんですね。例えば入管のところなんかでも、最近、検疫とかいろんな問題がありまして、ただ早く通過すればいいということでもないし、早ければいいけれども、同時にきっちり抑えるべきものは抑えなければいけないし、また、交通のシステムとしても、早く到達するということが同時に、安全で到達しなければいけないという非常に難しいところがあるので、そのバランスをきっちりどう考えていくかということをしつかり打ち出せるような形で国民に伝えられたと思います。

やはり読んでいただくのは、パブリックコメントで、国民の方なので、やはり国民の方

一人一人にマナーの問題も含めて、しっかり交通問題に向き合っていただきたいということが伝わるような形にしていいただければなというふうに思いました。以上です。

【福岡部会長】 ありがとうございます。

数値目標に話が入っていますが、ただ今、ご意見をいただきましたので、安全は書いてあるんですが、マナーを含めて、今のようなものを少し反映できないかということです。事務局、いかがでしょうか。

【岩城参事官】 正面からというわけではございませんけれども、マナーになるかは別といたしまして、バリアフリーとかそういったものの、セキュリティ上のリスクという話ではございませんけれども、利用者がそこを利用される高齢者とか障害者の方々を自分たちで意識するというので、「心のバリアフリー」対策と、こういったところに散りばめられているのかなというふうな感じがしております。

それから、もちろん最後の留意事項のところにもございますけれども、やはり、都市交通とはちょっと違うかもしれませんけれども、皆で支える公共交通ということでございますので、そういった連携とか、皆で支えるという精神はちょっとそこで書かせていただいているかなというふうに思っております。

【福岡部会長】 そうですね。そういったことは書かれていると思いますので、また井出委員に読んでいただいて、強調したい、ここで強調すべきだということがあれば、また御意見をお願いしたいと思います。ありがとうございます。

最初の1ページから6ページまでは他に御意見いかがでしょうか。

どうぞお願いします。

【勝間委員】 昨今、ガソリンが大きく高騰してしまして、また、交通費もばらつきが出てくる状態の中で、1ページから6ページ目まで家計や、あるいは企業に対する負担という経済的な面について、大きく触れられていないような印象があります。

ですので、経済発展、あるいは国民の豊かな生活の中で、やはりある程度政策的に安全と費用のバランスをどのようにとっていくかみたいなことの必要はないのでしょうか。

【福岡部会長】 では、事務局、お願いします。

【岩城参事官】 直接的なお答えにはなっていないかもしれませんが、32ページからのところですが、やっぱり交通関連事業の安全を、基盤を強化するというので、やはり設備だけではなくて、設備はコストともかかりますけれども、それだけではなくて、意識改革も含めて安全を図っていくということ、運輸安全マネジメント制度というものもきっちりやっていくということ、ハード・ソフトを併せて施策としてやっていくことが書いてございます。

それから、やはり安全にはコストもかかるのも否めないところがございますので、それに対しましては、事業基盤の強化ということで、数字は出ておりませんが、事業基盤の強化を図っていくということで、この記載をしているということでございます。

【勝間委員】 それでは、追加要望で、基本政策のAの方で、国民生活豊かに資するとい

う中で、やはりコスト面について一言も触れてないのは私は正直違和感があるんですよ。ですので、「大きな負担はなく」でも何でもいいんですけども、国民が一定の範囲での負担において豊かな恒久的な、あるいは交通生活を営めるといったようなニュアンスが出てくるとありがたいかなと思います。

今、どうしても、地域の格差であるとか、あるいはガソリン代の高騰であるとか、駐車場の高騰であるとか、非常に家計に負担がかかっていますし、これから先も野放しにしておくと、かなり厳しい状態になると考えられますので、電気代、ガソリン代、その他エネルギーコストを含めて。そういった点についての配慮も、ある程度、国がしていくべきではないかと考えております。

【桑田企画官】 目標①の地域交通、生活交通の確保の根底におきまして、今ご指摘がありました、国民の生活の足として、地域の住民の生活の足として最適な公共交通の在り方をまちづくり等とも一緒になって考えていくという、そういう思想で政策を進めていくことにしておりますので、そういう意味では先生のご指摘というものについては形にはなっているかと思えます。字面の上で、そういったところの表現が不足しているかもしれないけれども、そういうことをご理解いただければと思います。

【勝間委員】 そういう意味です。要するに、おっしゃっていることは分かるんですけども、基本方針の中で、字面で一言もコスト的なことが明記されていないのは違和感があったという話です。

【福岡部会長】 部長、どうぞ。

【藤井部長】 交通関係は事業として運営をしますので、コストをまかなっていかねばいけないということは大前提としてあるわけですけども、今、桑田が申し上げたように、地域交通ではそれが利用者の少ない中でなかなか難しい。そういう意味で、具体的には赤字の支援もしておりますし、それは、地域交通全体の計画を立てて進めるという中に表れていると思います。

その後、コストといいますか、特に利用者の負担という意味で運賃ということについて、直接に触れているところを申し上げますと 16 ページ。

【勝間委員】 後ろの方で触れてあるのは、私も百も承知です。基本方針の中で全然そういったニュアンスが感じられないことについて、何か方策はありませんかということをお伺いしています。

【福岡部会長】 基本的考え方のところですね。

【藤井部長】 利用者の負担をできる限り抑えるということ自体は当然のことだと思えますけれども、先ほど申しあげました経済原則の下でそれを人為的に一方的に下げるといった話にはたぶんならないだろうと。それをどう表現できるのかということだと思えますけれども。ご指摘は踏まえて、再度検討してみたいと思えますけれども、御指摘の趣旨はいろいろと考慮されていると考えています。

先ほど申し上げかけた 16 ページには、運賃の活用による需要喚起と言った施策が記載さ

れています。そういったところを含め、全体を見て、またご判断いただきたいと思っ
るところでございます。

【福岡部会長】 ありがとうございます。

【勝間委員】 福岡先生、1点だけよろしいですか。

【福岡部会長】 はい、どうぞ。

【勝間委員】 1ページ目から6ページ目まで何か意見をと言われて、言ったときに、後
ろの方に入っていますと言われてしまうと、この先の議論が困ってしまうんですけれど、
そういうときにはどのように対応すればよろしいでしょうか。

【福岡部会長】 大変大事なことを言っていただいたと思います。最初の基本方針の
ところは非常に基本的なことをベースに書いていると。全部を書いているわけじゃないん
ですよね。全体の構成は基本方針と、それから目標ですね。それから、その目標対して
施策をどうするかという3点できあがってます。基本方針は小委員会の中で随分議論
して、一番重要だとか、後ろに触れる際、骨格として触れておかなければならぬもの
を記述しています。そして、あと個々のものはその中、次のところに出てくるという
様式になっております。

