

**第33回社会資本整備審議会計画部会  
及び第31回交通政策審議会交通体系分科会計画部会**

【桑田企画官】 それでは、定刻になりましたので、ただいまから第33回社会資本整備審議会計画部会及び第31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いたします。

委員の皆様方におかれましては、大変お忙しいところ、お集まりいただきまして、誠にありがとうございます。

冒頭の進行を務めます総合政策局公共交通政策部の桑田と申します。よろしく願いいたします。

まずお手元の資料を確認いたします。本日の資料につきましては、議事次第中の配布資料一覧に列挙してとおりですので、配布漏れ等ございましたら、事務局にお声がけをお願いいたします。

また本日、前回8月からこの11月に至る間に退任されました黒田勝彦委員、藤井一也委員に代わりまして、本日より小林潔司委員、住野敏彦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、冒頭にご紹介いたします。

また本日のご出席者につきましては、配席表のとおりです。矢ヶ崎委員が遅れて来られるということで、ご連絡をいただいております。

それでは、まず瀧口総合政策局長より、ご挨拶を申し上げます。

【瀧口局長】 総合政策局長の瀧口です。福岡部会長はじめ委員各位におかれましては、ご多用中お集まりいただきまして、心から感謝を申し上げます。ありがとうございます。

本日の議題であります交通政策基本計画ですが、本年の4月からご審議を開始していただきました。6月には中間とりまとめ素案というものを作っていたいただいておりますが、本日ご欠席ではございますが、浅野委員を座長とされます小委員会を作っていたいただきまして、精力的にご審議をいただき、この素案を作っていたいただいております。

その後8月末には中間とりまとめ案をとりまとめ、9月にはパブリックコメント行い、300を超えるご意見を賜っております。本日はこういったものを踏まえて、この基本計画の案について、さらなるご審議を賜りたいと思います。

さて、最近の動きですが、ご案内のように、政府全体では、「まち・ひと・しごと」は非常に大きな課題です。この問題は本計画の基本的方針Aの部分です。いわゆる生活交通というものが非常に大きな問題となっておりますが、今後消滅するかもしれないと危惧される地域に対する生活交通をどのように確保するのかという現状に対する対策であると同時に、将来のわが国の地方創生を行っていくという意味では、基本的方針Aも未来志向であるんだろうと思っております。

さらに、基本的方針Bは、わが国全体の経済が成長しているということが日本にとって非常に必要であるということで、これは未来志向の問題。

また、基本的方針Cは安全・安心という交通に対して第一義的に求められるものについて、改めて考え方を示しており、A、B、Cがそれぞれ、わが国の今の抱えている問題というものに対して的確にこたえる基本的方針となっていると思います。

「まち・ひと・しごと」につきましては、「まち・ひと・しごと」関係の各省からのヒアリングが行われまして、その中でも、太田大臣の指示のもとで作りました国土のグランドデザインに基づきます「コンパクト+ネットワーク」という考え方でご説明を申し上げました。このネットワークの必要性については、各委員からもご理解を賜ったものだと思っております。

同じく経済財政諮問会議においても、太田大臣がご出席されておりますが、この場においても、こういった考え方を話し申し上げてるところです。

このネットワークの問題、交通の問題、非常に重要です。引き続きご審議を賜りまして、よい基本計画ができるように私どもも努力してまいりたいと思っておりますので、よろしくお願い申し上げます。

【桑田企画官】 では、続きまして、計画部会長の福岡先生から一言ご挨拶をいただき、議事に入らせていただきます。福岡先生、よろしくお願いいたします。

【福岡部会長】 計画部会長の福岡です。どうぞよろしくお願いいたします。委員の皆様には、大変お忙しい中、本日の計画部会にご参加いただき、ありがとうございます。ただいま瀧口局長からお話がありましたように、これまで交通政策基本計画につきましては、4回にわたり、この委員会で議論をしてまいりました。その間、小委員会を設けて、頻繁に検討を行い、その都度委員会で議論してまいりました。

今日は私といたしましては、交通政策基本計画をまとめたいと思っております。皆様のご意見をいただきながら、最終のまとめを得たいと思っておりますので、よろしくお願いいたします。

【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、ご協力よろしくお願いいたします。それでは福岡先生、よろしくお願いいたします。

【福岡部会長】 それでは、議事に入ります。前回8月21日の計画部会では、中間とりまとめ案について全体像をお示しし、ご意見をいただきました。本日の部会では、前回の審議結果や9月5日から25日に実施されたパブリックコメントを踏まえ、閣議決定に向けた最終的な形である交通政策基本計画案についてご議論いただき、計画部会としての最終的な意見をとりまとめていきたいと思っております。

それでは、これまで計画部会と小委員会において議論を積み重ねてきた経緯もありますので、本日は、パブリックコメントの結果と8月の中間とりまとめ案からの変更点に絞って、事務局より簡潔に説明をお願いしたいと思います。事務局よろしくお願いいたします。

【岩城参事官】 それでは、お手元の資料2を、まずご覧いただきたいと思っております。

資料2に基づきまして、パブリックコメントの結果概要を報告いたしたいと思います。

右の上に数字を書いておりますけれども、パブリックコメントの意見の提出総数ですけれども、84の団体、個人の方々から計335件のパブリックコメントをいただいております。

1ページ目が総括表です。一番右の数字、これが各交通政策基本計画の流れに沿った形で、どの部分にどれぐらいの件数があったかというのを記述しております。

それから基本的方針A、B、Cで言いますと、A、B、Cの欄のところに、その件数を書かせていただいております。これを見ますと、Aが148件、Bが60件、Cが81件となっております。Aが一番多かったということです。

続きまして、ページをもう1枚めくっていただきます。どのようなご意見が出たかということですが、まず1と2に2つに分けておりますけれども、1では、いただいたパブリックコメントを踏まえて、この点の修正を追記したらいかがかと思われるもの、それから4ページ以下はその他のご意見ということで、ご紹介いたしたいと思います。

まず2ページ目の1. 当該意見を踏まえて内容を修正するものですが、詳しくは後ほど、本文に沿った形でご説明いたしたいというふうに思っておりますので、どのようなご意見があったかというのを簡単にご説明いたします。

まず1番目、地域公共交通事業におきまして、生産性の向上の視点が重要であるとする意見。あるいは2番目ですが、公有民営方式についての具体的な解説を目指したいというようなご意見、3番目、バスの利便性向上策の充実、こういうものを求める意見、それから4番目コミュニティバスの導入に関する記述、これもきちんとしてほしいというようなご意見。

1枚めくっていただきまして、5番目です。レンタカーの利便性向上に向けた検討を求める意見。あるいは6番目、離島地域の交通手段確保の活性化や、活性化のためのシームレスな輸送サービスの実現を求めるご意見。それから7番、交通系のICカードの普及に関するご意見。8番目、フリーゲージトレインについての具体的な解説を求める意見。9番目、鉄道だけではなく、バスも含めた企画乗車券の導入促進策に関する意見。

それから10番目ですが、4ページになります。災害時に貸切バスだけではなくて乗合バスも活用すべきというようなご意見。それから11番目です。これは前回の計画部会でもご議論が出ておりましたけれども、災害時の燃料確保に関するご意見。それから12番目、電気自動車以外の次世代自動車の導入に関してのインフラ整備、これを求めるご意見ということです。これにつきましては、後ほど反映させた形のものをご説明いたしたいというふうに思っております。

