

社会資本整備審議会・交通政策審議会交通体系分科会計画部会

交通政策基本計画小委員会（第10回）

令和3年3月29日

【交通政策課企画室長】 定刻となりましたので、ただいまから第10回交通政策基本計画小委員会を開催させていただきます。

冒頭の進行を務めさせていただきます交通政策課の河村です。どうぞよろしくお願いたします。委員の皆様におかれましては、年度末の大変お忙しいところをご参加いただきまして、まことにありがとうございます。本日は9名の委員の皆様全員にご参加いただいているということでございまして、会議の定足数を満たしていることをご報告いたします。

続きまして、議事の公開について申し上げます。本日の小委員会は、運営規則によりまして原則として公開するとされております。本日の会議も公開で開催しておりますので、あらかじめご了承いただきますよう、よろしくお願いいたします。

続きまして、資料の説明および質疑応答についてご案内いたします。事務局より説明する際には、資料を画面に配信させていただきます。委員の皆様には事前に電子メールで資料を送付させていただいておりますので、もし何か不具合がございましたらそちらもご参照ください。また、進行途中でご不明点等ございましたら、画面上部の吹き出しのメッセージ機能で知らせていただくか、または、事務局の緊急連絡先までご連絡をよろしくお願いいたします。

それでは、これ以降の進行は家田委員長にお願いしたいと存じます。どうぞよろしくお願いいたします。

【家田委員長】 はい、家田でございます。皆さん、お集まりいただきましてありがとうございます。皆さんから多数のご意見をいただき、まとめているところのこの基本計画も、だいたいまとまりの時期にきまして、31日に計画部会があつて、そこに諮るという運びでございます。小委員会としては、とりまとめのタイミングにいとご認識ください。今日は、一通りご説明いただき、皆さんから最終的に微修正があればそれを議論していただく、という回でございます。どうかよろしくお願いいたします。それでは、早速ご説明いただくということでよろしいですか。

【交通政策課長】 交通政策課長の中村でございます。それでは私の方から、本日、資料1と2として用意してございまして、資料1は概要をまとめたものでございます。それ

から資料2につきましては、前回ご審議いただきました概要版につきまして、少し箇条書きになったところを本文、文章化いたしまして、素案としてまとめたものでございます。

まず、資料1の概要の方の1枚目、2枚目につきましては、1章から3章について1枚目で概要をまとめたもので、あまり大きく変わってございません。また、2枚目については、第4章の個別の施策を網羅的にまとめたものでございまして、この冒頭から3章につきましては、資料2を用いまして、前回の小委員会で先生方からいただいたご意見を踏まえて直したものを中心に、まず冒頭から3章までご説明させていただいて、その後、4章の個別の施策を少し補足するかたちで説明したいと思っております。

まず、資料2の2ページでございます。冒頭のはじめの部分でございますが、交通政策というのは少しずつ改善してきたわけでございますが、それでは少し手遅れとなる、というご指摘を受けまして、その旨、「もはや逐次的・漸進的な改善では手遅れとなるおそれがある」というような文言を追加してございます。

続きまして、3ページ以降でございますが、これは共通でございますけど、前は箇条書きでありましたので、第1章のこの下の部分ですとか、それぞれの章ですとか項目で何を言っているのかという柱書きのようなものを追加して書いてございます。

続きまして、5ページにまいりまして、村上委員の方から、防災の観点から都市計画やまちづくりとの連携を図るべき、とのご意見をいただいております。そのような、すまい方や土地利用との統合的な公共交通システム、というような言葉を追加しております。

続きまして、7ページ、第2章でございます。これが「交通が直面する「危機」と、それを乗り越える決意」の部分でございます。これまで先生方のご意見を多数いただいたところでございます。まず、はじめに7ページの13行目でございます。家田委員長から、自由に移動できることがいかに重要かということが、コロナで再認識された、というようなご意見をいただきまして、そのような文言を入れ込んでおります。

それから、28行目以降のところでございます。小林委員の方から、公共交通の危機感について、空白地域が増えている等、もう少し緊張感のある書き方を、というご意見をいただきまして、この交通の「空白地域」が拡大しているということで、「モビリティの確保が極めて切迫した課題となってきた」というような文言を追加してございます。

冒頭申し上げるの忘れておりましたが、前回から大きく書き加えたり修正した部分は赤字の部分にして、多少わかりやすくしてございます。

7ページ35行目以降でございますが、家田先生からの、本来の「公共」という言葉が

持つ意味と、「公共交通」という言葉で使われている意味について、少し開きがある、というようにご意見をいただいたことを踏まえまして、我が国における「公共交通」というのは、民間事業者により供給されて一定のルールの下に誰もが利用できるというような条件について、少し追記をさせていただきます。

続きまして、8ページにまいりまして、4行目の終わりから5行目でございますが、小林先生の方から、地域公共交通に関する主語が明確でない、ということでございまして、昨年改正されました、地域公共交通活性化再生法によりまして、マスタープランである地域公共交通計画の努力義務が地方公共団体に加わったということ等も受けまして、「地方公共団体が中心となって」という文言を追加させていただきます。

同じく8ページの12行目でございますが、村上委員からのご意見で、過疎地等における共助の取り組み等、共助の視点にも言及を、とご意見をいただいております、「ボランティア」ですとか「地域の助け合い」による「移動手段の確保」といったような文言を追加させていただきます。

それから、同じ、14行目の続きでございますが、既存の交通事業者の苦境だけでなく、共助や自助の分野についても言及、ということで、高齢者の方が自ら運転するような場合の車両のあり方といったものを、新しい技術を利用したということを少し追加させていただきます。

それから、18行目から、1)の最後のところでございますが、加藤委員の方から、この章全体の決意がない、というご意見をいただいております、その最後の部分で「モビリティ危機に打ち勝ち、誰もが、自ら運転しなくても自由に外出・移動でき、豊かな生活を享受できる社会を創らなければならない」というような、少し決意のようなものを追加させていただきます。これについては、9ページの2)ですとか、10ページの3)の最後においても同じような決意となる文言を追記させていただきます。

それから9ページの21行目でございますが、今回のコロナ禍によりまして、移動しなくても代替し得るものがあることがわかった、ということがある一方で、リアルな交流の重要性というのも改めて認識された、というようにご意見を踏まえて、このような追加をさせていただきます。

それから同じ9ページ、34行目でございますが、伊藤委員の方から、デジタル化の前提として、そもそも基礎的なデータをオープンデータとして整備することが重要である、というご意見をいただきまして、中小企業も多い交通事業者では「基礎的な交通関連情報

のデータ整備すら遅れている」というような認識を、まず記してございます。

それから10ページにまいりまして、3行目でございます。デジタル化の促進を受けまして、バラバラにデジタル化すると相互の連携ができなくなるということにはしっかりと注意する必要がある、というご意見いただきまして、「相互に連携する意識を持ちつつ」という文言を追加してございます。

それから同じ10ページの25行目でございますが、その決意ということで少し書いた上で、我が国の課題としまして、新たな試みにチャレンジするマインドへの転換の必要性、といったようなことをご意見いただいて、これを反映するとともに、ただその一方で、交通においては安全の確保が最優先であるというような、大前提である基本原則も忘れてはならないということで追加して書いてございます。

それから11ページにまいりまして、35行目でございます。これは大屋委員からいただきました。感染防止については利用者だけではなくて、従事者も感染から守ると、そしてエッセンシャルサービスとして公共交通を守るという点は強調すべき、というご意見をいただきまして、「従事者の感染防止を徹底しつつ、運行を継続する必要がある」といったような文言を入れてございます。

第2章は以上でございまして、続きまして第3章、13ページにまいりまして、31行目でございます。これは先ほどと同じでございまして、主語が不明確だ、ということで、地域公共交通に関する事項について、「地方公共団体が中心となって」という文言を追加してございます。

それから次の14ページ目にまいりまして、最初冒頭の1行目でございます。これは先ほどと同じで村上委員からの、防災の観点からの都市計画、まちづくりとの連携を図るべき、ということで、こちらの第3章の施策の方でも、同じような文言を入れてございます。

続いて11行目、これも村上委員からいただきました、過疎地における共助の取り組み等、ということにつきまして、許可・登録を要しない、いわゆる「互助」による輸送についても使われている、というようなことについて追記をしてございます。

それから同じ14ページ目の31行目、これも伊藤委員からいただきました、デジタル化の関係で、基礎的なデータをオープンデータとして整備し、これを計画に活かすべき、というご意見を踏まえまして、「データ整備やそのオープン化」という文言を追記してございます。

続きまして、15ページ目にまいりまして、20行目です。都市の新しい魅力の形成と、

Ma a Sの発展を連携して考えるべき、というご意見をいただきまして、「都市の魅力向上の取組と合わせて」という文言を追記してございます。

それから27行目でございますが、多様なモビリティの普及促進の意義を書くべきである、ということをごさしまして、幅広い世代の多様な移動目的に対しまして、選択肢を広く提供することによりまして、利便性の向上とともに、積極的な外出機運の創出を目指すという目的意識を追加して書いてございます。

それからその下の34行目のところをごさしまして、小林委員から、「スローモビリティについては低速走行が普通である」という認識の醸成が必要である、というご意見をいただきまして、グリーンスローモビリティにつきましては、「低速走行に対する地域の理解と協力を得つつ」という文言を追加させていただいてございます。

16ページにまいりまして、4行目以下でございます。森下委員から、新たな交通インフラの整備そのものが新たな観光客を呼ぶ、というご意見をいただきまして、「誘客にも資する交通インフラの実現を図るほか」というような、そのような趣旨を込めて追加をしてございます。

