

交通政策審議会・社会資本整備審議会合同  
第2回交通基本法案検討小委員会

日時：平成22年11月29日（月）18：00～20：00

場所：国土交通省11階特別会議室

テーマ：

- 「移動権」、「移動権の保障」を法律に位置づけることについてどのように考えるか
- 「国民目線・利用者目線に立って行うべき対応」

おもなご意見：

■「移動権」、「移動権の保障」を法律に位置づけることについてどのように考えるか

・交通権（移動権）保障を交通基本法に盛り込むべきで、今後の高齢化社会に向けて極めて重要と考えている。交通権は請求権というよりも、それぞれの地域でそれを実現していく過程が大事。なお物流は今回は分離し、物流基本法として考えるべき。

・法律の権利として書くのであれば権利の定義付けが大前提として必要。立法者は確定の責務を負う。交通サービスの提供を求める請求権と認められるかがポイントなるが、その場合には立法する側で財政的な裏付けを審査した上で制定するのが義務だと思う。義務者は誰か、市町村か事業者か、交通手段までのアクセスでいいのか特定の輸送手段まで含むのか、どのような目的の場合に保障するのか（病院、学校など）、ここまで詰めて権利として確定するのではないか。

・フランスの交通基本法は市町村を解体して200人くらいに基礎集落に自治権を与え、広域的な移動を支える交通計画をつくることを義務付けたもので日本の状況とはずいぶん異なる。日本は市町村合併をやってしまった関係で予算の関係で町の中心をどこに据え直すかとか、あるいはそのリニューアルみたいなことをやっており、そのときにかなりコンパクトな集約型の都市構造みたいなものを考えている。しかしその前に交通権を保障し

てしまうと、何もしなくていいとなるのではないか。いまのままの交通権を認めていくことと現場でこれから30年50年ぐらいかけた交通計画を考えていく、交通計画の基本となる骨格となる生活を支える道路空間を考えていくというところが結びつかないことが違和感として残っている。わが国では、定量的で総合的な調査体系を整理し、あるべき都市像とそれを描く主体をはっきりさせ、それぞれの都市ごとにマクロ-メゾ-ミクロスケールでより詳細に具体的な地域の交通像と都市像を描くことが基本である。

・交通企業が運行する既存のサービスに対して、そのまま運営補助するのではなく、生活機能に役立つサービス（例えば、通院や通学に使える路線や時刻）であるかどうかポイントを置いて支援する考え方が重要。広く薄く交通サービスを提供することが移動権の保障と考えるのであれば、近年の地域公共交通計画における実態と合わない。一方で障害者、移動困難者と移動権の保障は親和性を持つのではないか。低床バス車両やターミナルのバリアフリー整備が行われても、スペシャル・トランスポートの整備はあまり取り込まれてこなかった。障害者に対する適切かつ合理的な配慮が考慮されていなかった。これからは自治体だけではなく国の責務も大きいのではと考えている。

・「移動の権利」というよりも「健康で文化的な生活をするための権利」をどのような手段で実現するかを考える中で移動の位置づけを明らかにすべき。

・権利という概念を軽く用いてはいけない。非現実的なことを権利の名の下に保障することも良くない。移動は目的を達成するためのものであって目的を達成すれば移動は必要ない、そういう例もあるとは思いますが人は移動する社会的動物であり、移動することで人同士の交わりが生まれ、自分の存在も明らかになり、社会的生活が成り立つ。移動には、移動に伴う目的達成とは別に生活の質を保証するという意味合いがある。家でサービスが済めばいいという方向性に社会が向かうのは危険。移動には目的達成ありきではなくて移動それ自体にも意味がある。

・移動は交流だ。人類的重要性を果たしていることをうたうべきだ。権利とするのがいいのかはよく分からない。権利とうたうことがどれだけの意味をもたらしているのか実証性が不明だからだ。権利という言葉からシル

バーシートが守られるとは思わない。理念をうたい子供のころから教え込むことが理想の世界への第一歩。

・今日は移動権を権利として規定することについての法的な難しさとか発言されましたし慎重に考えるべきというニュアンスの意見が多かった。これからは移動権という言葉にとられることなく社会に要請されていることに対してどうやって対応することが施策としてできるのかということの方角としてとらえて、まとめることができればと思う。