それから2番目、その他の主な意見ということです。これらのご意見につきましては、右の欄に、意見に対する考え方というものを記載しております。おおむね既に作っていただいております本文の中に記述されているというふうに考えているところです。この主な意見、一番最後に書いておりますけれども、おおむね3件以上の意見のあったものにつき

まして掲載しております。

まず1番目です。地域公共交通ネットワークの再構築に当たって国のリーダーシップや自治体の主体性を求めるご意見です。これは第3章②におきまして、各関係者の責務・役割というものを載せていただいております。

次5ページ目、もう1枚お開きいただきますと、ナンバー2です。地域の交通政策の推進につきまして、国から地方公共団体に知見等の支援を求めるご意見。これも、第2章の基本的方針Aの①あるいは基本的方針Cの3というところにご記述いただいているというふうに考えております。

3番目です。地域公共交通ネットワークの再構築に係る具体的な制度設計に関するご意見です。これは実施段階での配慮等というふうな話ですけれども、これは、地域公共交通の活性化再生法、この施行に当たりまして適切に実施していくということだと考えております。

4番目です。デマンド交通に偏りすぎないようにすべきというご意見もいただいております。これにつきましても、基本的方針Aの1にベストミックスの実現ということの1つとして、またデマンド交通の効果的な導入を促進するというふうに記述をさせていただいておりますので、ご意見を踏まえて適切に実施していくということだと考えております。

5です。自家用車による交通にも一定の評価を与えるべきというようなご意見もいただいております。これにつきましては、基本的方針Aの部分に、高齢化に伴いまして、自家用車を運転できない高齢者の移動手段としてどうするかということ載せておりますし、2章Aの1番につきましても、ベストミックスを実現するというように書いておりますので、このようなご意見を踏まえまして、適切に実施していくということだというふうに考えております。

6です。自転車のさらなる活用を求めるご意見です。これも基本的方針Aの2におきまして、1パラグラフ使わせていただいております。ここでしっかりやっていきたいというふうに思っております。

6ページをご覧いただきたいと思います。バリアフリーのより一層の推進を求めるご意見ということですが、これにつきましても、基本的方針Aの3において、1項目立てまして書かせていただいております。

8番です。高齢社会に対応した自動車の開発、これを求めるご意見ということですが、これも基本的方針Aの4というところで新しい技術を活用した自動車の実用・開発・普及等々につきまして書かせていただいております。

続きまして9です。物流サービスの円滑化、効率化を求めるご意見、これもいただいております。これも基本的方針Aの1、Bの2あるいはCの4のところに記述させていただいているということです。

それから10です。ビッグデータの活用の推進等に関するご意見ということで、これは活用を進めるべき、あるいは、進める上でも個人情報等の保護に配慮すべきというような

ご意見をいただいております。これにつきましても、両面から本文に記載させていただいておりますので、これらを踏まえてしっかりやっていくということです。

もう1枚おめくりいただきますと、7ページです。11番目、災害対策・老朽化対策の充実を求める意見ということで、これ基本的方針Cの①ということで、大項目として取り上げさせていただいております。

それから12番目、適正な競争環境の整備を求めるご意見ということです。これにつきましても、基本的方針Cの②におきまして、適正な競争環境の整備を検討するというふうに書かせていただいております。

また13番、交通事業におけます労働条件・労働環境の改善を求めるご意見、これもCの③のところに記述させていただいております。

それから、交通事業における人材確保方策の充実を求めるご意見、これにつきましても、基本的方針Cの③ということで書かせていただいております。

それから15です。地域の交通計画作りを担う人材育成を求めるご意見というのもいただいております。これにつきましても、Cの③におきまして、自治体の交通部門などの地域の交通計画作りを担う人材の育成方策を検討するというふうに書かせていただいております。

では、もう1枚めくっていただきまして、16番です。各施策の実施段階における適切な役割分担、偏った役割分担にならないようというご意見もいただいておりますけれども、まさに第3章の②におきまして、それぞれの関係者が責務・役割を担いつつ連携・協働するというふうに横断的留意事項として書かせていただいているということです。

5. その他です。17番です。数値指標の充実等を求めるご意見ということです。これは、前回の部会におきましても、いろいろご意見等いただいているところですが、右の方を見ていただきますと、第3章①におきまして、数値指標を定めてない施策についても、可能な限り客観的なデータの集積、あるいは目標レベルの設定の試みなどに努めるという旨を記載させていただいております。

それから18番です。施策の内容に係る記述の具体化を求めるご意見ということで、さらにその具体的な記述が欲しいということです。まさに取り組み内容を今後新たに検討するものということで方向だけを書かせていただいておりますので、さらに具体化ということですけれども、私どもも今後、本計画に基づきまして、具体的な策を検討してまいりたいと考えております。

それから19番です。資金面での支援を求めるご意見です。これは、本計画の実施に当たりまして、私どもとしましても適切に対応していくということです。

それから最後です。20番目、個別路線のサービス確保・向上等を求めるご意見ですが、これにつきましても、本計画の実施に当たり適切に対処していくということです。

以上が、パブリックコメントのご紹介です。

次に、資料3をご覧くださいというふうに思います。資料3は、前回この計画部会

で先生方にご議論いただきました中間とりまとめ案からの主な修正点を、一覧にしているものです。前回の計画部会での先生方によるご議論、それから先ほどご説明しましたパブリックコメントのご意見、それから国土交通省を含めました関係省庁とのさらなる検討を深めました点、これらを反映させました修正点の一覧です。

これらにつきまして、本文に沿った形でご説明したほうが分かりやすいというふうに思いますので、参考資料の1というのをご準備しておりますので、それをご覧いただきたいというふうに思います。資料4には、もう基本計画へ反映させたあとの案ということですが、参考資料の1というところで、中間とりまとめ案からの主な変更点ということで書かせていただいております。これを本文の中、赤い字で記しております。脚注につきましても、パブコメ等を踏まえまして適宜追加しておりますけれども、本日は、本文を中心に説明いたしたいというふうに思っております。

まず1枚、参考資料1をお開きいただきまして、1ページ目です。1ページ目のはじめにというところです。「国土形成計画」というふうに書いてあるところですが、中間とりまとめ案の時におきましては、「国土のグランドデザイン2050」というふうに書いておったところですが、グランドデザイン2050を踏まえた新しい国土形成計画が策定されることになっております。もうその検討作業も始まっておりますので、本文におきましては、「国土形成計画」というふうに修正いたしたいというふうに思っております。

それから、4ページ目をお開きいただきたいと思っております。「適正な利用者負担による」とございまして、前回の計画部会で、利用者のコスト負担という、こういう視点もあったほうがよろしいのではないかとというふうにご議論をいただいたということです。そのご議論を踏まえまして、この文言をこの部分に追記いたしたいというふうに思っております。

それから5ページ目の下は、また後ほどご説明いたしますので、続きまして、10ページ目の赤い部分ですが、先ほど申し上げたパブコメで、生産性の向上という視点も重要というお話、あるいは人材確保も大きな課題であるというふうなご意見も多かったというふうに考えております。これを踏まえまして、この基盤強化策というところにも含まれるとは思いますが、明記をいたしたいというふうに思っております。

続きまして11ページのバス交通の利便性向上を図るという部分です。これは、LRT・BRTの導入を促進するというふうに書いておりますけれども、LRT・BRTはもとより、バスの利便性そのものの向上を図るのも重要というようなパブリックコメントをいただいておりますということで、追記いたしたいと思っております。