続きまして、17ページの基本方針Bのタイトルでございますが、藤原委員から、「生産性の高い交通ネットワーク・サービスの強化」となりましたが、サービスという用語では、少し含まれるものが限定されてしまう、というご意見をいただきまして、ここは「交通ネットワーク・システム」という表現に修正してございます。

19ページにまいりまして、16行目、17行目のところでございます。大串委員の方から、物流につきまして、荷主も含めて対応する必要がある、というご意見をいただいております。「輸配送を委託する発荷主や着荷主を含む物流関係者全体で見直しを進める」というような書き方を加えてございます。

22行目、ダイバーシティの確保の観点でございますが、これは大串委員、森下委員のそれぞれからご意見をいただきまして、物流の担い手としての「ダイバーシティの確保」といったような文言を追加してございます。

21ページでございます。ここも先ほども出ておりましたが、大屋委員から、感染防止につきましては、利用者だけではなくて、従事者も感染から守る必要がある、ということで、「公共交通の利用者及び従事者」の「感染症の感染を防止するため」という文言を追加してございます。

第3章までの主な修正点は以上でございます。続きましては、第4章以下の個々の施

策につきまして、資料1の方に移りまして、目標ごとの主な施策につきまして改めてご説明させていただきたいと考えてございます。

資料1の3ページ目以降でございますが、基本方針Aの「誰もが、より快適で容易に移動できる、生活に不可欠な交通の維持・確保」というところで、目標①が「地域が自らデザインする、持続可能で、多様かつ質の高いモビリティの実現」ということとございまして、いわゆる、地域公共交通の確保・維持などがございます。これにつきましては、先ほど少し触れました、昨年改正されました地域公共交通活性化再生法の様々なスキームを活用しまして、地域において様々な輸送資源を総動員しまして、移動サービスを確保していくといったような取組、その基礎となる地域公共交通計画の策定件数を増やしていく、というような施策を盛り込んでございます。また、MaaSにつきましては、新たなモビリティサービスということで、MaaSに関わる社会実装を進めていくということ、さらにはラストワンマイルを支えるような超小型モビリティといったような、そういったパーソナルな移動についても確保していきたい、ということも盛り込んでございます。

右側の目標②がまちづくりとの連携でございまして、まちづくりにあります都市計画上の立地適正化計画と、交通の計画であります地域公共交通計画をしっかりと連携して、まちづくりの中に公共交通といったものをしっかりと位置づけていくということとすとか、まちなかでの歩行空間の確保ですとか、自転車の利用環境の整備といったものによりまして、歩きたくなるまちなかの創出ですとか、新しいデジタル化とも少し関わりますが、スマートシティということで、スマートシティの中に公共交通をしっかりと位置づけて、そういった新しいまちづくりを進めていくというような施策を盛り込んでございます。

続きまして、4ページ目でございます。左側が目標③のユニバーサルデザイン、バリアフリー化の話ですと、これは昨年末に設定いたしました新しいバリアフリー整備目標におけまして、旅客施設の原則100%バリアフリー化をしっかりと進めていくということなど、バリアフリーに関わる施策を盛り込んでございます。

また、右側の目標④につきましては、「観光やビジネスの交流拡大に向けた環境整備」ということで、インバウンドの回復も視野に入れながら、様々な受け入れ環境、特に多言語対応ですとか、Wi-Fiの整備、それから先ほど少し触れましたが、移動そのものが観光資源となるような取組ですとか、出入国における円滑化、時間の短縮といった施策を盛り込んでございます。

続きまして、5ページ目の基本方針Bの「我が国の経済成長を支える、高機能で生産性

の高い交通ネットワーク・システムへの強化」ということで、目標①が、まずは必要な交通インフラ・サービスをしっかり強化するというごさいまして、これは交通系のインフラの整備をしっかり進めていくというごさいまして、基幹的な高速交通網にかかわるインフラをしっかり整備していくという内容ごさいます。

続きまして、6ページ目、基本方針Bの目標の2つ目ごさいまして、こちらは「デジタル化の推進と産業力の強化」ということで、デジタル化につきましては、たとえば、左上の、バスのダイヤなど、様々な基礎的な情報をまず標準的なフォーマットでデータ化して、様々な活用をできるようにするといったような環境整備、さらには、その下にあります、港湾関係の手続きについて、データの連携基盤を作りまして、様々な港湾に関わる手続きを、民間事業者も含めて一元的にできるようにものを整備していくといった話、それから新技術の活用につきましては、自動運転の実用化はもとより、右上にごさいますような、ドローン、無人航空機による物流の社会実装など、サービス拡大といったようなものを盛り込んでごさいます。また、こういったような質の高いインフラシステムを積極的に海外展開していくというような目標も定めているところごさいます。

右側が目標③の「サプライチェーン全体の徹底した最適化等による物流機能の確保」ということで、物流の関係ごさいます。物流につきましても、物流DXということ非常に大事ごさいまして、倉庫などの物流施設における自動化・機械化、さらには、物流・商流のデータ基盤を作って、様々な方が利用できるようなデジタル化の推進、さらにはその基礎となるような、様々なものの標準化といったことに取り組むというような施策を盛り込んでごさいます。あとは「再配達削減」や「重要物流道路の機能強化」などといったことを入れてごさいます。

続きまして、7ページ目にまいりまして、基本方針Cの安全・安心でグリーンな交通の実現といったもの、まずは目標①ごさいまして、災害対応やインフラ老朽化への対応ということごさいます。まずは防災・減災対策ということ、様々な交通インフラの耐震対策をはじめとした、災害への備えをしっかりと行うということ、それから右側の上にごさいます、交通事業者におかれても、災害時のBCPも含めた機能維持などを目指して、「運輸防災マネジメント」ということで、企業トップも含めて、いざという時の対応というのを、事前にしっかりと作っておいていただくといったようなことを進めてまいりたいと考えてごさいます。また、実際に災害等が発生した場合に、避難ですとか、緊急輸送がしっかりと行えるよう、TEC-FORCEの機能拡充などをしっかりと行うといったようなこと、さらにはイ

インフラの老朽化に対応しまして、予防保全の考え方も取り入れて、しっかり交通インフラの老朽化対策も進めて、メンテナンスをやっていくといったようなことを盛り込んでございます。

最後、8ページ目、基本方針Cの目標②でございます。これは、安全の確保ですとか、担い手の維持・確保ということございまして、安全という意味においては、左上の、今回のコロナを踏まえた感染症対策の引き続きの徹底といったこと、それから安全に関しまして、左下の安全サポートカーのような、新しい先進技術を取り入れて、事故があっても被害をより軽減できるような技術の実用化といった話、それから担い手につきましては、自動車関連はもちろんのこと、航空など、様々な人手不足が深刻化している交通産業における担い手をしっかり育てていくといったことを盛り込んでございます。

右側が目標③の地球温暖化対策、いわゆるカーボンニュートラルも含めた施策ございまして、自動車における「次世代自動車の普及」はもとより、鉄道ですとか船舶の省エネ、ゼロエミッションの実現ですとか、「グリーン物流の推進」、さらに、港湾においては、港湾そのものがカーボンニュートラルとなるような「カーボンニュートラルポートの形成」、さらに航空分野におけるバイオ燃料の利用促進も含めた、様々な点でのカーボンニュートラルの促進など、交通の各モードでそれぞれ、カーボンニュートラルを目指した施策を進めていくといったような内容を盛り込んでいるところでございます。

第4章の個別の施策は、今申し上げた内容が主なものでございますが、特に4章につきましても、いくつか先生方の意見をいただいております、その点を資料2に戻りまして、少し補足して説明したいと思います。

まず、30ページの8行目以降でございますが、先ほどのバリアフリーのところ少し触れましたが、バリアフリーの新しい目標について、その前の28、29ページにも目標を書いてございますが、さらに加えて、前回少し、さらにバリアフリー化を加速するために、利用者負担も含めて、少し検討して、その内容を次回お示ししたいということをお願いしまして、9行目に「利用者の薄く広い負担により」ということで、鉄道施設のバリアフリー化を加速するために、そのような制度について少し検討するといったことを書いてございます。

それから31ページにまいりまして、今回、目標④の観光やビジネスの交流拡大に向けて、森下先生から何点かご指摘いただいております、まず31ページの29行目、ワーケーション等を含めた、受け入れ対策、ということで、「旅行者やワーケーション等による

地方滞在者が」といったようなことを入れてございます。

それから32ページの2行目にまいりまして、周回・周遊を促すような取組が重要である、というご指摘をいただいております、そのようなことを入れてございます。

それから33ページに移りまして、環境負荷の少ないものそのものが、観光モビリティ自体が観光になり得る、ということで、観光モビリティといったことですか、観光周遊ルートといったような造成も支援する、といったようなことを盛り込んでございます。33ページの14行目から16行目あたりも、そのような表現を入れてございます。

ちょっと飛びまして、38ページでございます。3行目以降の交通関連のデータのオープン化などにつきましては、先ほども少し触れましたが、ここも伊藤委員のご意見をいただきまして、データを保有する企業への働きかけの取組により、データのオープン化についての施策として盛り込んでございます。

また、同じ38ページの21行目、22行目でございますが、いわゆる定額制など、多様なサービスの提供というのを、これは大屋委員からいただいたご意見を踏まえて、このような施策にも少し反映してございます。

それから飛びまして45ページ以降、基本方針Cの目標①の老朽化対策などでございますが、目標①の中にi)、ii)とございます、これは藤原委員からの、それぞれの意義をしっかりと書いた方が良い、ということで、たとえば45ページですと、事前の防災・減災対策を推進すると、「交通インフラの災害に対する抵抗力と復元力を強化するため」というような目的意識を、少し明確に書いてございます。48ページのところですか、49ページの3行目のところなども同様でございます。