【勝間委員】 それも理解してます。

【福岡部会長】 どうぞ、磯部委員。

【磯部委員】 私がこれを読んでの感想なんですけれども、4ページの基本的方針A
というところに、2つ目のパラグラフのところに「民間事業者による採算ベースでの輸
送サービスの提供が不可能となる地域」というのがあって、これは地方の公共交通が
相当厳しくなって、それで廃止に追い込まれるとか、そういうことが出てきている
というのがやはりコストの問題を意識した部分じゃないかというふうに読めまして、
それを次のパラグラフで、地域一体となって交通ネットワークを形成することが不可
欠である。これの中に、実はそれでもなおおかつネットワークを形成するとい
うことは、コスト的なもの、あるいは採算ベースのものを何とか解決しながら公
共交通を確保するというふうに読めて、私としてはそう読めて、更に明確にする
なら、費用補助とか、そういう言葉が入るんでしょうけど、それはそうなる
と今度は誰が負担するのかというような話があるので、実際にはそのところ
は実際に実行にする段階でそれぞれの人に工夫していただいとしか、ちょっと
言いようがないんじゃないかという気がします。

そういう意味では、私の感覚としては、この2つのパラグラフで今の勝間委員
の趣旨は出ているんじゃないかというふうに読めます。

【福岡部会長】 いかがでしょうか。

【勝間委員】 要するに、その辺はある程度ニュアンスで出すから行間を読め
ということでしょうか。言葉にはしていないと。だから、本当に一言でいい
んです。費用対効果の負担を踏まえてとか、その感じでいいんだと思
うんですけれども、これだとちょっとニュアンスが曖昧かなという
ことを指摘させていただきました。

【福岡部会長】 このところは検討させてください。

【勝間委員】 はい。

【福岡部会長】 ありがとうございます。ほかにはございますでしょうか。

それでは、また、全体に戻ることにして、次に、第2章、基本の方針Aにつきまして、いろいろ数値目標を中心にご説明いただきましたが、いかがでしょうか。

辻本委員、どうぞ。

【辻本委員】 先ほど名札を立てかけたのは、これまでに出了意見がやはり基本の方針Aにかかわる数値目標の議論とかかわっていると思ったからで、先ほどの区切りのところでお話ししようかと思ったのですが、ここで発言します。

今回、数値目標を基本方針に対してそれぞれ立てていかれた。それで、基本の方針BやCは比較的分かりやすかったのですが、基本の方針Aの数値目標はなかなか分かりにくいところがありました。それは、先ほどの委員が言われたように、どんな単位ごとに数値が挙がっているのかも分かりにくいし、総数がいくらあるうちのどれだけの分をやろうとしているのか、そういう書き方をしているのもあれば、絶対値をそのまま書いてあります。これだけやれば、一体どんな全体の中の進んだ部分になるのかということもよく分からない書き方になっているのは、なかなか基本の方針A自身の意味合いが分かりにくいからだろうと思います。

基本の方針B、Cでは比較的数値目標がしっかりと書けていると思うのですが、Aについては、今言いましたように、絶対値であるのか、割合であるのか、何が目標になっていて、そのうちのどれだけを達成するのか、あるいはどういうものが制約条件になっていてこれだけしかできないのか、社会的条件なのか、経済的条件なのか。その辺がずいぶん分かりにくいために、ただ単に目標が書いてあるだけかなと思われるようなところもありました。

ということで、基本の方針Aについて、数値目標はやはり、何が単位か、何が制約条件で、どれぐらいの、どこかに言葉がありましたけれど、どれだけの高みのところまで引き上げようとしているのか、その辺を少し明確にして書けるようにしていただけたらと思いました。

それで、基本方針のところの前文の方の話のところでも少し気が付いたのですが、基本方針としてどういうふうなバックグラウンドがあって、何をやるのかということは確かに書いてあるのですが、例えば「採算ベースが破綻するおそれがある。」ということで段落が終わっていて、その次、「他方」と書いて、もう1つ問題点があるわけですね。その「他方」と書いてある文脈といいますか段落の中で、何も区切らずにどういうことをやろうとしていると書いてある。

そして前半のパラグラフに対しても同じように「不可欠となっている。」と書いてある。すなわち、何が問題で何をやろうとしているのかということ「他方」という言葉でつないだら、後ろの方は上の段落とはもう離れてしまっているんですね。上の方は「おそれが

ある」と書いてあるんだけど、それに対して何をしようとしているのかあまり明確に答えられていない。

すなわち、何を言いたいのかといいますと、基本的方針Aのところの数値目標は、少しまだ皆さんに分かっていただくためには、どうしてそんなふうな数値が出てきたのか、絶対値であるとか、基本単位が何であるとかというのが分かりにくいので、それを見直すとともに、それを見直したことによって、前半の部分も少し修正できるのではないかという気がしました。以上です。

【福岡部会長】 中井委員、どうぞお願いします。

【中井委員】 小委員会の方で、ご苦勞されて、ここまでとりまとめられたことに、まず敬意を表したいと思います。

その上で、この基本的方針のAで、特にどういう順番にこれが並べられているのかに意味があるのかどうかというのも実は聞いてみたいところなんですけれども、やはり、今回の「交通政策基本計画」の1つの大きな目玉は、交通と土地利用をきっちりと連携させていくというのが大変大きなテーマで、「交通基本法」の時代からずっと議論してきたことだったのではないかと思います。その意味で言うと、やはりこの目標の①というのは大変重要だと個人的には考えているところなんですけれども、今の数値目標のお話がありましたけれども、ここでの数値目標で、果たしてそういった本来の土地利用と交通が連携しているということを本当に示しうるのか。代わりにどんな指標があるのか示してみろと言われると、それはまたそれで困ってしまいますけれども、やや疑問に思われます。

もちろん「地域公共交通網形成計画」が大事だということは分かりますけれども、100件という数字が多いのか、少ないのかもちょっと判断のつきかねるところですし、鉄道の上り下り分離をやればそれでいいんだというようにもその次の指標は読み取れます。ここは指標をもう少し施策を直接的に示しうるような、大変難しい注文をしていることは承知の上で申し上げてますけれども、お考えいただけないのかなというふうに、率直に申し上げて、ちょっと思ったところです。

あと、先ほど委員からもお話がありましたけれども、数値目標の中にやっぱりちょっと分かりにくいというんでしょうか、割合と絶対数と両方がございますし、例えば[5]のLRTの導入割合というのは、これは何の導入割合なのか、そもそも24.6%って何が24.6%なのかもなかなか読み取れないところがありますし、コミュニティサイクルというのはどこまでやれば導入したことになるのかとか、細かいことを言い出すと結構きりが無いというような気もいたしました。

数値目標を掲げられることは基本的には非常に重要だと思いますし、なるべく掲げた方がいいと思うんですけれども、その辺り、あらかじめきっちりしておかないと、後でこれは必ずフォローアップの評価の対象になるべきものだと思いますので、少しその辺りを精査されたらどうかというふうに思いました。以上です。

【福岡部会長】 委員の中心メンバーであった家田先生、じゃあお願いします。

【家田委員】 大した話じゃないんですけど。今、中井先生をはじめとして、何人かの方々の中で出たご意見で、評価指標の意味というものがはっきりしないような気がするということでございまして、小委員会の中でも、私をはじめ何人かがそういう意見を言って、今回は参考資料で出ている横書きのやつで、指標の名前と、それから指標のデフィニションと、それから数字となっていて、元はこれがなかったんですよ。これを本文の中で脚注か何かで丁寧に書いてもいいんだけど、こういうふうに並べた方がすっきりするだろうということ。