それからその下「コミュニティバス」という文言ですが、これもパブリックコメントでいただいております。この文脈でコミュニティバスもあるのではないかとということで、ここに追記いたしました。

続きまして、もう1枚おめくりいただきまして、12ページです。公共交通機関を補完するものとしてのレンタカーの更なる利便性の向上も重要と。これもパブリックコメント

でいただいておりますということで、追記いたしたいと思っております。

その下です。これもパブリックコメントでいただいておりますけれども、離島地域の交通確保方策としての航路または陸上交通を合わせた面的なシームレスな輸送サービス、この視点ということで書かせていただいております。

それからその下、12ページの下の部分です。これは数値指標の元の数字を変えさせていただきます。前回は2012の数字だったと思っておりますけれども、先月2013年の数字がとりまとめられましたので、13の数字にリバイスをさせていただきます。12、13、そういう状況です。

続きまして、15ページご覧いただきたいと思っております。交通系ICカードの利用エリアの拡大について、事業者間での共通利用、あるいはエリア間での相互利用ということを書いておりましたけれども、もちろん利用エリアのそのものの拡大という、これもパブリックコメントでご意見をいただいております、ここに入れております。

それから続きまして、25ページご覧いただきたいと思っております。これもパブコメでいただいたご意見ですけれども、以前の文案では、鉄道を中心に多様な公共交通機関を利用した企画乗車券というふうに書かせていただいておりますけれども、バスもセットで、いろんなものが実際ございますし、今後もそういう取り組みが必要だというふうにご意見をいただいておりますので、そういう名前も追記いたしたいと思っております。

続きまして、28ページをご覧いただければと思っております。災害の1つとしては、地震に加えまして、大雨等による災害も発生しております。このような問題意識につきましても明記したほうがよろしいのかなということで、このような文言を一言追記いたしたいと思っております。

続きまして、30ページをご覧いただきたいと思っております。災害時におきましても、交通秩序を保って安全かつ円滑な道路交通を確保するというのも重要だということでございまして、新たな施策ということで、停電時の信号機の機能停止を防止する信号機電源付加装置の整備と、それから環状交差点の活用ということで、ラウンドアバウトということをし新しく入れさせていただきます。

それから31ページです。31ページ右に行ってくださいますと、以前、インフラ長寿命計画に基づく行動計画・個別計画というのを策定というような部分はなかったわけですが、この計画自体、作成するのが重要であるということであるという認識から、この分を追記いたしたいと思っております。

続きまして、1枚おめくりいただきまして、32ページの赤字の部分で、まず上の赤字の部分、これも先ほどパブコメで出しましたけれども、以前この部分「バス車両等」と書く前は「貸切バス」となっていた部分ですけれども、乗合バスも含めまして、車両の活用という観点ということで書いていきたいというふうに思っており、このように訂正したいと思っております。

それから同ページの下部分の赤字の部分です。これは、前のページの2の避難・緊急

輸送対策というところにも同じ問題意識で災害時の被災地の支援ということで、代替ルート  
の確保と輸送モード間の連携ということを書いておりますけれども、災害時の機能維持  
という面からも同じ議論があるのではないかとということでございまして、その点についま  
して同様の記載をさせていただいております。

それから続きまして、35ページをご覧いただきたいと思います。海洋開発人材の育成  
につきましても、造船をはじめとします海洋産業の振興にとって大変重要な課題として取  
り組んでおりますので、この部分につきまして追記をいたしたいと思います。次のページ  
にも、指標も含めまして書いております。

それから36ページの下の部分です。これもパブコメでいただいたご意見にございまし  
たように、次世代自動車の普及というところで、以前、インフラとしては充電インフラと  
いうことだけ書いておりましたけれども、燃料電池自動車というものも踏まえた水素ステ  
ーションというのも、今後大きな課題であるということをおパブコメでいただいております  
と、適切にこれにも取り組んでいく方針である旨を追記しております。

それから、続きまして41ページをご覧いただきたいと思います。前回の計画部会にお  
きまして、主に数値指標につきましてご議論をいただいております。ここで全般的に数値  
指標につきましては、今後とも充実が必要と各先生方からご指摘をいただいております。

その中でも特にAの部分につきましては、データ収集をはじめとしまして、この指標を  
工夫していくべきというご議論であったと考えております。

この部分につきましても、私ども今後、努力をしていかなければならないというふう  
に考えておりますので、まさに共通事項①で現状分析あるいはその数値等の情報収集、そし  
て見える化というふうに書いていただいている部分、この部分につきまして、特に地域が  
一体となって持続可能な交通ネットワークの形成を目指すという新たな取り組みについま  
して、もちろんA、B、Cにつきましてもそうなんですけれども、この部分については特  
に求められるという記述をさせていただきまして、今後、指標作り、あるいはその前提と  
なります数値の収集等に努めたいというふうに思っているということです。

ということで、この部分を追記するとともに、表題につきましても、やはり見える化の  
重要性ということもございまして追記をさせていただきたいというふうに思っております。

続きまして43ページの赤い部分、「交通マナーの普及・啓発」という部分です。これは、  
前回の計画部会でも先生方からご指摘をいただいたところです。これは、追記させていただ  
きたいというふうに思っております。

修正箇所は、以上です。

46ページ最後の部分、これも冒頭のはじめにというふうな同じ部分ですけれども、「国  
土形成計画」というふうに修正をさせていただきたいというふうに思っております。

最後ですけれども、先ほど瀧口局長からも話がございましたけれども、現在政府全体と  
いたしまして、まち・ひと・しごと創生本部で総合戦略の策定作業、あるいは国土交通省

といたしましても、国土形成計画あるいは社会資本整備重点計画の見直し作業、これを進めておるところです。

今後、これらの概要が判明した段階で、政府の計画同士の整合性を確保するという観点から、これらを踏まえまして若干の修正、これがあり得ることにつきまして、念のため申し上げたいと思います。説明は以上です。

【福岡部会長】 ありがとうございます。それでは、意見交換に入らせていただきたいと思います。本計画案については、本日の会議で最終的なとりまとめとさせていただきますので、委員の皆様方におかれましては、ご協力のほど、よろしくお願いいたします。

なお、発言される方は、挙手ではなく、私が見えるように机の名札を立てていただければありがたいので、よろしくお願いいたします。

それでは、ご意見をいただきたいと思います。はい、それでは、新しくお見えになりました住野委員、よろしくお願いいたします。

【住野委員】 どうもすみません。今度新しくなりました住野です。どうぞよろしくお願いいたします。

変更点のところを幾つか説明をされました。これはパブリックコメントを受けてということも含めてだろうと思いますが、最初で発言するのは非常に恐縮なんですけど、幾つか4点について、少しご意見をさせていただいて、盛り込まれるのか、どうされるのかという討議もできればありがたいなと思っております。

変更点のところの中で、まずは28ページで、基本方針Cのところでありますけども5段落目、「また、近年、交通における事故やトラブルの多発」ということですが、基本方針Aの中にもLCCの普及ということで、これは観光も含めてインバウンド対策だと思いますが、実は、安いことにどうこういう気持ちはありません。ただし、そのことが以前に高速ツアーバスの事故を惹起をして安い運賃でということがクローズアップされたものですから、ここの中に、運賃は問題は別としても、公平でそして公平になる制度というような言葉を入れないと、要は、ここでの安全対策のところでもありましたけども、どうもサービス水準だけを記載をしてるようでありますので、公平で公正な制度のもとにということ、やっぱり付け加えてはどうかということが、まず1つです。