それから最後でございますが、58ページ、最後の第5章でございます。これは地域の交通をデザインする、いわゆる企画に従事するような人材の確保の部分でございますが、小林委員の方から、大学の先生ですとか有識者の方々に協議会への参画をすることにより、地域に対するノウハウの提供ですとか、関係者間の調整を進めるというそういう役割を期待されている、というようなご意見をいただきまして、そのような内容の文言をここに、58ページ26行目以下でございますが、追加してございます。

ところどころ端折りましたが、ご意見いただいて直した部分を中心となりましたが、私の方からの資料のご説明は以上でございます。よろしくお願いいたします。

【家田委員長】 ご説明どうもありがとうございました。それでは、ここからは意見を伺ってお答えするという事でよろしいですね。今日は委員の私を含めて9人出ておりますので、3人ずつまとめてご発言いただいて、それでまとめてお答えいただいて、というのを3回繰り返すということで皆さんよろしいですか。特に御異議はなさそうですね、それでは、そうさせていただきます。今日は事実上の最終回に近いので、いつもと逆に、名簿の逆順で3人ずついきたいと思います。よろしく願いいたします。お気づきの点とか、ご感想をなるべくコンパクトにご発言いただいたら、ありがたく存じます。それでは森下先生お願いいたします。

【森下委員】 と言いながら、私、トップバッターを3回くらいやったような気もするのですけれども、大丈夫です。観光は本当に交通からしますと、ちょっと亜流の分野というか、脇の方ですので、その人間がトップバッターというのはつらいのですけれども、きれいにおまとめいただいたのと、いろいろ拾っていただいてありがとうございました。観光について言うのであれば、コロナ禍の影響がすごく大きくて、今現在のこの1～2年の環境と、それ以降の3～4年の環境では相当変わってくると思うので、ちょっと今この段階で、全部の中長期の部分を判断するというのは、正直専門家であっても難しい状況下にあります。もう一つは、国土交通省には、観光庁という存在がありますので、観光の部分をどこまでやるのか、その辺の棲み分けというのもあると思うのですけれども、一つは、観光というのは必ず戻る分野だと思うのですね。ビジネスというのは、これだけリモートワークが発達しますと、果たしてコロナ禍が終わってからも、今までのとおり戻るのか、というのはその辺疑問かなと思うのですが、観光というのはおそらくいずれ戻ってくる、マーケットも悪くないのですね。なので、戻ってくる分野だと思いますので、実を言うともうちょっと観光の部分というのは、本当を言うのであれば入れて欲しかったというのがあります。一点だけ、ポンチ絵の基本方針Aの目標④の部分で、観光に関してはここだと思っておりますが、この部分は今までのものとほとんど同じという感じがするのですよね。インバウンドに関しての多言語であるとか、Wi-Fiであるとか、もちろんこれは重要なことですし、今までどおりの部分をやっていただくことは重要だと思うのですけれども、前にも指摘したように、もう一つ重要なのが、いかに観光客の周回を促すか、ということだと思うのです。インバウンドは、この1～2年戻るかどうかは疑問のところがありますし、国内のお客さんにいかにお金を落とさせていただくか、ということは非常に重要な部分でもあると思います。それがひいては、今地域で人口減少になってしまっていて、なかなか利

用者が少なく維持できない、と言っているようなところを、観光客がそこを利用することによってサポートできる部分というのはあると思うのですね。そうするとやはり、地域を、いかに滞在時間を長くするかとか、周回を増やすかという部分は、非常に重要な部分だと思いますので、スペースを少しで構わないので、周回を促すというか、地域の滞在時間を増やすとか、周回を促すような仕組みづくりを行う、というようなところを、何か入れていただけるとすごくいいかなと思います。他の部分は、観光の部分は、絡むような、絡まないような部分がありますので、一点だけ、そこがすごく気になっているところなのですよね。地域にいかにお金を落とすかということと、地域の交通を守るために、観光客にいかにお金を落としてもらって、それを地域の交通の部分にサポートに回すか、というところもあるかと思いますが、その部分ではいかに滞在時間を増やすかとか、周回を促すかというところのプランであるとか仕組みづくりというのが重要な、と思います。

【家田委員長】 今のところに「周遊」みたいなことを入れろ、ということね。

【森下委員】 そうですね。周回を促す仕組みづくり、ということです。

【家田委員長】 というのは、あそこに書き込め、ということですね。

【森下委員】 はい、以上です。

【家田委員長】 はい、どうもありがとうございます。続きまして、村上先生お願いします。

【村上委員】 村上です、お願いします。前回までのこちらのコメントを大変踏まえていただきまして、ありがとうございます。今回の踏まえて、2点ほど申し上げたいと思います。

1点目が、資料2の8ページ目のところで、NPOですとか、過疎地域、交通空白地域の輸送サービスのことを踏まえて、NPOの仕組みなんかも追記いただいていると思います。ここで16行目くらいのところだと思うのですが、「商業的手法」という言葉を、今回文言として加えていただいているのですが、これに関して個人的に気になるのが、例えばNPOの自家用有償の取組なんかでは、輸送サービス事業以外にも、独自の取組を進める形で、収益の確保に向けて努力している例なんかもありますので、そのことを考慮した場合、「商業的でない手法」という言い方で良いのかな、ということを若干気になっておりました。この当たり、もしなにか、意図というものがあれば。

【家田委員長】 こういう風に直しなさい、と言ってくれるのが、一番ありがたいのだけど。

【村上委員】 商業的、という言葉ではなく、独自の組織として進めていく仕組みですとか、そういった文言に変更いただくのが良いのかなと思いました。これが1点目で、2点目が、次の14ページ目のところで、許可・登録を要しない輸送のところも追記いただいていると思います。このところで、11ページ目のところで、「関係者の理解の促進に努める」という風な書き方をされていると思いますが、理解を得た上で、その後何をして、今後すべきなのか、ということが重要なのではないかなと思いますので、例えば「適材適所に応じた輸送の実現を図る」とか、そういったもう一步踏み込んだ記載をご検討いただければなと思いました。以上です。

【家田委員長】 はい、村上先生どうもありがとうございます。それでは、藤原先生お願いします。

【藤原委員】 はい、藤原です。私からは特に修正意見はございません。とてもよくまとまっていると思います。1点だけ、念のため確認させていただきたいのですが、数値目標で、基本方針Aの③のバリアフリーのところの数値目標ですけれども、旅客施設のバリアフリー化100%というのは、これは港も大丈夫ですね、というのを確認させてください。瀬戸内海にはいろいろなものがございますので、大丈夫でしょうかということだけ確認です。他は特にコメントありません。ありがとうございました。

【家田委員長】 はい、どうもありがとうございます。ただいま、森下先生、村上先生、藤原先生からご意見をいただいて、藤原先生からはご質問もありましたので、以上3人の方のコメントとご質問について、あるいはご指摘について、事務局からお答えいただきたいと思います。よろしく願いいたします。

【公共交通・物流政策審議官】 久保田でございます、まず口火を切らせてもらいたいと思います。森下先生のご指摘、ありがとうございます。観光の件につきましては、確実に戻ってくるだろうと思っておるところでありまして、その意味で、本文でいうと、31ページの1行目のところに訪日外国人、2030年に6,000万という目標を、我々は堅持してやっていきたいと思っております。そういったことで、各種施策を入れ込んでいると、ただ、これは前の計画にもけっこう書いていた部分もありますので、その意味で、継続してやっていきたいと思っているところでもあります。それから、周遊・周回を促す仕組みも大切だと考えておりまして、32ページ目の2行目といったところに、周遊・周回を促すような取組、それを第3章で受けるということで考えると、16ページのところの、8行目といったところで、移動や周遊の利便性・快適性を向上させると、観光そのものと

いうより、観光に資するような交通という形で、こういう記載をしたと思っております。それから、村上先生、商業的でない手法、これはどのような表現がいいか悩んで書いた部分でございます。もう少し何か、具体的にご指摘をいただければありがたいかなと思っております。まさしく、ビジネスベースでは難しいだろうということを、このような形で記載したところですので、ぜひヒントをいただければと思います。それから藤原先生、バリフリ、これは事務局の皆さん、旅客船ターミナルは2025年に100%という目標は、大丈夫だということですよ。

【交通政策課長】　　ちょっと補足いたしますと、28ページのところが具体的なバリアフリーの、藤原先生ご指摘の、数値目標[14]の旅客施設のバリアフリー化率でございますが、ここは段差解消等で100%でございますが、その下に注がございまして、現状値は、例えば鉄道駅ですと、1日の利用者が3,000人以上のところを2,000人に増やすとかあります。ご指摘のありました港ですと、旅客船ターミナルについては2,000人以上の施設ということで、これについて100%を目指すということで、目標を設定して頑張ります、ということで定めているところでございます。

【藤原委員】　　大きな港ということで理解しました。ありがとうございます。

【交通政策課長】　　もう一つ、村上先生からご指摘のあった8ページ16行目の商業的手法、そして公助・共助・自助とございまして、前回のご意見を踏まえて、まさにボランティア輸送など、いわゆる共助にあたるような輸送についてもしっかりと書き込んだところでございますが、それを受けて16行目のこうした商業的手法、そして公助・共助・自助など、どこまでが既存のバス会社の路線バスのサービスから、公助・共助・自助など、自家用有償とか、ボランティアも、後に出てまいります許可を要しない輸送とか、あらゆる輸送サービスということの意味しておりますので、商業的手法という言葉そのものは、どちらかというと事業者さんが提供するバスとかタクシーとか、新しいような形式も含めたものなので、これ自体はそういう意味合いで使っております。先生が先ほど言われたようなものというのは、どちらかという、共助とか公助に近いところに該当するので、そういう意味でなお、商業的手法という言葉は直した方がよいということであれば、何か具体的にアイデアをいただけるとありがたいと思う次第であります。