だから、これは参考資料って何か別扱いになっているんだけど、これがくっついてなきゃこの本文は定義不能なものになっちゃうんですよ。つまり、フォローアップができないものになっちゃうから、これは参考資料ではなくて付属資料という扱いにしておけば、今、中井先生がおっしゃったので言えば、例えばLRTの導入割合というのは、読みますと、「軌道事業者が保有する路面電車の全車両のうち、低床式路面電車の車両（LRV）の割合」と、これは定義可能なんですね。

また、中井先生がおっしゃった、まだこの指標以外にも改善の余地があるというのは大いにそのとおりでございまして、まだやらなきゃいけないことは大いにあるんだけど、現時点で数値化可能かどうか、それから、数字があるかどうかということからすると、私の感覚では、まあ、当面、こんなものにしておいて、何しろこういう基本計画というのは作ったことはありませんから、この国は。まずは一刻も早く国民に提示して、そしてご意見を賜って、その上で今日出たようなご意見も含めて再修正して、そして基本計画として確定すると。そして、少し回した後で、更に良い指標を導入するというような、こういう大らかな気持ちを持ちながら、しかし一步一步前進するというのがいいんじゃないかなというふうに思いました。以上でございます。

【福岡部会長】 では、浅野小委員長。

【浅野委員】 委員のご意見はよく分かるんですけども、先回の委員のご意見を思い出しますと、指標の困難さというのがすべて同じレベルなのかということに関して理解がしにくいというふうな発言の仕方、この内容について問われたわけです。今日もそれがまだ払拭できていないという印象があるんですね。

指標の今の基本的方針Aの部分に関しましては、参考資料となっております、今、家田先生が言ったその説明文ですけども、一番最初に「改正法に基づく地域公共交通網形成計画の策定総数」というのがあって、今ないものが100あると。この困難さと、[2]の上下分離の困難さと、[3]のデマンド交通を700市町村に増やすという困難さは、すべて同じレベルの困難さかということ、違うわけですね。恐らく一番最初の100にする困難さというのは、極めて甚大な困難さがあるって、[2]の個別の困難さと[3]の個別の困難さというのは、場合によってはかなり軽微な困難さ、軽微だと言っては語弊があるかもしれないけれども、[1]に比べてみると困難さの程度は低いと。

それはやはり[1]の困難さというのは経済性も考えて、地域理由も考えて、総合的な答

えを出すというのが、果たして2020年までにこの目標どおり100存在するのかということ、この100を達成するというのは極めて困難であるという感じがするほどの困難さであります。

それが同程度に書かれているから理解しにくいというのは当然なんですけれども、「交通政策基本法」あるいはそれに関連する「活性化法」、「再生化法」というものをすべて知りますと、その困難な目標に向かっていこうという精神にあふれたものになっているわけですね。

これからパブリックコメントを伺っていくときに、国民のすべての方にそれを意識し理解してもらうこと、それ自体もまた困難であって、「交通政策基本法」の詳細解説と現場的な対応の困難さ、それに対する解説まで含めなければ恐らく駄目だし、「活性化法」の現状の困難さというものも十分説明しなければならないと。パブリックコメントのコメントを出す方の意識がそんなに時間を割いてくださるかどうかなんかということも分からない。

そういうことも考えて、家田先生がおっしゃったんですけれども、困難さが高いものから低いものまですべて一様に書かれてますけれども、とりあえず、それはさておき、1発目の計画をこれで説明し、その出来高によって2020年のときに再度評価して、また次の「交通政策基本計画」を立案するというふうな、とにかくやってみるしかないというふうな意識が随分あるわけです。

委員のご意見に対して説明したくないということを言っているわけではなくて、説明することは可能ですし、ただ、随分の分量の説明をこれに加えなければならないということと、パブリックコメントの回答者に対しまして、それだけのことが果たしてできるのかどうかという疑問もあるわけです。そういうことも含めて、この程度で基本計画の文案を作成することは妥当かなんかということをお小委員会の方では考えたというふうな事情があります。

【福岡部会長】 辻本委員から、このAのところは、B、Cに比べたら分かりにくいということがありましたが、実は、このAが極めて大事なところに今回あって、ここに交通問題の難しさがあると。だから、まずはやらせてほしいと。こういうものをまず動かしてみても、どんどん直していかざるを得ないようなところで、これが日本のいろいろ抱えている交通問題の1つの重要なポイントなんだということです。

B、Cは、もちろん重要ですが、今まで社重点とか、いろんなものとリンクして、政策も一緒になってやれば開けてくるところがいっぱいあるんですけど、Aは交通の重要な地域の創生問題と絡んでくるところなんですよ。おっしゃることはよく分かるんですけど。

【辻本委員】 発言させてください。私も福岡先生のおっしゃるとおりだと思うんですけどね。だからこそ言ったんですけどね。

今、お話を聞いていて、やはり難しいんだということをパブリックコメントの相手の方、それからできあがってからも、やっぱりそれを伝えないといけないということは、「はじめに」とか「おわりに」に、Aというのが非常に難しいんだということをどうして訴えないのかなという感じがします。A、B、Cが同じようにずらずらっと書かれている。

【福岡部会長】 いや、そんなことはないです。私はあえて言いますが、4ページの基本的方針Aについて、「今後の交通政策の在り方の基本認識」のところには、BやCとはだいぶ違うスタンスで書いているんですよ、ここは。語感を読んでくださいと申し上げたい。

【辻本委員】 いいえいえ。AとかBとかCとかという形で書いていただいている。Aはそれでいいんですけども、今言われたように、Aはしっかり書いてある。先ほど言いましたけれども、何と何が困難で、だから何をやるんだという接続がちょっと引っかかるところがあるんですけども、それは別として、Aはしっかり書かれている。

ただ、こういう計画を、数値目標と併せて今回基本計画として作る時に、どういう困難さがあるって、そこをやっぱりパブリックコメントだけではなくて、できあがってからも、この基本計画を読む人に対して伝えるべき事項だと思うんですね。だから、A、B、Cと分けて書くんじゃないで、まえがきであるとかあとがきに、今回、Aというものが非常に大きな役割といいますか、根幹といいますか、精神そのものであって、その数値化ということに非常に苦労しているということについては、やっぱりコメントがあった方がいいなという気がいたしました。希望です。

【福岡部会長】 原田委員、どうぞ。

【原田委員】 小委員会にずっと本来は出ていて、ちょっと出ないで、久しぶりにこの間説明を聞いたら、最初に受けた印象は、やっぱり今出ている意見と似たようなところがありました。

例えば、先ほどのLRT云々というのは、これは上の文章だと、「コンパクトシティ化などの都市構造転換等に併せ」云々と書いてあるので、ここで一番重要だと言っている、さっきの「立地適正化計画」と「地域公共交通網計画」との一体の中でLRTをやるようなものに何か絞るのかなみたいな、文章だけ読むと、その目の前だけを見るとそんなふうに見えるんですけど、これはもっと上の「超高齢化等の社会の構造変化に的確に対応し」というところで、聞いたら、低床式の路面電車が入ることがその多様化していくニーズが超高齢化社会で重要となってくるニーズに対応するんだという意味でこう書いてあるんだというふうに説明を受けて、そういうふうに納得した部分もあります。