それから33ページの一番下で、より効果的な安全な交通の実現に資するということ、実は、これは以前にも陸上交通の関係であったんですが、非常に違反が多いと。これは、労働基準法なり自動車で言えば改善基準の違反が非常に多いということで、監査体制の強化ということが言われました。

しかし現実には、監査要員を増やすということについては非常にコストがかかるという意味で、実は、外部委託といいますか監査チームというのを、もしできるのであれば、少しは検討されてみたらどうかという意見が2つ目です。

3つ目は36ページでありますけど、これ交通を担う人材を確保して育てるということ

すけれども、実は、助成金なり給付金が、これは厚生労働省の関係でいろいろ推進をしていただいておりますけれども、実は陸上交通というのは非常に担い手が少ないということの中で、できれば、これは県で認定されるわけでありましてけれども、職業訓練校みたいな発信もしていただきながら、むしろ女性の雇用促進も含めて、まずは資格が取れるようなシステムを作っていただけたらどうか。県を見ますと、大体、業種的には30前後でなっておりますけれども、技術者のところの、また取り分け鉄道であったり、バスであったり、トラックであったりタクシー、これが実際に企業が養成をして資格を取らせておりますけれども、なかなか負担で難しいということで、数値目標も示されましたけれども、できれば職業認定というような形で、これは厚生労働省との関係もあろうかと思っておりますけれども、こういった記載を方向性づけとしてはいただけたらどうかというものが3つ目です。

4つ目は37ページであります。環境負荷というところで一番下のところでありますけれども、実はバイオ燃料とか、いろいろいわれておりますけれども、全くバイオ燃料的なところが書かれてないといえますか。電気自動車であったり、それは否定しませんが、実際にはバイオ燃料エタノールとか、そういったものの活用も、やっぱり今後の新たに検討する、これまでもあるんですが、取り組みとして少し記載をされてはどうかと、考え方としてどうかというふうに思っておりますので、よろしくお願ひしたいと思ひます。

それから最後になります。41ページ、これはパブリックコメントでも、今後の進め方ということで、いろいろ連携を取ってほしいということがありましたけれども、そういうことを書かなくてもけっこうですので、一番下の「その上で」のところ、「本計画に沿って実施される施策の推進状況」の前に、できれば、本計画のプログラムという考え方を入れてまとめていただければ、より一層、流れが分かるんじゃないかなというふうに思っております。

非常に雑ばくなご意見になりましたけれども、よろしくお願ひしたいと思ひます。以上です。

**【福岡部会長】** はい、ありがとうございました。

それでは、ただいまの委員の4点につきまして、事務局からご回答をお願いします。

**【岩城参事官】** お答えいたします。

今まず1点目でございますLCCの話です。28ページ、LCCにつきましても、私どもは、これは安くてただそれだけという話だと思っております。もちろん安全面も重要です。安全面につきましては、まさにCの②のところに書かせていただいております。監査の充実、強化を含めまして、安全に関しましては、これはどの何であろうが基準は同じです。それはもう当然のこととしてというふうに考えております。

それから、2番目のご指摘の監査改善基準の違反について、監査回数も増やせないだろうというような話もございましたけれども、これはまさに競争環境の整備ということからも言えるかと思ひます。これも、先ほどご説明しました33ページの最初のところにも、この部分は、きちんと書かせていただいているということです。

それから、地域で交通の事業を担われる方々の確保ということです。これにつきまして、まさに今後検討が必要だということで、35ページ以降に、各人材の確保、方策で、今後も検討するというので書かせていただいております。今までの取り組みをさらに推進していくものに併せまして、今後新たに検討することにつきまして、書かせていただいておりますので、今後また具体的に進めていく課題ではないかなというふうに考えております。

それから、先ほどのバイオの燃料、そういったものの関係のということです。これにつきまして、37ページの一番下にございます。これは航空分野におけるということでも、特出しはしておりますけれども、こういう新しい燃料につきまして、私どもは、今後の取り組みの中として取り組んでいきたいというふうに思っております。

それから最後、41ページです。今後の取り組みの点につきまして、次のように、きちんと進めていくための覚悟はということだというふうに認識しております。

その点につきましては、まさにここにも書かせていただいておりますけれども、私どもも実際、ここは計画部会でご議論に対して形を作るわけですけれども、今後、それぞれの書いている施策を進めていくに当たりまして、まさにこの審議会でも、フォローアップをしていただくというふうに考えておまして、その旨、ここに書かせていただいておりますので、御指摘の点は含まれているのかなというふうに思っております。以上です。

【福岡部会長】 はい、ありがとうございました。ただいまのご回答に対して、住野委員いかがでしょうか。

【住野委員】 網羅をしてないという認識でとらえておりますので。ただ、最後の修正点で、ここはバスを入れようとか、いろいろ修正されたものですから、具体的にバイオ燃料も、航空だけではなくて陸上交通もという意味で言ったんですが、ご説明でそういうことも含まれているということであれば、あえて、これ以上言うことはありません。

【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。家田委員、お願いします。

【家田委員】 事務局、どうもご苦労様でございました。さんざん議論したものなので、ずいぶんブラッシュアップされたと思いますね。

なるべく早く決めたいと思うんで、このような案で行ったよいと思うんですが、若干気がついてというか、もし文言を補えたらと思うところを、ほんとにマイナーな話なんで申し訳ないのですが申し上げます。

30ページ赤で追加されたところございまして、下の○で「環状交差点」という言葉があって、これは日本語で言えば環状交差点なんだろうけども、あんまり普及してる用語ではないので、下に脚注を入れたいほうがいいと思います。ごく事務的に脚注を入れていただきたい。専門家の中では「ラウンドアバウト」という言い方をすることが多いし、普通の人の中では「ロータリー」と呼ぶことが多いですね。要するに、優先関係をはっきりした上で、無信号で安全に円滑に通す交差点というような、何か定義を入れていただき

たいです。

もう1点は43ページ、これも新しく赤が入ったとこで、これはいい言葉を入れていただいたと思います、「交通マナーの普及・啓発」ということですね。43ページの上から1つ目の○のところですね。もし可能ならば、ここにちょっと修飾語っていいのか、交通マナーの前に補う面が必要なんじゃないかと思ってるんですが。

それはどういう意味かという、この白丸が全般的に公共交通政策部の視点から書いてるところが多いんですけども、交通マナーというのは決してそれだけじゃなくて、例えば道路の施設の老朽化に極めて大きな影響を及ぼすところの大型車の過積載の問題、それから不安全な運転行動をすることによる安全性の阻害、普通の交通安全ですね。それから例えばシルバーシートの適正な利用による、などのエチケットとか、そのようなことを全部込みにして交通マナーって言うていいと思うんだけど、普通に交通のマナーと言うと、もうちょっと限定的なものになると思うので、もし可能なら、ここにちょっと一言、二言補うと、現状の交通の諸問題がよく国民に伝わるんじゃないかと思いました。以上です。