【家田委員長】　　もう一つ指摘がありましたね、先ほどご指摘いただいた中で、関係者の理解の促進、というのが残っていると思うのだけれど。

【交通政策課長】　　ご指摘のとおり、理解を促進することにとどまらず、もう一歩前に

進めるような書きぶりを、ということだと思うので。

【家田委員長】　　そこ、どう直します？今お答えできなかったら、考えていただいて、最後にお答えいただきましょうか。

【交通政策課長】　　先ほど先生のご指摘は、ケースに応じて、それがふさわしいような状況においては、これを積極的に活用する、というご主旨だったと思うので、ここは、あらゆる輸送資源を活用する、という意味では、おっしゃるとおりです。

【家田委員長】　　ご指摘は、理解を促進すればいいというものではなく、それを実現、あるいは適用しなければいけないので、もう少し踏み込んだ表現にならないの、という趣旨だと思うのだよね。村上先生、そういう趣旨ですよ。

【村上委員】　　はい、家田先生のおっしゃるとおりです。理解を得るだけではなくて、やはり、それを踏まえて実現に向けて、というところが重要だと思います。

【家田委員長】　　だから事務局、ちょっと作文しておいてもらって、この議論の終わるあたりのところでご提案いただけたらどうですか。

【交通政策課長】　　はい、わかりました。

【家田委員長】　　はい、お願いします。それから、途中から村上先生のご発言された商業的手法のところなのだけど、僕もあのままではちょっとわかりにくいなという感じがするので、「従来型の商業的手法に加え、公助・共助・自助等、あらゆる手法を合理的かつ柔軟に組み合わせ」ということにすると、おそらく、村上先生がおっしゃりたいことが入っているのかなという気がするのですが、村上先生、どうですか。

【村上委員】　　家田先生ありがとうございます。多分そうですね、「従来型の」というところだと、じっくりくるかな、と思いました。

【家田委員長】　　ですよ、だから、こうした「従来型の商業的手法に加え」が欲しいと思うのだよね。「加え、公助・共助・自助等、あらゆる手法を合理的かつ柔軟に組み合わせ」とずっと続いていけば、おそらくご指摘の趣旨に合うのではないかと思うのですが、よろしいですか。

【公共交通・物流政策審議官】　事務局、久保田です。家田先生ありがとうございます。

【家田委員長】　　いえいえ、とんでもない。たたき台でね、事務局で考えて、最終的に議論が終わるときに、ご提案くださいね。

【森下委員】　　家田先生、すみません、1点だけ。私が先ほど指摘したのは、計画の方はすごく直していただいたので、そちらの方ではなくて、資料1の方のポンチ絵の4ペー

ジのことを言っていますので、誤解のないようにお願いしたいと思います。ここの絵面が、変わり映えがしないのではないですかということをお申し上げましたので。

【家田委員長】 ここにも周遊とか周回を入れた方がいいということね。

【交通政策課長】そこは、概要資料の方に盛り込む方で調整いたします。

【家田委員長】そこは工夫していただくようにしましょう。それでは次の3人の方々に行きましょう。小林先生お願いできますか。

【小林委員】全体を通じて、デジタル化という言葉とDXという言葉がキーワードとして出てくるのだけど、これをどう使い分けているのかが、まだ曖昧だと思います。これらのキーワードの定義はいろいろありますが、私自身は、単純に割り切って、一つの組織の中で改革するような話をデジタル化と呼び、組織を越えて情報をつなげていくことをDXと呼んでいます。組織を越えてつなげるためには、それをつなげる仕組みとかそれを実施する人が要るので、それが社会のトランスフォーメーションにつながると、こう単純に割り切っています。例えば基本方針Bの交通分野のデジタル化の推進という表現がありますが、それを実現する施策例としてバス事業者と経路探索事業者をつなげるとか、サイバーポートとかが出てくる、これはむしろDXかなと思うのです。全体を通じて、デジタル化という言葉と、DXという言葉を整理していただければありがたいと思いました。

それから、先ほど、家田先生の方から結論を出されたのですが、商業化というところ、私も気になりまして、交通事業は商業なのと。そもそもの話が引っかかっています。例えば交通事業者の経営の自立性を担保するために努力するとか、あるいはそれができない場合にも、公助・共助・自助を導入してでも、交通サービスの充実に努めるとか、そういうニュアンスかなと思いながら聞いておりました。

それから、後ろの方の施策の話に移ります。言葉で気になるのが、Cのところね、「災害や疫病、事故など、異常時にこそ、安全・安心が徹底的に確保された、持続可能でグリーンな交通の実現」、とあり、いろんな言葉がここに入ってきていて、結局何が言いたいのか分かりにくくなっております。グリーンがここに入ってくるのかな、という印象を持ちました。いろんな政策が提案されていますが、リカバリーの話があまり記載されていない。災害だけではなく、事故やさまざまなことが原因となり、システムにディスタバンスが起こる。一つ一つの復旧というのはあるかもしれないけど、やはりシステムとして復旧する戦略が必要となります。広域的な災害であればたとえば複数の空港が協力し合うとか、複数のインフラが連携することやモード間の協力の話も起こりえるので、リカバリーの項

目がほしいと思いました。以上です。

【家田委員長】 はい、小林先生どうもありがとうございます。続いて加藤先生ですね、お願いします。

【加藤委員】 加藤です。2章、3章については、何回も見ていますので、とてもまとまってきたというように考えておりますが、今日4章がはっきりと出てきて、ちょっと全体として見て思ったのが、2章、3章で、これが大事だ、と書いてあるところで、4章で、それを受けるような施策が無いところが見受けられるな、というように感じました。ここはきちんとチェックできていないのかもしれませんが、見ていただきたいと思っています。1点、特に私が大事だと思っているところをあげますと、11ページのところに、「交通インフラ・システムの老朽化対策」というところがあります。まず私自身、老朽化という物理的に古くなったという感じですが、陳腐化だとか、脆弱化といったこともあるのではないかと考えています。つまり、時代に合わなくなったとか、あるいは災害に対して非常に弱いなど、ということがあると思っています。老朽化のところの一番最後のところに、「サービス形態の見直しを余儀なくされる例も見られる。地域において、サービスの維持又は見直しについて、中長期的な視点も含めて検討し、適切に対処する必要がある。」と書いてあるのですが、これを受けるような施策が後ろにない、というのがあります。3章にも4章にもないと思います。実際には、全国的には、老朽化だけではなく、陳腐化とか脆弱化というところまで含めれば、そこら中で起こっている事態であって、具体的にバスについては、バスで難しいところについては、別の仕組みにするというようなことが書いてありますが、鉄道だとかタクシーとかで、同じようなことが起こっていると思いますので、後ろの方にそれを受けるような施策があってほしいなと思いました。それから、地域公共交通政策に関して3章あたりにも書いてありますが、バスにかなり偏っているような印象を受けました。前回、LRTやBRTの話もさせていただいて、今、具体的にここ5年でできるようなタマがないとしても、必要どころがたくさんあると思うので、そういうところを喚起していくようなものが必要ではないかと、そこまで言ったか分かりませんが、そういったことを申し上げたように思ったのですが、ほとんどそこが変わっていない、ということがあります。既存のレガシーな鉄道であるとかタクシーに対してどういうふうに維持していくのかとか、先ほどの話だと、見直していくのかということについては、言及がないことは残念ではありますが、今の状況ではやむを得ないのかなという気もしております。せめて、実はマーケティングという言葉が入っていて、3か所あったかと

思いますけれど、私自身は交通事業者にもっとマーケティングの考え方を取り入れていただいて、そのことによって経営を見直していくとか、よりお客さんに対して訴求できるようなサービスを作っていくという、そういう流れを作ってほしいなと思っているので、今だとどちらかというところ、協議会とか自治体がそれをやるような形になっているのですが、DXの流れと合わせて、マーケティングについて交通事業者ができるようにするということも書いていただきたい。それから、マーケティングと、MaaSとかオープンデータというのは非常に密接に繋がる話だと思うのですが、検索すると全部ばらばらに出てきて、この3つが一体的だということになっていないのかなと思います。なので、DXについて書いてあるところで、実はそういう流れというのは、MaaSであるとか、オープンデータであるとか、マーケティングであるとかを進めていくようなエンジンになるのではないかと書いていただきたいなと思いました。

あと、SDGsについてあげていただいてありがたかったのですが、冒頭1ページに書いてある後は、全部、小林先生が先ほど、いろいろ詰め込んである、というところの中の「グリーン」に近いところで、基本的方針Cのところにも全部書いてあるのですが、1ページにもあるように、方針Aにも関係あるし、方針Bにも関係あるもので、全体としてSDGsは関係しているの、そういう位置づけのところにもSDGsは書いてほしいなと思いました。関連して、脱炭素についても、何個か書いてあるのですが、これは環境部会の方で申し上げたことなのですが、脱炭素の方に向かっていくというのはいいのですが、一体何が脱炭素かと、これは私の専門そのものなのですが、何をやると脱炭素だということが不明確だ、というのがあって思っています。低炭素化をちゃんとラベリングする、何が低炭素化かどうかを明らかにするような手法を、きちんとこの交通の中に入れていくということを、環境のところにも明記していただきたいなと思います。これは、燃費とかと同じようなことですね、そういうことをきちんと入れていただきたい。

最後ですけど、58ページ、一番最後に人材のことが書いてあります。実は、大学教員に多くを期待していただけるのはありがたいのですが、じゃあ大学教員にどれだけ公共交通のことを実践で教えたり、引っ張って行ったりする人がいるかというところ、だいたいそういうことを教育するところがほとんどないわけなので、そこが少ない状態だと思います。なので、デザインする人材を確保・育成することができる人材が必要なのですけれども、それをどうすればいいのかとなると、よくそういう話をすると、大学の方でよく考えてねと言われるのですが、ぜひ、国土交通省においてもいろいろと協力いただきたいな