だけど、僕がお願いしたいのは、7ページの注に入っているんですけども、今聞くとちょっと書き方をちょっと変えた方がいいのかもしれないですけど、「数値目標は、現時点で継続的に取得されているデータ」云々と、精いっぱい、今頑張ってる指標がこれだという雰囲気を出した方がいいなということで書いていただいたというか、意見を言ったんですが、今の議論を聞いていますと、特に基本的方針Aについて、こういう問題が大きいというような感じですね。それをどういうふうに表したらいいのかなというふうに思いました。

【福岡部会長】 この辺は、事務局、今までの議論を受けていかがでしょうか。では、部長、お願いします。

【藤井部長】 貴重なご指摘ありがとうございます。Aの部分が非常に重要であるという

ことは先ほど福岡先生からお話がありましたけれども、これは、「交通政策基本法」を国会でご審議いただいたときから、私どもが国会のご質問などから受けている印象と全く同じでございます。

これは、まさに地方創生というのが今、政府全体で問題になっていることにも呼応している点で、政策課題としても大きいということがあります。あと、昨年来「交通政策基本法」の制定と、「地域公共交通の活性化・再生法」の改正を行い、数値目標の[1]に入っていますけれども、地域公共交通網形成計画を今から作って進めていくという状況にあります。B、Cと比べて、今から本格的に進めていく部分が非常に多いので、その分、皆様になじみがないということ、あるいはその分まだ練れていないということがあるのかと思います。

これまでご議論いただいた小委員会の先生方からは、とりあえずやってみるんだというありがたいお話もいただきましたが、どうなるか分からないけどとりあえず基本計画を作ったというわけでもないということだけは、事務局として一言だけ申し上げておきたいと思えます。地域公共交通網形成計画は、包括的に市町村の単位における交通ネットワークのやり方を変えていくものであり、これは先ほど浅野先生からご指摘があったように、非常に難しいことだと思っております。市町村は全部で今1,700ございますけれども、6年間、7年間の間にこのうちの5%くらいの町について、とりあえず計画を作ってもらいたい。各地方のブロック機関と連携して、こうやって再編していきましょうと働きかけていくときの努力目標だということです。

なんで200じゃないんだ、なんで50じゃないんだと言われると、私どもも答えはありませんけれども、例えば地域交通について大臣表彰というのをさせていただいておりますけど、その母数になるようなものも踏まえて、100にしたということとでございます。

というようなことを全部書くわけにはいかない問題があるわけですが、デマンド交通でありますとか、あるいは鉄道事業の上下分離でありますとか、あるいはLRTであるとか、数値指標の対象としているものは、地域交通の将来像として、今後やらなければいけない分野だと、私どもは思っております。

特に山間部、地方部において人が非常に減ってきたときに、なおかつ交通を維持するときに、より少ない需要に対するサービスとして、このデマンド交通というのをより表に出していかなければいけない。あるいは、インフラの負担を何とか抑えて鉄道を維持していくためには、インフラの部分については公的に保有して、その負担を減らしていかなければいけない。あるいは、LRTというのはまちづくり、土地利用との関係でも非常に役割の大きいものです。

こういった代表的なものについてそれぞれ指標を作ってみたということとでございます。

【福岡部会長】 AとかB、Cを羅列するんじゃないかっていうけど、法律はこれ全部なんですよね。この全部を「交通政策基本計画」でちゃんとやりなさいと言われてますから、この書き方は私は普通であると思ってまして、法律に書いてあることを分類して、どちら

かという、Aというのは非常に新しいことで、これをちゃんとしっかりと書かなきゃならないというところの位置付けをもって、随分、委員会として努力されたと思っています。

私は、家田先生に言っていただいた、とにかくキックオフだと、不十分なところは直していきますけれども、キックオフをすること、これが今要るんだということを是非委員の皆様にはご理解いただきたいと思っております。

中井先生、どうぞ。

【中井委員】 趣旨はよく理解しておりますし、そういった方向で私も全く異存はございません。その上で、もう少し指標について、例えば公共交通の主だった、例えばバスなら、やはり一定程度の頻度のあるバス停からの徒歩の圏域でどれくらいの人が住んでいるというような指標というのは、考えうるんじゃないかなというような気はするんですね。

特に最初の目標①のところですけども、そういうところは、実は交通だけではなくて土地利用の側もいろいろな手立てを持ちながら、コンパクトなまちづくりというのを進めていくわけで、この目標を交通だけで実現しようというふうに考えていくと、どうしてもこういう指標になってしまうんだけど、土地利用の方でも頑張ってください、都市計画やまちづくりでも頑張って、総合的にこの数値目標を達成するんです、というような書き方であれば、私は、もうちょっと指標の工夫の余地があるんじゃないかなというふうに思います。以上です。

【福岡部会長】 ありがとうございます。太田先生。

【太田委員】 国土交通施策の二大指針として、「交通政策基本計画」と「社会資本整備重点計画」があります。「社会資本整備重点計画」の方は、もともと8本、9本の5か年計画の蓄積がある中で、計画部会で計画を作って、しっかりフォローアップをしてきました。それに対して、こちらの「交通政策基本計画」の方は、ある意味では、あまりそういう蓄積がない中で、今回キックオフをするということでもありますので、まず、しっかり策定する。作って、国民の皆さんの意見を聞いて、それに基づいて躊躇なく修正をするということが非常に肝要であると思います。

そういう意味では、ある程度熟成させてきたものでありますので、このままパブリックコメントにかけていただきたいと思います。今日いただいたご意見等も含めて、それはパブリックコメントを受けた後ということになるとは思いますけれども、最終の成案を得るときにいろいろ考えていただきたいと思います。

特に指標に関しましては、「整備計画」の方でも随分時間をかけて修正したり揉んできたりしているものですから、こちらの方もやはり今これが最終案だというわけにはなかなかいかないと思いますので、入替えと申しますか、そういう作業をしっかりやっていただくことが重要かと思っております。

特に、いろいろご意見が出てきましたけど、よく意味の分からないものもあるし、それが何を意味しているのかとか、どういうことが私たちの生活や経済活動に直接つながるかということが分からないものも随分ありますので、そこのところは丁寧に説明していただく

ということが重要であると思います。

1点だけ、実際の政策に移すときにお願いしたいことなのですが、まさに一番はじめの「地域公共交通網形成計画」の策定総数に関してですが、どうも法律を読むと、地方自治体で作ることになっています。それはそのとおりなのですが、単独で作るのか、協力して作っても良いのかが不明確になってます。やはり日常交通圏と地方自治体の行政単位の大きさが違いますので、場合によっては広域連合を組んでいただいて、日常交通圏の中で策定していただくと。そのような工夫をしていただくことも、是非お考えいただけたらと思います。それは政策の方で考えていただければ、ということでございます。

【福岡部会長】 ありがとうございます。

木場委員と井出委員、簡潔に、ほかのもありますので。よろしくお願いします。

【木場委員】 浅野委員からお話がありましたように、前回、私が困難さについて伺った次第で、悩ませてしまったようでございますけれども、やはり今回の計画というのが国民の皆さんにより分かりやすく、この数値というのがどういう意味を持つのかということが分かるように、ということを前回要望いたしました。大変皆様ご苦労されて、練りに練った数字だと思ういます。しかし、実際に私どもがこの数字を見たときに、やはりちょっとした解説が欲しいと感じました。こういう見通しの中で、これが妥当なんだというような解説が欲しい。1つ1つのことについて、背景とか数値とかデータなどを自分で調べて、ああ、だから、こうなんだとやっていると、恐らくなかなか読み進めて行けなくなると思っています。申し訳ないですが、Bの方に入ってしまったて恐縮なんです。あと10分ほどで退席するので。