【福岡部会長】 はい。それでは、事務局、よろしくをお願いします。

【岩城参事官】 それは、書きぶりちょっと少し考えてみたいというふうに思います。

【福岡部会長】 はい。交通マナーと言うと、何かかなり狭い意味で取れますね。今の過積載は道路の老朽化の大きな原因となっています。事務局をお願いします。

【桑田企画官】 後半の交通マナーの部分につきましても、なかなか表現はちょっと難しいかもしれませんが、例えばというようなことで脚注辺りとか、そんなイメージかもしれませんが、少し検討いたします。

【福岡部会長】 ほかにはいかがでしょうか。まとめる、まとめると言ったものですから、皆さん、なかなか言い出しにくいかもしれませんが、今日は最後にしたいと思いますが、ご異議がない場合であっても、今後の交通政策を進めるに当たって、こんなことを期待してるとか、こうすべきだというようなことも併せて述べていただくいい機会だと思いますので、よろしくお願ひしたいと思います。坂東委員、お願いします。

【坂東委員】 では、その言葉に力づけていただいて。

この計画は私、最後の段階で参加いたしましたので、ほんとの関係の皆様が十分に討議されて、きちんとした抜けのないすべてを網羅した姿形は整っている計画になっていると思います。

役所が作るのは、こう、かくあるべしということは十分承知した上ですけれども、これからの21世紀の交通、国土を考える場合には、それをすべて同じ速度で同じ配分でやっていくということは不可能ではないかと。

ですから、あくまで文章は文章として、実際に実行されるときには、当然メリハリをつけられると思いますけれども、これを公表される場合、国民の理解を求められる場合においても、そうしたメリハリのついた推進が必要だということをアピールさせていただきたい。

特に進めるという部分については、皆さん賛成されると思いますけれども、廃止をする、あるいはメンテナンスのコストを誰が負担するのかといったようなネガティブな部分についてのコンセンサスを得るのは、大変難しいし、それは計画には書きにくいことですが、実際では大変重要だと思いますので、ぜひその辺も配慮していただければと思います。

計画としては、ほんとはよく整っておりますし、特に私は、2020年に向けて、単なるイベントで、オリンピックがイベントで終わらないで、今後の21世紀の国土の姿をどうするのか、国民の生活をどうするのかということの上で、1つの起爆剤として利用・活用するという視点からも、この計画は形としては2020年ですが、その先まで見据えたものであってほしいと期待しております。どうぞよろしく願いいたします。

【福岡部会長】 ありがとうございます。家田先生や私どもは、現在、維持管理について、委員会で検討しているのですが、今言われたようなことが大きな問題となっているんですね。今のご意見、私どもとしては力づけられるというか、非常に重要な問題で、ちゃんと考えないといけないと思います。ありがとうございます。

ほかには、いかがでしょうか。はい、丸井委員、お願いします。

【丸井委員】 前回の委員会におきましては、大変たくさんの指摘事項が出されたかと思っておりますし、いろんな観点から指摘が出されたものを、その後かなり時間をかけて検討していただいて、基本的に指摘事項を盛り込んでいただいたというふうに受け止めております。

さらにパブリックコメントに対する対応項目についても記載をされたと、そしてさらに事務局部内でも検討されたものを書かれてるというふうに受け止めております。

取り分け基本方針Cの安全・安心の項目に関しましては、やはり地震等だけではなくて、異常な雨の降り方による多大の人命の損失を伴う災害といった事態も背景として、そういったことも直接書いていただいたというふうに理解しております。

それから、30ページにありますような、災害発生時に停電による信号機の機能停止のところも、これもまた影響が大きいことですので、明記していただいたのは妥当だというふうに思っております。

これは、例えば数年前に新潟では、完全に冬場にホワイトアウトしてしましまして、何十万人という人が影響を受けるということと同時に、新潟市内の交通が完全に信号がダウンして途絶えて非常に危険な状態だったということが現実にございました。そういうことを踏まえすと、こういうところで明記されているというのは大変ありがたいというふうに思っております。

それから、災害時の代替ルートの確保とそれから輸送モード間の連携、これは陸・海・空のそれぞれの機能を理解して緊急時の輸送ルートを確認するというところでありますけれども、これも、避難緊急対策そのものだけではなくて機能維持も必要だということで、ちゃんと明記していただいたということを受け止めております。

それから35ページのところの海洋開発人材、これも必要なことだということで書かれ

ていると思います。先ほどの住野委員から指摘されました、どのようにして、そういう人材を養成するのかということは、当然問題になろうかと思いますが、この計画に基づいて施行して施策を行っていく段階では、具体的には、どのようにして海洋開発に必要な人材を養成していくのかという、そういう裏付けの構築も必要だろうというふうに思う次第です。

以上ですが、1点だけお伺いしたいことは、パブリックコメントで非常に多様な意見が出されておりまして、それもできるだけフォローされてると思いますが、数としての80のは、これ機関ですかね、それ80件、そして項目で言うと350件ですか、この数というのは、事務局の受け止め方としては、どうなのでしょう。つまり、期待どおり、いろいろな意見が出たというふうに考えられるのか、あるいは期待よりは少なかったのか。その辺は、他の案件に関するパブリックコメントのこれまでの実績等を踏まえて、どんなふうに受け止めておられるか、1点お聞かせいただければ、ありがたいと思います。

以上です。

**【福岡部会長】** ありがとうございます。それでは事務局、お願いします。

**【岩城参事官】** 承知しました。パブリックコメント、ほんとに今先生がおっしゃったように、多様なご意見をいただいております。件数といたしましては、かなり多いほうではないかというふうに思います。

ちなみに前回の、今回初めての取り組みですので、ちょっと比較はできませんけれども、前回の社重点に比べますと、社重点はパブリックコメントともに都道府県にも聞くという仕組みになっておりますので、都道府県が意見の中心となったということですが、都道府県の意見と一般の意見を合わせますと同程度ぐらいです。でも、都道府県以外の一般の民間の方々を含めると圧倒的に数が多いと考えております。

**【丸井委員】** どうもありがとうございました。

**【福岡部会長】** はい。そのほかにいかがでしょうか。はい、原田委員、お願いします。

**【原田委員】** いろいろと議論してきたものですから、特に内容についてということはないんですが、今後のことでもいいから何かあればということ。すみません。

交通政策基本法ができて、交通政策の長期的な方向性を踏まえて、今後講ずべき交通に関する施策を定めた。この言葉で言うと非常に当たり前ですけど、交通政策基本法自体が新しいものですので、極めて新しい取り組みに取り組んで一定のところをまとめたということだと思います。

地方創生ということでAのところはかかわってるというお話もありましたし、最近は人口ずっと減っていくということに対しても何とかせないかんということで、いわゆる過去から現在まで見て、トレンド的にこうなるけれど、じゃあ、どうしようということを、より積極的に計画的に目標を定めて、それらの目標を定めて、これに向かってやっていかなきゃいかんということを強く出してるんだというふうに思います。

特にAのところは、道具立ててといたしますか、国土交通網も、それから拠点も、具体的

に動き出すということで、ほかの部分も、目的地というかトレンドでやっているところから変えて計画的にしているところが多分にあると思いますので、ほかのところもそういう制度というかツールというか、そういうものを、ぜひフォローしていただくようお願いしたいということと。