と思います。これは、中部運輸局では、公共交通マネージャー制度というものがあって、ある種の研修とか情報提供の仕組みを作っているのですが、もう少しきちんとした仕組みが必要なかなと思っています。いろいろ申し上げましたが、以上です。

【家田委員長】 加藤先生どうもありがとうございます。もう一人、大屋先生お願いします。

【大屋委員】 大屋でございます。素案については、既にしたコメントは取り入れていただいております、よくまとまっていると思います。私の方から内容について申し上げることはございません。小林先生からも言及があったと思いますが、4ページのところで、Society5.0とか、デジタル・トランスフォーメーションの話が出てきておまして、単体での効率化を進めるにせよ、連携とか統合を進めるにせよ、デジタル化がすべての基盤になるという流れになっているかと思っておりますので、その方面について、今後とも自覚的に取り組んでいただければと思います。以上です。

【家田委員長】 はい、どうもありがとうございました。ただいま小林先生、加藤先生、大屋先生から、3人からコメントとご質問、あるいはこここのところどうなっているのかというご指摘もいただきましたので、事務局の方からお答えいただければと思います。お願いいたします。

【公共交通・物流政策審議官】 事務局久保田でございます。まず私の方からすみません、小林先生、リカバリーとかそういう話についてコメントいただきました。実はリカバリーについては、本文の中でいうと、49ページの14～15行目のところに、災害時においても、社会経済活動ができる限り維持されるよう、代替ルートの確保とともにモード間の連携をやりましょうと、それを日頃から関係者間の協力体制を構築することによって連携を図っていきましょと、確かに広域になればなるだけ連携が必要になっていきますので、そういった思想を入れているところであります。これは自然災害の対応については、防災・減災というのが1つ目、2つ目が避難・緊急輸送対策、そして3つ目が災害時の機能維持・早期復旧という、3つに分けた3番目の早期復旧というところに、こういう思想を入れているところでございます。

【家田委員長】 今のところ便乗すると、災害だけではないのですよね、復旧って。ちょっとした事故というかインシデントやなんかでも、むしろ、そっちの方がはるかに総量としては、復旧が遅いことの影響というのは大きいのだよね。そこは、どこかに書いてあるのですか、災害だけではなくて。

【公共交通・物流政策審議官】 すみません、ちょっとチェックします。

【家田委員長】 はい、続けてどうぞ。

【審議官（公共交通・物流政策）】 審議官の金井です。続いて、小林先生の、デジタル化とDXのご指摘がございました。まさに小林先生のおっしゃるように、デジタル化そのものはまさに組織内がベースになると思うのですけれども、デジタル化をまさに進めると。そしてDXですね、これがどうなのかというのは、いろいろな見方があると思うのですが、我々の認識としては、先生がおっしゃったように、組織を越えとか、何らかの社会変革を伴うようなものとか、あるいは企業の中でもビジネスモデルを変革するもの、というようなニュアンスで各会社は捉えていると思うのですが、我々としては、社会のいろいろな、物流でいえば、荷主と物流会社と卸と、みんなつながるような形の変革、こういうようなものをDXというようにとらえて、大きくとらえてやろうと思っておりますので、先生のおっしゃったとおりだと思いますので、そういった認識をしっかりと持ちながら、今後施策も整理していく必要があると考えております。

【交通政策課企画室長】 加藤先生から老朽化対策でご意見いただきまして、第3章のところで申し上げれば、21ページ目の2行目のところで、先ほどご指摘いただいた2章を受けるような形で、「人口減少下における老朽化設備を保有する地方鉄道のあり方について、BRTへの転換も含め、地域の将来ビジョンに沿った形で検討を進める」というようなところで受けてございます。正直申し上げて、4章の個別施策のところで、直接それに対応した足下の施策がないのではないかと、ということではございますけれども、この3章に書いてあることは、中長期的なスパンでの検討も含め、3章のところでは書いておまして、4章はまず足下でやることということで、ここに限らず、全て3章に書いてあることが4章、というよりは、4章で書けないようなことも、3章に中長期的な検討ということを書いてあるものもあるということをご理解いただければありがたいと思います。

マーケティング、DX、Ma a S、オープン化のところは、DXのところではばらばらになっているというところで、施策の中で、そういった趣旨をまとめた形で入れ込むことができないか検討させていただいて、そこはそういった形で関係者とも調整をしたいと思っております。

【公共交通・物流政策審議官】 燃費の話ですね、それについては言及が、54ページ、第4章のCの目標③の、施策の2つ目の○のところで、「自動車を排出源とするCO₂の削減に向けて」燃費とか電費といった向上を推進すると、ここに入れています。

【交通政策課企画室長】 SDG s についてご指摘いただきまして、SDG s は5 ページ目の31行目以後書いてございまして、「全ての人々への持続可能な輸送システムへのアクセスの提供」、これはまさに、第2章以降は、基本的方針Aにつながっていくことでございますし、「自然災害に対する強靱性等への強化」、これはCにつながることで、「エネルギー効率の改善等」、これもCにつながっていくということで、SDG s 全般が交通施策のあらゆる目的、目標につながっていくということで、それのみを切り出した目標ということにはしていません。そこは、全てSDG s を意識しながら各施策を進めていくと、そういう趣旨で書かせていただいております。そういう意味でも、第1章の方にまとめてSDG s については記載させていただいているということかと思います。

【家田委員長】 他はよろしいですか。加藤先生から老朽化の話のところでもいただいたお話で、おそらくインフラメンテナンスに関するところが、この場じゃなくて社重点なりインフラメンテナンスの委員会なりで、いろいろとモノは外に出しているわけですが、そっちで受けているという面はないんですかね。

【公共交通・物流政策審議官】 そこはチェックさせてください。今ただちには分からないです、申し訳ないです。

【家田委員長】 はい、わかりました、ありがとうございます。今ご発言いただいた3人の方、加えてご発言ございますか、お答えに対して。

【加藤委員】 少しだけよろしいですか。SDG s については、5ページに書いてあることは理解したのですが、その後の記述が、CのところだけSDG s と書いてあるので、むしろ、そういうふうにとってつけのように書いてあるところがあるので、むしろ取った方がいいぐらいかなと思っていました。それだけ見ると、環境のところだけSDG s のように誤解しているような、そう思えたのです。

それから、燃費の話出ましたが、言い方が悪かったのですが、私自身はライフサイクル評価が必要だと言っていて、単に走行時のCO₂だけではなくてライフサイクル全体でCO₂を見ていかないといけないと。これはヨーロッパの燃費規制も、2030年からそうなることになっているわけですが、これは、公共交通についても言えることで、単に見かけ上だけではなくて、それを導入することによっていろんなシステムがどう変わって、結果的に低炭素に行く、ということを見ていかなければいけないわけであって、そういうことがちゃんと裏付けられるような評価をきちんと入れることが必要ではないかと。評価自体は私自身が研究していることなので、見ていただけるといいのですが、そういうこと

ではなく、ファッション的に「低炭素」とか「脱炭素」といったことを言っているのはま
ずいのではないかと、ということを申し上げました。以上です。

【家田委員長】 はい、ありがとうございます。小林先生、大屋先生はいかがですか。

【小林委員】 先ほどのリカバリーのところなのですが、復旧というのか、何
となく災害からのハードの早期復旧のような意味になっているのですが、52ページの、
安定的な運行というのか、そういうところでも、交通システムとしての早急なリカバリー
という側面も強調していただければと思います。ご検討いただければありがたい
と思います。

【家田委員長】 事務局どうですか、表題には「安定」があるからね、安全・安定、と
いうのは常に、鉄道事業者が言うことなのですから、本文の中に安定に関することが
あまり書かれていないということなのではないかと、どうでしょう、事務局いかがですか。

【公共交通・物流政策審議官】 分かりました。事業者間の連携とか、先ほど家田先生
もおっしゃっていた、異常時ではないような、そういった時もあるよね、という話があり
ましたので。たしかにここ、安定的な運行、と書いていますけれども、この中に、それを
あまり受ける場所がないなと思いますので、一つ起こしたいなと思います。

【家田委員長】 ありがとうございます。小林先生、そんなご趣旨でよろしいですか。

【小林委員】 はい、ありがとうございます。

【家田委員長】 ありがとうございます。よろしいですかね、次の順に行っていていいですか
ね。大串先生、伊藤先生、私、という順で発言していきましょう。大串先生お願いします。

【大串委員】 私からは1点です。災害時もしくはリカバリー時に、適切に情報の発信
がなされているのかということです。少し遅かったりとか、いろんな惑わされるものがでて
きて、例えば2019年秋に台風で交通アクセスが止まった成田空港の件で、今回わざわざ5
0ページのところで、関係者が連携して事業計画を実行したりと書いてあるのですけれど
も、飛行機の離発着がどうなっているのか、成田空港へどう行ったらいいのか、あるいは
どうやって帰って来られるのかなど、発災時の情報発信を人流に合わせてきちんと出して
いただくことが肝要です。それがプラットフォームなのか、各交通事業者なのか、それ
ぞれなのかにもよると思うのですけれども、そういった情報発信を出していただくとともに、
それがすぐMaaSなどに連携して、ここからここまで行きたいのですよと情報検索
をかけたときに、実際には動いていないものが表示されたりすると大きな混乱を引き起こ
します。情報連携をしっかりとっていくことによって利用者が惑わないような情報の分