例えばの例で申しますと、24ページの、クルーズ船で思い切った数値が書いてありました。国民の立場で私が見ていて、[29] なんですけど、観光立国のところで、つまり1,000万人インバウンドがあって、次の目標は2020年で2倍の2,000万人という、これでも結構大きな目標だと思っていたところ、このクルーズの部分で見ると、一気に6倍くらいの数字という、非常に大きな数字を見込んでいて、すごいと思ったんですが、これが、例えば国民の皆さんにちょっとした注釈でどうして6倍も見込めるのかというところ、例えばものすごいスピードでクルーズ人口が増えているから、こういう施策で6倍くらいは別に我が国としては大丈夫なんだよとか、その辺りがないと、数値の困難さとか安易さとかいうのも分かるんですが、妥当性みたいなどの解説が3行くらいでいいから欲しい。本当に国民の皆さんに理解していただこうというところと言うと、大変だとは思いますが、解説や資料を希望させていただきます。以上です。

【福岡部会長】 ありがとうございます。

それでは、井出委員、お願いします。

【井出委員】 細かいことですが、[5]のLRTの導入割合というところで、参考資料の方の定義を見ますと、全車両のうち床の低いものを何パーセントと書いてありますよね。これ、バリアフリーというふう感じられて、[5]はもともと道路を補完する公共交通と

してLRTをどれだけ入れるのかというので、ちょっと定義が違うんじゃないかと思うので、ちょっと検討していただければと思います。

【岩城参事官】 いろいろご指摘ありがとうございました。

まず、中井先生からご指摘いただきましたバス停からの圏域とかですね。我々もいろいろと検討する中で、こういったいわゆる交通の空白地域でございますとか、そういったもので何か考えられないかなというのを検討したんですけれども、正直申し上げまして、なかなかいいデータと、今後フォローアップしていくためのコスト等々もございまして、今回は断念をしたということでございます。

今、縷々先生方からご指摘いただきましたことは、私ども十分承知をしております、本文中の中にも、後ろの留意事項のところでございますけれども、いろいろな新たな指標というのは、また積極的に取り組んで、フォローアップのときに活かしていこうということを書かせていただいております。

それから、木場先生からお話のありました見通しといいますか、そういったものにつきましても、できるだけ脚注のところに、例えばクルーズでございますと、クルーズ人口がどれくらいあるかというのも書かせていただいております。1個1個書くというのも、閣議決定の文章になるものですから、いろいろ相場観というのはあるわけでございますけれども、各世界ではクルーズ人口は大変伸びておりますので、私どももそういった動きも見ながら、今後のトレンドとか、あるいはさらなるいろいろな関係者の努力ということも考えまして、こういう数字にしているわけでございますけれども、そういったものも、例えばほかの世界の状況も踏まえてということは、できるだけ解説の方に、今のところに入れさせていただいております。

連携計画の形成計画をどれくらい、どういう単位でというお話がございましたけれども、法律上、単独の自治体あるいは協働して作るもの、あるいは県がまとめて作るといったもの、そういったいろいろな形態を想定いたしております。それぞれの地域の実情に応じて、私ども出先も中に入って共に作り上げて、もちろん自治体主体でございますけれども、支援をしていきたいというふうに思っているわけでございます。

今いただきましたLRTの話でございます。LRTにつきましては、もちろんバリアフリーにも資するわけでございますけれども、こういういわゆる使いやすいと。これは使いやすいということで、多様な輸送手段ということの1つとして普及していけば大変使いやすいということもございますので、ここで指標として掲げさせていただいているところでございます。

【藤井部長】 LRTはライトレールトランジットの略ですが、それに使われる車両は基本的に低床型です。新しい路線をどんどん引いていくというのは、なかなか今の日本の道路事情の中では厳しいことがあるので、LRT普及というときには、ヨーロッパなどでよく見られる低床型の車両の普及ということも含めてございまして、それを指標にしているということでございます。

【福岡部会長】 では、家田委員。

【家田委員】 ちょっとコメントさせてもらおうと、Aというのが身近なものだから、どうしてもこれが楽しいという感じがするし、大事だという感じもするし、難しいという感じも。実際そのとおりなんですけどね。これ、じゃあBやCや何とかが簡単かといったら、そんなことはなくて、どれもこれもすごい量のボリュームと、それから結構大変なんですよ。

例えば、この訪日外客2,000万人と、これは倍ですからね、これは相当大変です。それから、例えば次のBのところですけども、港湾輸送の方の現状の置かれている困難さと、それが日本の社会にもたらす影響ってものすごいんですよ。だから、是非皆さんお考えいただきたいのは、決してAからスタートしてるからAだけやればいいというものじゃなくて、今回の「交通政策基本計画」のポイントは、今まで、いや、港湾の施策は港湾ですよ。空港は空港ですよ。鉄道は事業者任せだし、地域公共交通は何やってるんだかよく分からないと。こういうほわほわんとしているものを束にして、「交通」というキーワードで、現状できそうな、何とか実現可能そうな範囲のものを国民に束になって示すことによって、そして交通全般に関するご理解をいただいて、前に進めるようにするというのが趣旨であります。

したがって、あまりAのところだけ見てもしょうがないのと、もうちょっと言うと、Aの中で地域公共交通については、これだけで決めるんじゃないくて、地方自治体や何かと一生懸命連携しながら、そこで計画をこれから立てて、そして目標を立てていくんですね。したがって、目標はまだないんです。だから、今、例えば土地利用をこうしなさいという目標を立てると言われても、それは自治体とやることなんであって、国がさっさと決めていいというふうには地方分権上はなっていないというのもご理解いただきたい。

そういう濃度の違いによって、ややAのところでもまだ目標が足りないんじゃないか、あるいは指標の工夫の余地があるんじゃないかというのは同感でございますけれども、進捗度の違いなんかも勘案して、全体をもう少し広く見ていただく必要があるんじゃないかと思えます。以上です。

【福岡部会長】 ありがとうございます。私の進め方がAの議論に集中しすぎたようで、軌道修正していただきました。時間的な制約もありますので、B、Cをまとめて議論させていただきたいと思えます。いかがでしょうか。

どうぞ、久保先生。

【久保委員】 私は、ちょっと法律の中で国民も協働してやるという意味からいくと、これをパブコメにかけるときに、少し資料を整備していただきたいという希望がございます。

1つは、現状と目標があって、例えば倍増するとか、先ほど辻本先生がおっしゃったように、10%を20%にするとか、それから、今、50を100にするとかいうのは分かりやすいんですけども、ものすごく対象とする母集団が小さいもの、例えば国際空港のWi-Fi化みたいなものは、5を7にするというのが一体どういう意味があるのかという意味で、そ