それから、今一番最初に申し上げたAのところ、ネットワーク+コンパクトで地方自治体を中心となってやるところについても、そういう考え方とツール、そういうものは用意したけれども、地方自治体が本当にできるかどうかというのはこれからの話で、できるところとできないところがどうしても出てくるというか、そこはむしろ競争であるというふうに思っていますので、その辺の具体的な運用をしっかりとやっていって、うまい基準、皆さんが納得するような基準で選ばなきゃいけないし、その成果は、さっき言った地域の創生というところに結びつけて、できれば評価するように将来はしたいなというふうには思いますので、よろしくお願ひしたいと思います。

【福岡部会長】 ありがとうございます。原田委員が言われたように、初めてつくられる計画であるということで、いろんな数値についても、指標についても不十分なところがあるというのは、委員会でも認めているところであります。こういったことをフォローアップの中で十分やっていかなきゃならないと私も強く感じてます。その辺について、今後も委員の方々から、いろいろご意見を伺うこともまた必要になります。ありがとうございます。小林委員、お願いします。

【小林委員】 今、原田委員がおっしゃったことに関連するんですが、今日初めて来て、非常に立派にまとめられていると思うんですが。

11ページに、ちょっとこれ確認をさせていただきたいと思ひまして、目標2で、ほかの目標は全部例えば展開するとか、こういう書き方になってるんですが、ここだけが後押しをすると、こういう表現になっているんですが、これはやっぱり主体は地方であるということをズバツと言ひ切つてると、そう受け止めて、ある意味で非常に厳しい表現ですけども、それでよろしいんでしょうかと。

【岩城参事官】 先生おっしゃるとおり、まず、この部分につきましては、自治体を中心となってということで基本計画の中にも書かせていただいておりますけれども、まさに主体は地域だということで、それを国としても後押しをするという、そういう形をとらせていただいております。

【福岡部会長】 よろしいでしょうか。それでは竹内委員、お願いします。

【竹内委員】 ご説明ありがとうございます。多くの委員の方々のおっしゃることを的確に反映していただきまして、また私もいろんな言ひたい放題言つたこともまとめてくださひまして、ほんとにありがたいと思ひております。

そういう意味ですと、特に今はもうここで、この文言どうこうっていうことはありませんが、先ほど福岡先生おっしゃったとおりで将来的なことで、お話しいたしますと、46ページの一番最後になります。最後の下から2段落目の「さらに、本計画の」というとこ

ろで、ここ施策の実施状況について適切なフォローアップを行うことが極めて重要であると書かれています。これはまさにこのとおりでありまして、これはもう全然問題ないところなんですけれども、今回この計画は初めて交通政策基本法に基づいて出てきたものであることを認識する必要があると思います。私もこれまでも何度も申し上げてきましたが、例えば11条で国民がちゃんと考えなきゃいけないとかいうことがあり、また、大体11条の前後に国の責務とか地方公共団体の責務とか、そのあと連携とかいうことがあります。

ですから私が思うのは、施策の実施状況だけをフォローアップするのではなくて、ほんとに国民が政策的に関与してるのかとか、あるいは連携はちゃんと取られているのかとか、国や自治体は責務を果たしているのかということについてのフォローアップも大事だと思うんですね。

ですから、単に数字を追うだけではなくて、今後のフォローアップとして、そういう交通基本法がうたいあげてることがほんとにできてるのかどうか、そこも含めたフォローアップをぜひ今後、お願いしたいというふうに思っております。以上、意見であります。

【福岡部会長】 ありがとうございます。事務局、よろしいでしょうか。

【岩城参事官】 特に先生からご指摘いただきました、もちろんこれは国の計画ですので、国のやることが中心になっておりますけれども、国中心でのフォローアップになるかと思っておりますけれども、特にAの部分につきまして、これはまさに自治体等が中心になってやるものですから、そういった意味で自動的にそういう形になりますので、先生がおっしゃってる趣旨を反映させるようなフォローアップの仕方にさせていただきたいというふうに思っております。

【福岡部会長】 はい、それでは、大串委員。次に中井委員、お願いします。

【大串委員】 今の竹内先生のお話をお聞きして、余計そうだなと思ったんですけれども、特に公共交通の見える化と持続可能にしていくというのは、この施策の中で非常に大事なことだと思うんですが、持続可能性を阻害してる要因というのは、必ずあるはずだと思っております。例えば女性の活用ということで、いろいろ書かれておりますけれども、女性のトラックドライバーが根づかない原因が、例えば港湾の荷物を運ぶときに、港湾の前でずっと4時間も5時間も待たされてトイレのない状況で、とてもじゃないけど、従事したくてもできないような状況、阻害要因があるとか、ヒアリングで様々見えてきたところもありますので、そうした阻害要因ですね。過積載もそうだと思います。せっかく補修をしたのに、すぐひどい状態になってしまうような、こういった要因が、持続可能性を持続可能なものじゃないようにしていますっていうようなことの見える化も、ぜひ啓蒙を含めてやっていただかないと、せっかくみんなでいいものを作ろうね、作ってきたよねってなっても、阻害要因が大きくなって持続可能性をだめにしてしまうこともあると思いますので、そちらのフォローアップも、ぜひお願いできたらと思います。

以上です。

【福岡部会長】 ありがとうございます。それでは、中井委員、お願いします。

【中井委員】 はい。よくとりまとめていただいているので、中身については、私はこれでよろしいのではないかと考えております。

その上でのコメントですけれども、先ほど坂東委員も少しおっしゃられたんですけれども、計画期間が、東京オリンピック・パラリンピックがあるということもあって、2020年とされており、2014年はもう年末に近づいてきていることを考えると、実質的に5年ちょっとという、基本計画にしては非常に短い計画期間だと思います。

ですから、その中でPDCAだとかフォローアップというのは、時間的なスケジュールでいくと、かなり窮屈な計画になってるという意味では、1つは、これは閣議決定されたあと、どういう手順でこれのフォローアップ等をスケジュール感を持って進められるのかということをお伺いしたいと思います。

それから、ここに書いてあること自体は、もう少しやっぱり長いスパンで普遍的な目標として可能なようなものもあって、たまたま指標の目標年次が2020年になってますというような部分もかなりあるんじゃないかと思っておりますので、その辺りをうまく皆さんにお伝えできるように、公表されたあと、していただければと思います。

それから、1つだけ形式的なところなんですけれども、13ページのところで、正確に言うと12ページからなんですけど、施設のバリアフリー化のところ、例えば13ページの上に②の視覚障害者誘導用ブロックの整備率ってありまして、鉄軌道駅が93%から2020年度約100%ってなっていて、その次のバスターミナルも、2020年度は100%という意味なんですよね、これ。そこの矢印の先がないので、何でここだけ数字がポコッと出ているのかなと思いましたので、もう一方の参考資料を見ると、これ全部目標値が共通して100%なんで、どうやら同上ということで省略されてるみたいなので、ここ、あまり誤解を招かないようにしていただければと思います。以上です。

【福岡部会長】 はい。ありがとうございました。ただいまのご意見に対して、事務局、お願いします。

【岩城参事官】 フォローアップの仕方ですけれども、これはまだ今、具体的な案はなく、今から検討を進めたいというふうに思っております。先生がおっしゃるように5年という期間ですので、私どもも、できるだけ短い範囲でのフォローアップに努めたいというふうに思っております。その際には、まさにこの計画部会におきましても、いろいろまたご協力をいただければというふうに思っております。13ページの書き方、これはまさに同じだから書いてないというところだけなので、ちょっと表現の仕方を考えさせていただきたいと思っております。