かりやすさ、質の高さ、迅速性含めて、相互に補完するような情報の出し方、というのをどこかに入れていただきたい。リカバリーそのものは、すごく入れていただいていると思うのですが、M a a S等も信頼性がないような内容になってしまうと、「なんだここに書かれているから行ったのに、今動いていないじゃない」となってしまいます。以上です。

【家田委員長】 提供している情報の信頼性のような、そんなキーワードなのですかね。

【大串委員】 信頼性と、それをどこがどうマネジメントしていくのか、ということかと思えます。

【家田委員長】 ありがとうございます。続きまして伊藤先生どうぞ。

【伊藤委員】 はい、伊藤です。41ページのところに、M a a S等のソフトインフラの海外展開ということが書かれてあって、非常にいいなと思っていて、本当にぜひ頑張ってほしいなと思っています。まさにこの土木のインフラというのが、ハードだけではなくて、ハードとソフトが一体となったシステムとして整備しないと、なかなか成り立たなくなっている。その中で特に、I T的な部分の弱みが私としては非常に弱くなっていると思います。今の実は大串先生のご指摘もそうなのだと思うのですが、そのI Tの部分が弱いために、商品力が無くなってしまうのではないかな、というように私は非常に危機意識もありますので、こういった部分、外向きの意識があるのは非常に良いと思いますので、海外展開、非常に頑張ってほしいなと思っています。

指摘なのですが、57ページなのですが、施策の推進に当たって必要となる取組、というところで、全体的な内容になると思うのですが、ちょっとここがまだまだ全体としてもふわっとしているなと思うのですが、特に私自身がもう少し書いてほしいなと思うのが、ぜひ国土交通省職員と言ったらいいのかな、行政の担当者における、特にI Tを中心としたスキルの向上みたいなこと、つまりデジタル・トランスフォーメーションというものをやるのだとしたら、中の人の働き方というか、モノの見方や考え方を変えるところから始めないといけない。それに基づいた政策立案ということが継続的にできるような体制が作られないといけない。そのためには例えばI Tの研修をやったりとか、I T企業に対して出向に行ったり、人事交流のようなことをやったりとか、I T企業から逆に人を入れてもらったりとか、そういったことが必要なのかなと思っています。それができてこそ、I Tの部分の施策が立案できて、さらにI Tのプロジェクトの発注ができたりとか、工程の管理ができる、こういったことがやはり国土交通省の機能として必要になってくるのかなと思っています。そういった部分の言及が必要なのかなと思っています。

その観点で気にしているのが、37～38ページにある、手続のオンライン化の話ですね、交通分野の行政手続のオンライン化の話です。これは非常にタフな仕事になるだろうなと思いつつ、ただやはり、日本の交通全般を前に進めるためには、避けて通れない道だと思っているのですけれども、この中をどういうふうに進めていくのか、特に、せっかく10ページにアジャイル開発という言葉を入れていただいたのですけれども、まさに一つ完成された設計図を最初に確実に作って、そこに目指していただくだけではなくて、やりながらいろいろ右に行ったり左に行ったりしながら、少しずつゴールに向かっていくというようにそういったやり方も、せっかく、10ページにアジャイル化という言葉があるので、38ページ目のところに開発に当たっては、アジャイル化の手法を取り入れるみたいなことをちゃんと書いていただけると、よりよい形でいけるのかなと、そのためには、先ほども申しましたとおり、発注側のITスキルというものがどうしても必要になってくるのかなと思います。

もう一つ、オンライン申請で少し気になっていることが、17ページでも「費用対効果」という言葉があって、「費用対効果が高いものを」と38ページにも書かれているのですが、費用対効果というものをどういう風に考えるのか。例えば、今はお金がかかっていないのに、デジタル化にしたら、システムの導入に何千万、毎月・毎年メンテナンスの運用に何百万円かかる、というような捉え方をするのか、実は今、コストとしては計上していないのだけど、その時期になると、人がみんな紙を何十ページもぺらぺらめくって確認しているよと、それをむしろ人件費換算にするといくらかになるよみたいな、そういったところまでコストを見積もれているのか、それから効果の部分も、ただその作業だけで短縮できた工程の話だけなのか、それによってデータが出てくる、実はそのデータがあっちにもこっちにも使える、クロスセクター効果に近いような話がここにあるはずなのですが、デジタル化の効果というところをどこまで見積もれているのか、というところが非常に気になるので、ぜひこのオンライン化の部分、費用対効果の部分をブレーキにしないようにしてほしいなと思います。

【家田委員長】 趣旨としては当然今、伊藤先生がおっしゃった中では後者ですよ。それがこの表現で書ききれているかどうかポイントで、こういう風に直したらいいということを書いてくれるといいですね、みみっちい費用対効果ではなくて、本当の意味の費用対効果が、「費用対効果」という言葉だからね。

【伊藤委員】 「原則」と書いてあるので、費用対効果というエクスキューズを入れな

くていいと思いますけどね。

【家田委員長】 本当にやるべきことをやるという趣旨だろうからね、伊藤先生、考えておいてもらえますか。僕が発言した後、もう一回当てますから。ほかにもあったらどうぞ。以上でいいですか、ありがとうございます。

では、家田ですけれども、いくつかポイントを申し上げようと思います。言葉面の話を4点言わせてもらって、あと、ここのところどう書いたらいいかなと、ちょっと書きぶりを変えなければいけないかなと思った気がしたのが2つあるので、以上、ちょろい話を4つと、少し真剣に考えてほしいところを2つ申し上げます。

まず、ちょろい方から。9ページあたりで、リアルな移動の重要性、というキーワードが出てくるのだけれども、けれど、リアルな移動の重要性というよりは、リアルな移動に支えられたリアルな人と人の交流や、リアルな活動の重要性、ということなのですよね、ポイントは。だから、移動そのものが大事だというような感じよりは、行ったり来たりしたりしているだけがいいという感じではないのでね、ちょっとそこところは、僕の用語的な感覚でいうと、直してもいいのではないかと思いました。

2点目の用語の話は、10ページあたりなのですが、安全性の確保のところですね、安全性確保を最優先する、という表現があったのだけれど、言葉での説明ではより適切にして「大前提として」というご発言が説明の中でありましたので、「最優先」という言葉を「大前提」に変えれば、「安全性確保が最優先である」ではなくて、「安全性確保が大前提であるとの基本原則を」の方が、いいのではないかと思いました。

3点目は、「バリアフリー化を加速化する」というのがどこかに、さっき説明している中であつたのですが、「バリアフリー化」で「化」が入るでしょ、それでその次に「加速化する」で「化」が2つ出てくるのはね、すごくなんか言葉として、なんというのかな、国語が弱いな、という感じがモロだから、どこかあるのですよ、探しておいて。「バリアフリー化を加速化する」というのがある。「加速する」で大丈夫ですよ。だから、加速化のところの「化」は取ってしまって、「加速する」でやったらいいのではないかと思います。非常にささいですね。

4点目は、資料1になるのだけれど、基本方針Aの中で、②の目標があるのですよ。②の目標のタイトルが、ページで囲ってあるところだけれど、これ、日本語じゃないよね。「コンパクト・プラス・ネットワークの推進」、これは変だよ。コンパクト・プラス・ネットワーク」というモノがあるかのようなんだけど、それは違ってて、いわば地域構造を、

「コンパクト・プラス・ネットワーク」的なものにしていく、という活動を推進する、ということを行っているのだよね。国土交通省では、この言葉をさんざん使っているから何となくへろっと使っちゃうのだけど、普通の国民からしたら「これ、国語できる人なの？」と言われてしまいますね。だから、僕だったらこのところ、こういう風に言ったらいいのではないか、ということ言うので、ご検討ください。「まちづくりと連携した地域構造のコンパクト・プラス・ネットワーク化の推進」、「化」を入れる、というところですね。以上4点、ささいな文言上の問題です。

今度はちょっと、どうかな、というところを言うのだけど、一つは、人材のところね、大学教員をやってもら、というところがあってですね、僕も大学教員の一人としてそう言うてくださるのは大変ありがたいのだけど、我々の国は、民主主義社会で、資本主義社会ですから、コンサルタントがいるのですよ、コンサルタントというのは、商業として、こういう活動を地域に対するノウハウを地域を越えて提供したり、より優れた方法を海外の方法を何とかしたりとか、そういうことをやるのがコンサルティングカンパニーなんであって、コンサルタントも活動しないとイケない。もちろん、大学研究者も場合によっては手伝ってくださいと、それから地域の人々も手伝ってくださいと、協議会へ、というような、この地域公共交通の分野での問題というのは、そんな大学教員がへろへろって言うてやればいい、という問題ではなくて、地域をあげて取り組まなければいけない問題なんだよ、という決意みたいところが、加藤さんがさんざん言うてくださった結果、ずいぶんよくなったのでね。このところも、やっぱり総力戦でやらないとイケないのだよ、という感じにして、その中に、一員として大学教員が入る、という感覚の方がいいのではないか。そこにはもちろん、それこそ業として参加するべきコンサルティングカンパニーの能力向上なんかも必要ですしね、そういうのが一点目です。

もう一つは、場所が思い出せないのだけど、データを共有するということで、データを持っている会社に理解を求める、というようなことが書いてあったのかな、そんなのがありましたよね。そこの書きぶりが、すごく遠慮している感じがしたのですよね。ポイントは何かというと、特に公共交通については、従来型の商業オンリーのやり方では、到底、先行きは無理だねと、だから場合によっては公助も相当入らなければならないねと、だからこそ、その音頭を取るのは地方自治体ですね、と、こういう三段構えで言っているわけです。ということは、公のサイドあるいは、普通の市民の貢献も期待しているのだから、データは自分の会社のデータだから全然出しませんよ、ということは、非常にアンバランス