ういった分かりやすさという点から見たら、項目によって12分の5を12分の7にするという、そういう表現がないと、たぶん国民は、我々としてはパブコメできないんじゃないかと、それが1点です。それは内容というよりは、パブコメにかける段階に当たって少し与えるべき情報があるものがあるという点で、少し検討いただきたい。

もう1点は、目標としてちょっと数字が、先ほどの事務局の方のご紹介の中で、オリンピック終了後の2020年なのか、それから一部16年が入っているのは、これは誤記なのかという点はあるんですけども、この中で、少し国なりこの計画部会なりが、重点的に、早めに前倒しにやろうというような意見はなかったのかと。もしそういうのがあれば、目標年度を必ずしも20年にする必要はなくて、あと2年後ですと、今年何でしたっけ、2014年ですかね。16年に達成すべきもの、20年に達成すべきもの、それからもうちょっと長期的にというようなもので、少し先ほど家田先生がおっしゃったように、参考資料の表を、国としての方向性が読み取れる、それから国民がパブコメできやすいような情報を整備していただきたいというのが、私の希望でございます。

【福岡部会長】 ありがとうございます。勝間委員、どうぞ。

【勝間委員】 一番気になりますのは、やはり、この辺の指標を全部クリアしたからといって、基本的方針A、B、Cが実現できるかという可能性の逆算の問題で、やはりA、B、Cに対するカバレッジが決して高くないということは、この手のパブリックコメントを募集した瞬間に、みんな分かってしまうと思います。ですので、やはりなぜこの指標になっていて、それは皆さんがおっしゃるとおり、これはトライアルであり、少なくとも数値化可能なものを示したわけであって、これはあくまでもシンボルであり、サンプルであるといったようなニュアンスの表記がないと、なかなか納得感が得られにくいかなと思います。いかがでしょうか。

【浅野委員】 ご意見ですけども、シンボルでは必ずしもなくて、計画ですから達成するという意味での評価があるわけであって、この部分は是が非でもやってみたいというものなので、それが交通のすべての要素にわたって評価されているかということ、そうでないことは確かだけれども、これがシンボルだということは決してなくて、これが評価の対象ですから、そういうことをご理解いただきたいと思います。

【勝間委員】 やはり、そうしますと、なぜこの数値が評価の対象として選ばれたかという。正直、ランダム感が強いんですよ。そこをどう払拭するかということについて、ご意見をお伺いできればと思います。

【浅野委員】 目標があるということは、原局・原課においてもそういう目標の意識があるという、具体性があるものが必要ですから、そういうものを採用しているということは確かなことであって、もしそういうものがない場合には、目標という記述がしにくいというものであって、そういうものは入っていないということでもあります。

【磯部委員】 私も勝間委員と同じ思いをしています。私の理解では、まず例えばでいうと、30ページに主要な交通施設の耐震化という[31]があって、その直前には耐震対策、

津波対策、浸水対策と書いてあるわけですが、ここでは①から④まで、すべて地震しか書いてありません。

が、私は、[31] はたまたまその前に書いてある地震、津波、浸水の中の指標化されているものがそこに入っているというふうに理解していきまして、そのことが、ちょっと先で申し訳ありませんけど、40 ページの下から 2 番目のポツのところに「本計画の策定後、本計画に沿って実施される施策の推進状況、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。」と書いてあって、指標も大事なんだけど、その前のポツっていうふうに前に書いてあることが大事だということだというふうに思います。

つまり、フォローアップするときに、数値だけがクリアされたからそれでおしまいではないというふうに事務局も思っておられると思いますけど、私としても、ぜひフォローアップするときに、それぞれのポツがどれだけ実現したかのかという辺りをフォローアップしてほしいというふうに思ってますし、また、そのことを明確にするという意味で、パブコメをするときには今日あった議論については、特に議事概要のようなものが公表されると思いますから、そのところでその趣旨みたいなものが分かるように、今日の議事概要をまとめていただいて、それがパブコメをされる方に分かるようにしてほしいと思います。

【福岡部会長】 ありがとうございます。ほかにはいかがでしょうか。

どうぞ、竹内委員。

【竹内委員】 竹内でございます。お話し申し上げたいことはパブリックコメントについてです。これをどのような形でやるのかということについて、いわば抽象的に言えば心構え的なものになるかもしれませんが、とにかく、今回の計画に対するパブリックコメントはこれまでのものとは違うと思うわけですね。

これまでのパブリックコメントの場合には、あるものを出して、これを皆さんどういうようにお考えですか、ご意見をお持ちですかという形で行っておりましたので、あまりいい言葉ではありませんけど、ケチをつけるといいますか、文句を言うとか、不満を述べるというような、割とそういう形になっていたと思います。ところが、今回は 11 条で述べられているように国民の皆様も考えてくださいよということになったところが、過去になかったことなんですよね。

ですから、それを従来と同じような形で「意見を募集します」というような形でやると、まずくて、むしろ、国民の皆さんが考えるに当たってという主体的に取り組むときのパブリックコメントという意味で、これまでとは違った訴え方といいますか、意見の募集の仕方をしなければいけないと思います。ですから、少し、表現とかやり方をお考えいただいて、11 条の趣旨が活きるような、国民が主体的に考えるということができるようなものにしていきたいという、それが希望でございます。以上です。

【福岡部会長】 ありがとうございます。ほかにはいかがでしょうか。どうぞ、井出委員。

【井出委員】 1つ、Cのところで気になるんですけども。大災害のときに結構問題に

なったのがガソリンなんですよ。ガソリンスタンドって最近地方では非常にガソリンスタンドが廃業されていて、なかなか何十分もかけてガソリンを買いに行かなきゃいけないというところが増えているという話を伺って、そういった車に乗らなければ過ごせない地域もたくさんあって、特に緊急時はガソリンとかそういったものが非常にボトルネックになって、災害の復旧がなかなか進まないということがありますので、どこの指標に入っているのか、私もよく分からないんですが、検討していただければと思います。

【福岡部会長】 ただ今までの委員からのご意見に対して、事務局お願いします。

【岩城参事官】 いろいろご指摘をありがとうございます。私が今日、冒頭、指標を中心に新たに追加されたということでご説明を差し上げたので、若干説明の仕方が悪かったかもしれないかもしれませんが、この基本計画、もともともちろん本文の方、重要でございます。本文を我々が施策を進めていく上でチェックポイントとなるような指標をできる限り表すというのが趣旨でございます。今、磯部先生からもいただきましたように、まさにその趣旨が最後の留意すべき事項のところに書かれているというふうにご理解いただければというふうに思っております。まさに施策を、主な施策が書いてありますけれども、それを遂行していくための一指標ということでございます。

もう1つ、パブコメのやり方についていくつかご指摘がございましたけれども、これは私どもでもいろんな工夫を少し考えてみたいというふうに思っております。

それから、井出委員から最後出ました、災害時のガソリンスタンドといいますか、そういったもののお話をいただきましたけれども、例えばでございますけれども、32ページの災害時の物流の確保というようなところにも出ているのかと。もちろん、前回の東日本大震災の間ときには大変それがネックであったことも、私ども十分承知しております。こういったものの中で対策を講じていくのがあるというふうに考えているということでございます。