【福岡部会長】 はい。ありがとうございます。それでは辻本委員、お願いいたします。

【辻本委員】 はい、ありがとうございます。私もちょっと分野が違うので、こういう計画に携わらせていただいたのは初めてなんですけれども、そのためにいろんなことを申し上げて、それもうまく取り込んでいただきながらまとめていただいたと思います。

私が一番気になったことは、何人かの委員がおっしゃったように、基本計画というも

のと言いながら、やっぱり計画年限が短いのではないかと思います。それから、この中でせつかく長期的な視点から入ってるものが、どういうふうに次につないでいくのか。ただ単に数値目標を挙げて、それをフォローアップしていくというだけではなくて、ここから何をさらに長期的に大事かということを見つけていくことがフォローアップの中に入ってくるんじゃないかという気がしました。

それから、私がこの議論に加わらせていただいて気になったのは、いろんな数値目標が、やっぱり原田委員がおっしゃったように、これまでの計画はトレンドの外装みたいな形で求められたのが、少しずつ計画論的になってきたと。じゃあ、何がトレンド的なままなのか、何が計画的な議論が、あるいは理論的なものが入り込んできたのか、そこをしっかりと見極めて、次回にはもう一步前進しようと。すなわち、フォローアップ、トレンドの外装だけでなく、どんなわれわれに手法がさらに期待されているのか、それを自分たちで見出して、自分たちというのは、大学の間もそうだし、それから行政の間も、トレンドだけでは、やっぱりこの新しい世の中に対応できていかない。

それからそのあと、いろんなベストミックスにしたって持続性だって、コミュニティ、コンパクトシティだって、様々な概念は出てきたんだけど、それをどう定量化して、どう目標化するかっていうことに関しても、まだ言葉だけしか書いてない。

その辺がこの短いフォローアップの期間中に少し整理できて、やはりその次には長期的なものが非常にしっかりしてきて、その中で例えば社重点に合わせた10年のようなピッチで作り変えていけるような仕組みができることが、フォローアップが数値だけを追うだけでない、いい視点かなと思いますので、今後またそんな議論がされればありがたいと思います。意見だけになりまして。特に今回の基本計画の文面とかは、よく練られてますので、特に申し上げることはございません。

ありがとうございました。

**【福岡部会長】** ありがとうございました。先ほど家田委員が早くまとめようと言いましたように、もうかなり長い間、この計画について議論してきました。しかし、問題点は今ご指摘のようなものがあります。これからぜひフォローアップの中でご検討していただく必要があると思っています。はい、それでは飯尾委員、お願いします。

**【飯尾委員】** もう、まとまる段階でございまして、これまでずいぶん意見を申し上げましたので、内容についてはもう、これで決められるということをご期待したいと思います。

せつかく今ご意見が出たのは非常にごもつともなご意見ばかりで、うなずいておりまして、これからフォローアップの仕方を考えられるというので、ご参考までに私の考え方を申し上げます。

フォローアップとかいうことは、やりますというのは簡単なんですけれども、どうやってやるのかって、けっこう難しいと思うんです。例えばちょっと考えるだけで、例えば3つ考えられるので、1つだけではなくて、3つのことを考えられたらどうかということです。

1つは、ここにも書いてますように、この計画部会とか何か小委員会を作って、何か会合でフォローアップする。これは全部やりますから、フォローアップらしいんですね。それで大体、事務局の普通の習性からすると、そういう会合があるとやらないといけないので、必ずフォローアップをされるだろうというので、皆さん期待しておられるんです。

ところが、この部会はまた今度、来月は違う計画についても考えなきゃいけなかったりして、日程的にもそうそうは開催できないんですね。

だから、そういう点で言うと、そんな遠くないときに、一度これ会合されるというのは必要なんですが、会合がなければ、その間ほっといてよいかといたら、そうではないだろうというので、3つと言いましたが、あと2つのことをお考えいただきたいなと思うんですね。

2番目は、そういうフォローアップでは、数字というのが目的、非常に大切だから、把握するのは大切ですけど、数字だけで例えばこれ、この計画の中身はたくさん、各部局担当しているところがございます。そこに数字だけ聞いて何かというのは、ちょっとフォローアップとしてどうかなと思います。こういうことを考えたけど、今現場では何が起きているのかということ一度、役所のどっかで集める必要があって、そういう点では、何が起きているのかということを担当部局との対話というのは、定期的にやっぱりやられる必要があるんじゃないかと考えます。

大体この計画を作って審議会があるからって言って皆さん、ほかの部局からもたくさん陪席に来ておられますが、こういうときには聞かれて当然なんです、そういうないときも、やっぱり順番にですね、これ、一斉になるとザッと見えないことが順番にヒアリングでもされておるといって、やっぱり見えるということがあって、もちろん担当の方も交代されるんですけど、それはやっぱり役所全体として蓄積していくということが大切です。今回何が反省点かといって、やっぱり急に考えても、どれを指標に取っていくのか、なかなか現場では出てこないということは、やっぱり準備がないと、これはできないということで、日ごろから担当部局と対話をしていただきたいということ。

それから3番目のフォローアップというのは、実は今回この中にも書いてある異例のことだと思いますが、41ページにやっぱり現状把握や分析、情報収集をはじめとしてというのを、議論して、書いたわけです。

じゃあ、これをどうやって具体化するかです。もちろん人手もかかるし、いくらか資源がかかることですので、そんなにやたらとは出ませんけれども、これはそういうことだなあと思ってるだけでは、これはもう5年の内に、とてもじゃないけどできないわけです。

どうやってこれ調査研究をしていくのかということ、この計画できた瞬間に、役所としてこれ腹をくくってやっていただかないと、とてもじゃないけど実現しません。研究だけでも大体1年とか2年はかかるわけですから。そういうことから考えると、この調査のことについては取り分け弱いなと思うことはしっかりと直後にでも始めるということが必要ではないかなと感じます。例えば、ここの場でやる以外に、今申し上げた2つぐらいの

ことが考えられますので、ちょっと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。よろしくお願ひしたいと思ひます。それでは、矢ヶ崎委員、そして大橋委員、家田委員の順番でお願いします。

**【矢ヶ崎委員】** すみません。発言の機会、ありがとうございます。

今まさに飯尾委員がおっしゃったところを、私も今ずっと考えておった次第なんですけど、もうここまでまとまったということになりますと、2020年まで一刻も早くやらなければいけないという段階に来ていると思ひます。

一刻も早くやらなければいけない段階なんですけれども、2020年まで、そう多くの年限がないということをお考えますと、まずは一刻も早く立ち上げて、スピード感を持たせた上で進めていくというようなときに、見える化というものをどういうふうにも効果を持たせていくかという、そういうことをちょっと考えていただいて、例えば数値目標だけに細かく、今先生もおっしゃいましたけれども、こだわるのではなくて、前に進めていくために必要な見える化というものは何なのかということをお常に意識されてということをお希望しております。

例えばここにも、41ページに書いておりますけれども成功事例、海外のものもそうですが、国内でもスタートダッシュができた地域からは、いくばくかの成功事例が上がってくると思ひますが、どうやったらうまくいくのか、何が隘路なのかといったようなプロセスに関する見える化というものが、スタートダッシュのときには必要になってくるかというふうにお思ひます。

それが一定の期間経過いたしまして、ある程度定着あるいは広がり、横展開が見えてくる段階になったときのまた見える化というものは、どういうふうにあるべきか、少し段階的に考えていくといいのかなというふうにお思っております。