スな感じがするのですよね、だから、そこのバランスからすると、もうちょっとその企業にもお話をしてみるみたいな、なんというかまどろっこしいような言い方ではなくて、今や公共交通に関するデータというのは、公共の財産であるという側面がある、そういうような側面にも十分配慮して、積極的に連携と活用を求めて、要求していくべきであると、少し強いかもしれないけど、その種類のことを言ったらいいのではないかなと思いました。以上、4つ、ささいな文言上の問題と、2つはちょっと趣旨のところを少し踏み込んだ方がいいのではないのかなという意見を申し上げました。私の発言は以上でございます。

それでは、今3人発言しましたので、大串先生、伊藤先生、私のコメントについて、事務局からお答えいただきたいと思います。

【公共交通・物流政策審議官】 ありがとうございます、久保田でございます。大串先生の情報発信のところですけども、これは、48ページのところの15～18行目のところをご覧いただければと思います。これは、先ほどの自然災害の対応のところの予防の関係、また、2つ目の避難・緊急輸送対策というところであります。そこで、関空であるとか、成田において、台風時、それから雪降ったりとかで、日本人のみならず外国人も滞留したということが多々ございました。その意味もありまして、混乱なく避難誘導できるよう、多言語による適切な情報発信等の対策を行うと、そのような表現を入れておるところであります、そういうのは、空港でいうと、空港BCPの中でそういうものを謳って、日ごろの連携関係を強めていくという情報も、いろんな機関からもらう必要もありまして、融合させていくこともあるので、その枠組みの構築を進めると、そのようなことを、ここでちょっと入れておるような状況であります。先ほどのITスキルのところですが、たしかに第5章のところでも触れております。ページでいうと、57ページの①のところでもあります。①のところの、2パラ目、「その際」というところで、交通事業者はもとより、国・自治体の交通行政に関わる担当者は、データに係る分析力、データサイエンスに係る技術力向上に努め、という、ここでちょっと我々自身のITスキルも向上させたい、ということのつもりで書いたところでもあります。それから、家田先生、9ページの移動のところ、おっしゃることそのとおりだと思いますので、9ページのところを、23～24行目ですね、ちゃんと言葉を補ってやっていこうと思います。それから10ページ目、安全性のところ、大前提、これももう、交通の安全の確保は、運輸行政の要諦である、ということは国会でも答弁しておりますので、大前提、ということでやりたいと思います。それから、さっきのバリアフリー化加速化は、たしか30ページ11行目のところかなと思います。バリア

フリー化を加速化すると、ありますので、加速するにします。それから、ご指摘の、人材のところの総力戦、前回のご指摘もありましたので、結構学識経験者をけっこうクローズアップした形を取らせていただいたのですけれども、むしろ総力戦にしていって、その中で、コンサルタントも活用しなければならぬし、大学の先生にもご協力いただかないといけないし、事業者だっていいと思うのです、また、行政の人間だって自治体でずっと携わっている人はすごくノウハウがあるので、そういうような人を作っていくと、そういう表現にしてもよろしいでしょうか。

【家田委員長】　　そういう趣旨が大事だと思います。そこにね、やっぱりもう一言入れたいのが、NPOだとか、市民で一生懸命やっている人もいますじゃないですか。そういう人も、やっぱり是非貢献してほしいなと思いますよね、もちろん、大学の人にもお願いしたいけど、みんな書いたらいいと思うのよね。

【公共交通・物流政策審議官】　　分かりました。総力戦ということで、例示的なことを極力入れるような感じにしていこうと思います。また、先ほどのデータ共有のところは、38ページ目の3行目から5行目のところだと思います。ここ、データを保有する事業者への働きかけに取り組む、弱いじゃないかと。

【家田委員長】　　うん、ここが弱いなと思ったの。

【公共交通・物流政策審議官】　　これは、10ページの6～7行目に、けっこうちゃんと書いていて、交通関連データは、公共交通が社会の基礎的なインフラであることに鑑みれば、いわば社会の共有財産と言える、と書いてあるので、ちょっとここを引用しながら、ちょっと、加えるようにしたいと思います。

【家田委員長】　　了解しました。はい。お二人の先生、いかがですか。

【伊藤委員】　　ちょっとコメント一ついいですか。先ほどの費用対効果の話なのですが、オンライン化を、何を優先するかということになるかと思うのですが、通信をオンライン化することが本質ではなくて、それによって届いた側、こっちがちゃんと使えることが多分大事なのだと思うのですよね。ただそれがファイルするだけではなくて、それ以上の活用ができることが大事なので、おそらく受け取ったデータの活用可能性が高いものを優先するという感じのオンライン化、その経路の話ではなくて、ちゃんとデータがたまるんだよと、そっちに目線がいくような書き方ができるといいかなと思いました。

【家田委員長】　　それは、どういう風に直せばいいの？

【伊藤委員】　　例えば、データの活用可能性が高いものを優先してオンライン化する、

という風に。

【家田委員長】　　そういう風には書けばいいのね、

【伊藤委員】　　そういう風には書けばいいのではないかな、という私からの提案です。

【家田委員長】　　そういうご提案ですね、ありがとうございます。

【大串委員】　　私の場合も、発災時にそこに居合わせた人たちなんかが無事に避難できるように、多言語化していく、情報発信していくだけではなくて、そこに今いない人たちが、そこに向かって来ようとしているような状態に関してもちゃんと情報発信をしてほしいと思っています。例えば、成田空港に関しても、今からそこを通過して飛ばそうと思っている人たちがやっぱりアクセスしようとするわけです。日ごろの話でいうと、例えば鉄道が何かの理由で、30分遅延する、午前中の何時ぐらいからの復旧になりそうだと、とか、いろんな話が出てきますけれど、ちゃんと利用者が使っているようなメディアに、正確な、発災時、あるいはリカバリー時の情報が発信され、それがよく使われるようなMaSの機能等に反映されるといったような、連携した情報発信の仕組みというところをもう少し深掘しただけであればよいと思いました。

【家田委員長】　　はい、どうもありがとうございました。それではすでにご発言いただいた方も含めて、まだ言い忘れたこともあるかもしれないので、ここからは「手を挙げる」でいいかな。手を振ってもらってもいいし、何らかの方法で意思表示をお願いします。いかがでしょうか。私の方からは誰も手を挙げてないように見えますが、大丈夫ですか、皆さん。それでは今、大串先生から、追加的なご発言もありましたので、答えきれていなかったことや、途中で保留したことで、再度答えるところがあるかと思しますので、事務局にもう一度ご発言の機会をお願いしたいと思います。事務局よろしくをお願いします。

【公共交通・物流政策審議官】　　大串先生、ありがとうございます。ちょっとその要素ですね、なかなか読み込めるところがないので、工夫します。実際、千歳が雪でクローズになった情報を、プリミティブなのですけれども、札幌市内で情報を流しているのですよね、そういうのを自治体と事業者と、事業者というのは、航空と空港、鉄道、アクセスバス、そういうのを連携取って取り組んでいます、そういうのがリアルにありますので、そういうことは進めていかないといけないことでもありますので、それは書きたいと思いません。

【大串委員】　　横展開をしていくに当たって、きちんと正確な情報が発信される、利用者の利便性に資するような、そういったものをきちんと打ち出していく、というように書

いていただければと思います。

【公共交通・物流政策審議官】 ありがとうございます。分かりました。

【加藤委員】 今、時間あるようなら、質問してよいですか。村上先生から、防災・減災の観点からも、地域公共交通計画策定に関して、まちづくりとの連携を図る、ということをおっしゃって、これが入ったということですが、私自身としては、あまり意味が分からなかったのですが、具体的にいうと、どういうことになりますか。

【村上委員】 さっき、言い忘れていたのですが、私が申し上げたニュアンスと、ちょっと、そうだったかな、というのがありまして、14ページで、「防災・減災の観点からも」というところが不要なのではないかな、と、先ほど読んでいて思ったのですが、「計画の策定に際してまちづくりとの連携を図る」でいかがでしょうか。

【加藤委員】 その「防災・減災の観点からも」というのが、何か、ここにあるのがもし「防災・減災」であれば、あとの方に出てくるだろうし、まちづくりとの連携、というのは、一般的にそうなので、「防災・減災の観点から」というと、具体的に何を連携したり考慮したらいいのかな、というのがちょっと分からなかったです。

【公共交通・物流政策審議官】 ここは、交通のマスタープランと、立地適正化計画との融合、という形を言っていて、立地適正化計画には、実は防災というのがまた別の計画になっているのですよ、そういうことだったのですけれども、まちづくりとの連携、ということだと、まちづくりという、そういった防災も含めたことをやりますので、ここはむしろ、無くてもいいかな、と思います。というより、無い方がいいかな、と思います。ですので、そこはできればカットしておきたいと思います。

【家田委員長】 これ、僕が想像したのは、道の駅が、もちろん交通の施設ですけど、防災にすごく役立っているとか、駅前広場なんかも、うんと役立つとか、それってまちづくりとも関係しているよね、とか、そういう意味かなと思ったのだけど、そういうことじゃないんだ。

【公共交通・物流政策審議官】 立地適正化計画と、地域公共交通計画を、一緒にやっていかなければならないと、そういう中で、厳密に言うと、立地適正化計画は、防災とはまた別の観点になっているので、ということだったのですよ。