【福岡部会長】 ほかにはいかがでしょうか。じゃあ、どうぞ、太田委員。

【太田委員】 指標のことについて、22、23ページで各モードが出てます。[22]の指標と[25]の指標を見て考えているのですけれども、[25]の方は高速バスの輸送人員が目標になっていると。一方、[22]の方はLCCのシェアがポイントになっている。自動車局は輸送人員を増やすことを目標にしており、航空局は注29で書いてあるように、輸送人員は予測されてて、その中のシェアを目標にしている、という形で、違う書き方をされているわけですね。

これは、恐らく各局のお考えがあつて、このように出てると思うのですがけれども、横並びで見ると、ちょっとおかしいんじゃないかという意見が出る可能性もあります。そういう意味では、指標の位置付けをうまく説明していただいて、コメントを取っていただくことが必要であると思います。仮の代理指標だというように書いてしまうと、ちょっとまずいのかもしれませんけれども、何らかの少し補足の説明があるのがいいと思います。

もう1点、お願いなのですが、34ページの目標③で「交通を担う人材を確保し、

育てる」というのがあります。これは大切なことなので是非推進していただきたいのですが、一番はじめの目標に関連して言うと、実は、私が非常に重要だと思っているのが交通政策を担う人材の育成なのです。各地方自治体で「交通政策基本計画」を作れるような人材を是非育成していただきたい。それは、この計画とは別の話ですので、是非、総合政策局の方でご検討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。

どうぞ、飯尾委員、お願いします。

【飯尾委員】 あまり早くに言っちゃいかんと思って、後にしてたんですが、ずいぶん皆さんがおっしゃっていたことでよろしいかなと思うので、申し上げます。

実は私も小委員会に属しておりましたので、基本的には今日出た数字はこれで行くしかないなというふうに思っているんですが、実は、これができる過程の中では、実は事務局の方が説明に来られたのに、この数字はおかしいのではないかというふうに随分申し上げたものがございます。にもかかわらず、実は今日ご意見が出たやつは大抵それに関係して、そのまま出しておられるんですね。そうすると、本当なら、これはおかしいのではないかとまた言わないといけないのかと思うんですが、ちょっとその間につらつら考えまして、これは理由があるからそうになっているんだろうなというふうに思って、ちょっと感想ですが、ただし、いくらか改善点について申し上げたいと思います。

第一に、こういう文章があって、何人の方がおっしゃいましたが、この数で大丈夫か、ということです。この理由の1つは、実はほかの計画でカバーしているものはこの中で入れてないからで、ほかの計画でいろいろ書いているものをこれに書くわけにはいかないの、ちょっと全体像が見えにくくなっています。地域と言ってるのに、地域は交通だけではないではないかと言われると、そうだといいのですが。

第二に、やはりこういう計画を初めて立てることもあって、こんな数字がないのかといっても、それぞれあまりそれまで数字を調べてないというものが多いことは非常に強く感じました。だから、ちょっとこれは課題だなということですが、これについては、今回これでよいからといって、安心されない方がよろしいのではないかと思います。この計画の中に、わざわざ後ろの方に調査の項目を書いてございます。先ほど読まれた方もおられますけれども、そういう点ではちょっとそこは深刻に認識しないとイケなくて、これから調査・研究で数字を作っていくということはこの場の共通認識にしないとイケません。今回、なかなか検証に耐える数字がないと言われたら、それはそうだろうと思うんだけど、いつまでもこのままではいけないということは共通認識にすべきではないかと思います。

第三に、ちょっと考えたのは、先ほどもちょっと出ました。パーセントで出ているものと絶対数で出ているもので、これはなかなか難しい問題だなと私も思っています。実はほかの条件が変わると、パーセントで書いているとそのこと自体努力しなくても、ほかの条件でぱっとできてしまうというようなことがあったりするので、よく考えないとイケません。あるいは市町村数で書いているけれども、巨大な人口のある市町村もあれば、小さな

市町村もあります。カバーする人口ということを見ると、市町村数で表しているものの数ができているといっても、小さなところばかりでできていても、国民には実感がないというようなこともあるわけです。ただ、これも実は同じ問題があつて。じゃあ、それでカバーする人口で統計が取れるかという、そうそう簡単には取れない。

それから、未来予測が実ははっきりしないから、よその国が何パーセントだから、これくらいは行くだろうというものもあるように見受けられます。そういうことから考えると、これはやむを得ないことだろうとは思いますが、これは今後もうちょっとそのことも検討する課題の1つだろうなということでございます。

あるいは、自治体のことと言うと、自治体が複合して計画を立てると、先ほどご意見が出たものもございますが、それをどれくらいと見込むかということも含めて、判断の必要があつて、それは今後研究する必要があるのではないかと思います。

じゃあ、そういうことですので、非常に重要になるのは数字の説明ということで、今日、参考資料にそういうものが出てきたというので楽しみにはしていたものの、しかし、よく見ると、定義は書いてあるけど見通しは書いてないから、それはよく分からないということは相変わらずです。

ただし、私はこのことも一度理解はしながら、ちょっと考えていただきたいところがあります。やっぱりこのままでは、多くの方がおっしゃったように、数字の意味というのが分かりにくいですね。どれくらい難しいものと思っているか。ただ、このことを申し上げるのは、こういう工夫をしてはどうかということです。

本文は閣議決定をするものであつて、この達成については一定の責任が生じます。実はこれに解説をすると、非常に難しくなるんです。数字だけであれば達成できるかどうかですけど、数字の道筋まで解説して本文に書いてしまうと、ますます実は難しい条件になっちゃうので、だから、それを嫌って書こうとされないだろうと理解していますが、逆に言うと、そういう公的な性格でない説明資料については、それは書けるということのやっぱり使い分けをされてはどうか。ですから、もしも参考資料の指標を書いてある一覧のところ、これは非公式のものであつて、作業用の資料であるという位置付けであれば、なぜそういう見通しをするのかということも書かれれば、これを見ればということも考えられますし、それから、数字自体が分かりにくいものについては、注を付けておられますけど、注を付けるということも必要でしょう。逆に言うと、注の中には、さっきのクルーズ船みたいに異様に詳しいものがあつて、これはこんなところに注に付けて大丈夫か、という感じのこともあるから、それはもう少し発表までに整理をされてもよいかと思いますが、そういうことがあるのかなというふうに思います。これが3番目でございます。

それから、第四に、今日のやりとりを聞いてきて、ちょっと思ったことがあります。皆さんが一生懸命質問をしておられるのに、事務局の方が答えるように見えないものがあつて、ただ、私、言おうかと思ったけど、具体的な問題で言うと差し障りがあるので言わないでおこうと思ったことは、実ははっきり申して、素朴な疑問は出るけれども、実は国土

交通省の所轄でないことについては、皆さん、お答えにならないわけでありませう。実はそういうご質問もたくさん出ていて、実はこの計画の法律上の位置付けからすると、自分のところが所掌していないのに、関係があるからといってなかなか書くわけにはいかないということは、よく理解しています。ただ、これは留意事項として、国民はそういうことで暮らしているわけではありませうので、今回、法律上の建て付けでこれはやむを得ないとしても、将来的には国民にも協力を求め、事業者にも自治体にも協力を求めている計画でありますから、将来的には他の計画、他省庁の計画であっても何らかの形で引っかかり、それを書き込むというわけにはいかななくても、協力が必要な分野だということは認識することは大切ではないかと思っております。