とにかく時間がないので、ここに書かれたことを着実にスピード感を持って進めるためのフォローアップと見える化について、しっかり考えていきたいと思っております。

ちょっと意見というか所信表明になって。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。次に大橋委員、お願いします。

**【大橋委員】** どうもありがとうございます。辻本委員と飯尾委員に言っていたんですけど、41ページの①の進め方の最初の○のところは、私もほんとに重要だと思ひつていて。特にベストミックスといったときに、アカデミックに言うとお、何かの指標に照らして最適化した結果のミックスだと思うんですけど、それって一体どういう概念なのか、アカデミックにも多分考えられてきてないんじゃないかと思ひつて。

そういうのはディシプリンの中で、じゃあ、先ほど坂東委員がおっしゃったんですけど、何を取って何を切るのか、話も、ある種、そういうふうな考え方から本来出てくるのかな。つまり情報は集めるんだけど、それをどう調査して、それで生かしていくのか、というのは、やはりここにある産官学の連携というか、アカデミック的にもいろいろ多分貢献し得るところはあると思ひますし、ぜひ、いろいろかかわらせていただきながら、み

んなで考えていける、いい素地ができたのかなというふうに思っています。

ある意味、ここまでの計画は、いろんな各部署から集めた数字を取り入れてうまく入れ込んだということなので、ここから先というのは、もう少しフェーズが変わってくるのか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。

それでは家田委員、お願いします。

【家田委員】 36ページなんですけど、いろんな数値、数値だけが大事じゃないと言ったんだけど、とにかく数字もあんまり違和感が無いようにしないとイケないと考えており、36ページの上の鉄道の貨物輸送トンキロ、海運の貨物輸送トンキロで、現状が有効数字3桁で書いてあるのに、次の目標は4桁という、より緻密なものになってるのは、違和感あるんですね。

ほかは、パーセントのところは3%だけ上がるとかというのは、そういうのは3%上げようという意味ならいいんだけど、これはどう計算しても、あんまり、端数になっちゃうんだけど、ここはどういうことか。これは単純に質問です。

あと、感想を先に言うと、1つは、大橋先生もおっしゃったようなデータのところなんですけど、41ページの、これはみんなが連携してやりましょうというのは、みんな言うんですけど、実際は現場では、いろんな事業者は自分とこの経営情報を出したがるというのが実情です。法律が決まってからでも、みんな苦労してるんです、現場で。

だから、この法律が左のページに第10条2項なんて書いてありますけど、ここを入れたのが画期的な前進なんですけど、ただフィールドはまだ全然追いついていない。だから、それを法律の先生、経済の先生、商学の先生、そういう方々がみんな協力してもらって、これを断固進めるといところがネックというか大事なことだと私も思っております。

それから2つ目の感想ですけど、先ほどパブリックコメントで、Aの生活交通の話が多いのはそのとおりだとは思いますが、一方で私が見る限り、一番難しいのはBです。特に港湾での寄港の数が基幹航路が週何回を何回にするというのは、これは現状維持だって、かなりの努力を要する。単に汗かきやいっていいもんじゃなくて、相手もついてきてくれなきゃいけない話です。それを上げようっていうんですから、これは相当な困難。だけど、やっぱり目標にせざるをえない。

そのところがやっぱり国民にまだ訴えが足りないなという感じは、パブリックコメントが少なかったという意味で、私は感じてます。だから、多いところが大事だって読むんじゃなくて、大事なところを伝えきってないなという読み方も、パブリックコメントから少し知り得るなという感想が2点目です。

最後ですけども、隣の国でフェリーが事故を起こしたりとか、いろんな安全の問題を起こしたりする。要するに交通の問題というのは、わが国でこうやって基本計画あるいは政策基本法を決めたということのバックにあるこの大事さというのは、別にうちのことで

じゃないんだよね。交通にかかわる政策について、近隣諸国と対話をもっともっと進めるというような辺りも、これからのやってくるべきことじゃないかと思ってます。今回はそこまでは盛り込めませんでしたけども、今後の勉強課題として、ご記憶いただけたら、ありがたいなと思いました。以上です。最初のところだけ、ちょっと教えていただきたい。

【岩城参事官】 すみません、ちょっと事務局で確認いたしたいと思います。

【家田委員】 もし、あんまり意味がないんだったら、丸めたほうがいいと思いますよ。

【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、時間前ですけど、ほかに特段のご意見はございませんようですので、本日の交通政策基本計画案については、幾つかの修正点はございますが、全体としては、おおむね了解を得たものと理解させていただきます。

なお、本日ちょうだいした委員のご意見等の扱いや、先ほど事務局からの説明のありました政府の他計画との整合性の確保等につきましては、私にご一任いただきたいと思います。その上で、妥当である旨を計画部会の意見として報告したいと思います。いかがでしょうか。

【一同】 意義なし。

【福岡部会長】 ありがとうございます。交通政策基本計画については、昨年末に交通政策基本法が成立して、今回初めて作成するに当たりまして、大変委員の皆様にはご努力をいただきまして、計4回の会議を通してご議論をいただきました。今日このように、ほぼ問題なしということでまとめさせていただきました。ありがとうございます。

それでは、本日の議事は以上です。これをもちまして、本日の計画部会を終了いたします。最後に、事務局から連絡事項があるようですので、よろしく申し上げます。

【桑田企画官】 福岡部会長、議事進行ありがとうございます。事務局から幾つか連絡事項がございます。

まず、本日の計画部会の議事録につきましては、後日、各委員の皆様へ送付いたしまして、ご了解をいただいた上で、公開する予定です。

それから、今後の進め方について、福岡部会長からもお話がありまして、まず交通政策基本計画（案）について、妥当である旨の報告を計画部会から親審議会に対して行っていただきます。その後、親審議会の両会長より国土交通大臣に対して答申を行っていただきまして、閣議決定に向けての作業を進めることになっております。

以上の手続につきましては、諸般の情勢等を踏まえながら、適切に進めてまいりたいと考えております。交通政策基本計画の案の作成に関しまして、8か月間にわたりまして、皆様にご審議いただきまして、誠にありがとうございました。

続きまして、次回以降の計画部会について、ご連絡いたします。次回は、社会資本整備重点計画の審議になりますので、担当しております中原参事官から申し上げます。

【中原参事官】 事務局で、社会資本整備重点計画を担当しております中原です。よろしくお願ひします。

次回の計画部会から、交通政策基本計画に引き続いて、社会資本整備重点計画に関してご審議いただきたいと考えております。現在、社会資本整備重点計画は第3次で、今3年目ですけれども、一昨年の笹子トンネルの事故以来の昨年のメンテナンス元年の取り組みを踏まえて、インフラの老朽化対策が充実してきたこととか、あと国土強靱化対策の進展や、昨今の防災・減災対策の進展等、社会資本整備をめぐる状況が大きく変化しております。そうしたことを踏まえまして、新たな課題に対応して、中長期的な見通しを持った計画的な整備を推進するために、社会資本整備重点計画の見直しに着手することといたしました。

そこで次回の計画部会では、まず社会資本整備重点計画の見直しの方向性に関しまして、皆様にご議論、ご審議いただきたいと考えておりますので、引き続きよろしくお願ひいたします。

【桑田企画官】 以上で、事務局からの連絡事項は終わりになります。これで、本日の計画部会はすべて終了です。ご審議ありがとうございました。

(了)