【家田委員長】 「防災・減災の観点からも」と強調する積極的な意味がないわけですね。

【公共交通・物流政策審議官】 ないですね。逆にミスリードになるかもしれませんの

で、ご指摘ありがとうございます。

【家田委員長】 加藤先生の問題指摘は、そういう、カットということによろしいのかな。

【加藤委員】 ここは、無い方がよく、むしろ、家田先生が今おっしゃったようなことは大事ですよ。あるいは、私の問題意識は、駅だとか、営業所とか、車庫というところが、災害に対して脆弱なところにあることが多いことが分かってきているので、そういったところをきちんと、たとえば、まちづくりと連携する、ということでは、移転するとか、強くするとかっていうことをやっていかなければならない、ということであれば、基本的方針Cの方に書くといいかなと思っています。ちょっとその辺も、きちんとは書いていないように思いましたので、しかし、非常に大事なところですよ。災害が起こったあとに、マネジメント検討会を開いていても、拠点がやられてはは何もできない、となってしまうので、最初から、災害に対して強い施設とか拠点を作っておかなければならない、というのが必要だと思いました。

【家田委員長】 村上先生の発言の趣旨は、「防災・減災の観点からも」というのは、取っ払ってしまっているのかな。

【村上委員】 はい、ありがとうございます。お願いします。

【家田委員長】 では、そういう風にしておいて、それからもう一方で、Cの方になるのか、拠点だとか施設だとか、そういうのに関係するようなところで、必要な文言が、補充が必要ならば入れておくと、そういう方針で久保田さん、いいのですかね。

【公共交通・物流政策審議官】 分かりました、その方針で、はい。

【家田委員長】 では、今、加藤先生から言われた点は、そういった方針で、いささかの修正をやると、いうようにしておきましょうか。はい、ありがとうございます。

【加藤委員】 言い忘れていたことを思い出しました。先日、あるところでちょっとやってみて気づいたのですが、エコまち計画、というのがあります。低炭素まちづくり法だとか、エコまち法だとかいう名前に、実際の法律はもっと長い名前ですけれども、エコまち計画という中に、交通についていろいろ考えるところがあって、それを建物だとかまちづくりと連携することで、全体、都市全体として低炭素化するという、そういうことが目的になっている、そういう計画の枠組みがあって、それがとても実際の交通計画とかとも連携している市があったのです。今、まさに脱炭素化ということが、急に総理がおっしゃったようなことでクローズアップされる中で、まさにエコまち計画もきちんと活用したら

どうかと思うのですが、その当たりというのは、これも環境部会でも言った覚えがあるのですが、そういうことは、今からでも入れることは可能でしょうか。それともとんちんかんでしょうか。

【公共交通・物流政策審議官】 カーボンニュートラルについて、実は環境の方でも検討を加えているというのがそもそもあるのですが、多分ちょっと、まちづくりそのもののお話かなと思うのです。たしかに交通も絡んでくるのですが、交通の中でクローズアップして書くというのが、ちょっと私的にはどうかな、ということを考えてしまいます。あまりにも、外延部が広がるのかなと、そんな気がします。

【加藤委員】 今、防災・減災と、まちづくりと交通の連携が出たものですから、私自身は環境が専門なので、それも同じようにやるのかなと思いました。防災だったら地域防災計画との連携なのかもしれませんが、脱炭素化等については、いろいろ書いてあるので、それでも十分いいのですが、けっこう具体的に町の名前を言っているのか分からないのですが、とても交通計画とリンクした良い計画だったので、これで活用できるのではないかなと思いました。余計なことを申しました。すみません。

【家田委員長】 ここまで何回か議論している中で、最終とりまとめをするものになるので、素案ですけれどもね、それで計画部会にかけて、パブリックコメントを出さないといけないので、何でもかんでもいれるというのは、あんまり議論もしないで入れちゃうよりは、どちらかという、今大変な危機、転換期にあって、目の前のことだってやらないことがいっぱいあると、もちろん長期的なことでもやらないといけないこともたくさんあるのだけど、目の前にあるやらなければならないことをきちんとやりましょうよと、その覚悟しましょうよ、国をあげて、てなことがより鮮明に出すことが最大の目的だと、今回のね、とすると、あんまり議論していないことを幅広くうんと入れることに今、労力を割くことは、ちょっと時間的に難しいかもしれませんね。で、また、別の部会でもやらなければならないことがいくらかもあるし、またさっきのインフラメンテナンスなんていうのも、どちらかという、こちらというよりは、社重点側の話で当然入ってくる話だと思いますので、全て、関係する、今、世の中で大事なことを、ちょっとでも交通に関係することは全て入れる、という方針ではなくてもいいのではないかと思いますけどね。

【伊藤委員】 48ページ、大串先生のご指摘と重なるところがあるのですが、災害発生時の今、鉄道、バス、旅客船ターミナルのこのあたりの話なのですが、この文章の書き方でいうと、災害が発生したその瞬間の避難誘導がかなりフォーカスが当

たっているのかなと思うのですけれども、一方で、その後、復旧の段階、復興の段階、数週間から数か月というけっこう長い時間にわたって交通の混乱、イレギュラーな状態が続くので、そういった部分も含めた案内が、外国人だけではなくて日本人にも必要なのかなということで、ここはもう少し視野を広げてもいいのではないかなと思います。

【家田委員長】 はい、ありがとうございます。それじではご発言は以上までということにしてもらいましょう。ではまとめて事務局から最終的なご発言をお願いしたいと思います。

【交通政策課長】 14ページの、11行目、村上先生からご指摘のありました、許可・登録を要しない輸送の最後の表現ぶりですけれども、要するに、理解の促進だけではなく、もう少し先に、ということだったと思うのですが、先ほど、安全確保が大前提というところの兼ね合いを考えますと、有償でのサービスが難しい場合には有効な手段ではありませんし、適材適所で活用、ということが当然なのですが、やっぱり私どもとしてはしっかりと安全が確保されるようなサービスの提供ということが、何よりも優先することを考える。これは言ってみれば究極の共助になっていて、お互いの信頼関係で自由にされるものに当たりますので、それを若干、我々の考える安全確保の外側に位置する形になってしまいますので、それをこう、さらにどんどんやりましょう、的に書くことは、ちょっと難しいかなというふうに考えております。もちろん、適材適所でそれが有効な分野というものはありますので、それは今後、活用に資するようということで、関係者が理解すれば、もちろん使える場面もあると、そのようなことを我々が申し上げているつもりではありません。

【家田委員長】 おそらくね、「関係者の理解の促進に努める」まで書くから、かえってそう思うってしまうんだよね、だから例えば「有効な手段である」で止めれば、そのとおりだね。適材適所から、努めるまでをカットすれば、おそらく、先ほどのご指摘も、事務局側の意向も反映できるのではないかと思うのだけど、違うのかな。

【交通政策課長】 おっしゃるとおりかもしれません。

【家田委員長】 「有効な手段である」あるいは、「あろう」だけど、「ある」でいいんだろうな。

【村上委員】 今の家田先生のお話も踏まえまして、「有効な手段である」にしてくださいと。

【家田委員長】 いいよね、努める、というと、何かいい加減なことを言っているよう

な感じがしてさ。

【村上委員】 そうですね。

【交通政策課長】 ちょっと、それで検討いたします。

【家田委員長】 村上さん、そういう趣旨でいい？

【村上委員】 はい、ありがとうございます。

【交通政策課長】 分かりました、ありがとうございます。

【家田委員長】 細かいところは、事務局で見て直すでしょうから、大局的なところ、そんなところでいいかな。スケジュールについて、説明してもらいたいと思います。

【交通政策課企画室長】 はい、それでは事務局より資料3を説明できればと思います。今後の想定スケジュールということで、本日、小委員会で素案をご審議いただきました。また、明後日、31日に、多分同じ資料になろうかと思いますが、計画部会で素案という形でご審議いただくと、いうことで、その後、パブリックコメント等の手続きに入っていくということでございまして、我々としては、5月頃、5月中にもう一度計画部会でご確認いただいた上で、答申・閣議決定を目指したいというふうに考えてございます。スケジュールについては以上でございます。

【家田委員長】 パブリックコメントに出す前には、今日、ご指摘いただいたところは、直してくれるとされていていいのだよね。もちろん僕も見ますけれども、ご発言いただいた方にその部分、見ていただいて、ご発言の趣旨に合っているかどうか確認していただきますけれども、そんな手続で、みなさんよろしいですか。特にご反対もなさそうですね、それでは、そんな風に進めさせていただきたいと思います。明後日は、どうも直す時間がなさそうだから、古いバージョンでやるそうですけれども、そこは目をつぶっていただいて、その後のパブリックコメントの前には、当委員会としてのバージョンができあがると考えましょう。私の司会する部分、以上でいいのかな。

【交通政策課企画室長】 はい、ありがとうございました。それでは本日小委員会の閉会にあたりまして、久保田交流審より一言お願いしたいと思います。

【公共交通・物流政策審議官】 改めて、公共交通担当の久保田でございます。家田委員長はじめ、委員の皆様方、本当にお世話になりました。一昨年の11月に計画部会に諮問してから、この小委員会、都合今日で5回開催をいただきました。毎回ですね、本当、多様な意見、有益な意見を頂戴していると思います。事務局の方で十分こなしているか、ということはクエスチョンでございますが、できる限り我々も働いたつもりでござい

ます。家田先生のおっしゃるエッジの効いた文章、そして同時に、いろんなことにも目配せをいただいたような内容になっているのかなと思います。明後日の計画部会は計画部会として、なかなか直す時間がないのですけれども、パブコメに向けては、きっちり今いただいたものを反映していきたいと思いますので、引き続きのご指導をよろしくお願ひしたいと思います。本当にありがとうございました。

【交通政策課企画室長】 それでは最後になりますが、事務局より連絡事項でございます。本日の小委員会の議事録につきましては、後日委員の皆様にご了解いただいたうえで、ホームページに公開する予定でございます。それでは以上を持ちまして第10回交通政策基本計画小委員会を閉会いたします。今申し上げました通り、今まで熱心にご議論いただきありがとうございました。

— 了 —