これは本文をどう変えろということではないんですけど、運用上にそういうご議論もあって、そういうことなので、これは国土交通省としても関心がある分野だということだということは所轄している他省庁に伝えていくということも大切ではないかと思っております。ちょっと工夫をすれば、今日出た議論のかなりの部分はお納得いただけるのではないかという気もするので、こういうことを申し上げました。以上です。

【福岡部会長】 ありがとうございます。ただ今のご意見に対してよろしく願います。

【桑田企画官】 ご指摘、ありがとうございます。数字の出し方につきましては、パーセンテージであるもの、絶対数であるものと、いろいろありますけれども、これは何をアピールしたいかということにもよってきますし、絶対数がなかなかつかみづらいものとか、いろんな事情があるかと思っております。例えば、先ほどご指摘のありましたLCCは、どちらかというところ、割合で出したいという意図がある項目でございます。そういったものもございませうので、もちろん、今、飯尾先生からもご指摘のありました数字の説明につきましては、確かにご指摘のとおり、閣議決定というものはまた別の形としても説明をきちんとしなければ、いろんなところで説明しなければいけませんので、もう少し今日お出しした定義の資料を充実させたいというふうに考えております。

【福岡部会長】 ありがとうございます。

それでは、最後に、「おわりに」のところの書き方についてはいかがでしょうか。これは、前回は付いてなかったんですが、「はじめに」と「おわりに」という形で、これを中間とりまとめではあるけれども、今後の方向付けを書きましたということなんです。

どうぞ、大橋委員。

【大橋委員】 ありがとうございます。最後から2段落目にもきっちり書かれていることだとは思いますが、数値目標が今回もすごい注目を浴びていて、恐らく皆さん分かりやすいから数値目標に目が行くんだと思っておりますけれども、先ほどご意見がありましたように、数値で表せないもので非常に重要な項目というのは、随分この報告書案の中に盛り込まれていると思っております。それを今後「見える化」していく努力をしていくんだということも書かれていることは十分承知しております。

私が数値目標について結構怖いと思うのは、例えばWi-Fi100%といったら、バーが1本立ってれば、それでもWi-Fiはつながっていると技術的になりますが、それで良しとするのかという点があります。要するに、ここでの数値目標は本来は数値を達成するためのものではないはずなんですよね。何かを達成する本来の目標があって、それを分かりやすく見せるための数値目標があるのであって、それがあってまた省内も鼓舞されるというふうな、そういうような意味合いのものでしかないはずなんです。だから、そういう意味で、数値目標が独り歩きして、傍から見ると何か尻尾に振り回されているようなことがあってはいけないと、非常に強く思っていますし、また、そういう意味で言うと、この数値目標というのは、今後のレビューの中で変えていけばいい話、あるいは項目が増えていくのも良い話だと思います。本来の目標があるわけですから、それに向けて分かりやすく伝えるための数値目標の役割でしかないんだというふうな感じで受け止めております。

今回、数値目標はトレンドを伸ばしたのもあれば、あるいは最初から目標があって、それを達成するためのものもあるし、あるいはこれから進めていくから非常に不確実性の高いものもあります。そうした中で数値目標ですから、いろんな意味合いのものが混在している数値つきの目標だと思いますけれども、これは今後ブラッシュアップしていくというふうなことでお願いできれば良いのではないかと思います。以上です。

【福岡部会長】 ありがとうございます。いろいろとご議論いただきました。今日はまとめるつもりでやっております。

それで、数値目標についていろいろとご意見をいただいたのは、これからもう少し見直す必要があるなということですが、一番大事なのは、先ほどどなたかの委員も、何人かの委員が言われましたけれども、国と自治体と、それから事業者と、それから市民とNPOも含めて一緒になってこの交通政策についてちゃんと考えて、国としてはどうあるべきかということをごここにまとめたんだということです。

私は実は委員会の委員ではあったんですが、私はどちらかというと社会資本整備の方について一生懸命勉強していたために、交通政策というのがどういう位置付けなのかというのがあまりよく分かってなかったんです。ただ、この小委員会とかこういうものを通して、ああ、社会資本整備と交通政策は少し違うんだと。主要な対策が事業者であり、そういうところがうまく動いていくように、どうやってみんなで協力してやるのか。その辺は、社会資本整備もそうなんですが、どちらかというと、社会資本整備というのは、官の方がこうやってやるんですよということを主に示してきたと思います。

国土交通行政が「交通政策基本計画」と「社会資本整備重点計画」とを車の両輪としてやるんだということで、私はそういう意味ではこれがスタートであることが国土交通行政にとってすばらしいことだとずっと思いつつ、勉強してきた経緯があります。

それで、今日皆さんにお願いしたいのは、この中間とりまとめの案は、今日いろいろご意見が出ました。どちらかというと、今回は事務局がやや数値目標を中心に一生懸命話し

たために、全体的にこの計画の精神というものが、スタートでちょっとシフトしちゃったかなというふうに、私、少し感じてます。事務局はちゃんとやってくれたんですが私の進め方もまずかったんですが、内容的には、これは、のも変ですが、非常に時間をかけていろんな立場から検討して、今やりうることを十分やり、とにかくキックオフをするためには、これくらいでまずスタートしたいということでもあります。

そこをお願いなんです、ぜひ今日のご意見で修正すべきところは直すにしろ、概ねこの案でパブリックコメントにかけさせていただきたいと思います。それに当たっては、私を中心として、小委員会でいろいろ議論をした人、今日の意見を聞いたのを、もう1回、これについて、今日のご議論も含め、事務局と一緒になってもう少し見直して、でも、全体としては今日最後に、飯尾先生と、それから大橋先生にまとめていただきましたように、ご了解いただいて、進めさせていただきたいというのが部会長としての気持ちです。こういう方向でお任せいただけますでしょうか。

(「異議なし」の声)

【福岡部会長】 ありがとうございます。皆さんに活発なご意見をいただき、最後にご了承いただきましたので、そういう方向で進めさせていただきます。ちゃんと議事録を残さない、こういうふうにしなさいということも含めて、その方向で早速大至急進めたいと思います。ありがとうございました。

それでは、事務局にマイクを返したいと思いますが、よろしくをお願いします。

【桑田企画官】 福岡部会長、議事進行、ありがとうございました。

また、本日からご参加されました、坂東委員、今後ともよろしくご指導のほどをお願いいたします。

今ご指摘のありました計画部会の今日の議事録につきましては、委員の皆様でご相談させていただきながら、公開させていただきたいと思います。よろしくお願ひいたします。

それから、今後の進め方でございますけれども、福岡部会長から最後にまとめのお話がありましたとおり、本日いただいたご意見につきまして部会長と相談しながら意見を反映いたしまして、その後、関係省庁と調整させていただいた上で、国土交通省といたしまして、「交通政策基本計画」の原案として、基本法で求められておりますパブリックコメントの手続を取りまして、その結果について改めてご報告いたしたいと思ひます。

また、次回の計画部会の日程につきましては、そういった手続を踏まえまして、改めて日程を調整させていただきたいと思ひますので、そちらの方もよろしくお願ひいたします。

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。本日は誠にありがとうございました。

(了)