#### ■ 「国民目線・利用者目線に立って行うべき対応」

・標準的な基本法では理念と同時にプロセスも重要。目線の関係では、交通は地面にくっついていると、ユーザーにとってどこの官庁かは関係ない。行政の縦割りににはつなぎがある。ユーザーの目が入るだけでつなぎ部分の悪さを指摘して頂いたりすることが可能になる。交通の現状把握や評価にユーザーの目なり知恵なりを入れる手続きを入れて頂けたらと思う。

・審議会だけではなくて交通事業者や利用者が入る協議会のようなものを作って調整の仕組みを多めに作るのは交通の分野には適していると思う。計画はこれまでであれば基本計画を一本作ってまとめる形だが、これでは弱い利益はその中で淘汰されてしまっていた。この分野では今までは参考になる文献があつて諸外国のモデルがあつて日本はそれをまねしてきたが、今回はあらかじめ解が無い。あらかじめ解があるようなふりをして立法しない方がよい。官民一緒になって社会実験して制度を作っていこうというところに資金の投入をしていく、議論重ねてベストミックス探していくという仕組みにしないと活力や創造性がでてこない。基本法を先にやってく中でもイノベーションを盛り込む、利用者目線ということであれば今までの事業者に向けた行政モードの作り方ではなくて利用者を主体にした条文をいくつか入れるだけでも法律の雰囲気は全く変わる。そのため新しい仕組みを盛り込めば、抽象的な権利を書いて終わりにするよりも実効的なところに踏み込めると私は思う。

・長期法定計画となっていないのが現状の交通計画の問題点だが、この部分をなんとか対応することが重要である。交通は長期にわたって保障され得るものではないと、生活の基盤として考えがたいのも事実であり、同時にそういう長期法定計画を進めていく上で定量的な調査に基づいたPD

CAということを経済計画の中では考えないといけない。

・今ある公共交通を前提としてそれを効率的に運用できないから、国土全体をコンパクト化の方に持って行くということに焦点を絞りすぎると、例えば国土の安全保障の問題とか、歴史とか文化の安全保障の問題とか、移動する中でいろいろな社会参画を果たして頂くという点で問題があるのではないか。

また、新しいモビリティ（移動体）の提案・開発や「共」に重点がある公共交通などこれからの新しい交通のあり方も視野に入れるとあまり限定的な議論をしすぎることは良くないのではないか。

・公共交通を社会資本であると見なすならば、これから策定すべき計画は事業計画ではなく、サービス供給計画である。サービス供給計画はこれまで民間事業者が策定してきた事業計画とは異なるもので、その策定主体は第一義的には自治体である。自治体はサービス供給計画に基づいてサービスの公共調達計画を策定し、その受託者（直営の場合は自治体）がサービスを具体的に供給するための事業計画を策定するといった考え方の転換が必要ではないか。どこにどれだけのサービスを提供するのか、その費用を誰がどのように負担するのか、という理念を具現化するものが交通計画である。交通計画というのは私の認識では下位の計画であって、上位の総合計画や横位の土地利用計画、都市計画等との役割分担と連携を明確にすることが肝要である。

・赤字補填の政策でなくて生活に使える移動サービスを支援する政策に抜本的に変えていく必要がある。サービス供給計画に移行する必要がある。事業評価も形式的な評価から実質的な評価に移行しなければならない。ノンステップバスからスロープを出せるバス停かどうか。生活に使えるサービス、つまり実質的なものに変えていく必要がある。

・議論で問題になるのは熟度の問題だ。時間が無くて熟度は低いのでは。基本理念、責務ぐらいで法律をまとめて出すということが可能であれば、場合によってはこの熟度の低いなかで全ての関係者の納得を得られる可能性がある、それしかないのではないか。そういう感じで議論してはどうか。その線で考えるなら、交通の「通う」、「コミュニケーション・交流」という人間の本質的部分を重視する、というようなことを基本法に盛り込むことが必要だ。コミュニケーション中心、「通う」より「交わる」、これ

を議論する意味でも、来年の国会提出までに具体的な論点まで熟度高い議論をすることは難しい以上、基本法の理念をきちんと議論し、盛り込むというところまでに止めておいた方が良いのではないかと思う。

・障害者のミクロな移動権の保障に話がシフトしているが、地域間格差などのマクロな視点からそれとは異なる国民目線の指摘も出てくるのではないか。過去の交通基本法案は基本理念に書かれていること（環境負荷低減）に対応する施策が必ずしも書かれていない。フランス法に書かれている持続的な発展などの理念も参考に、以前提出された法案もその骨組みを見直すべきではないか。

・国民目線、利用者目線とあるが、まず目線という言葉は良くない。次に、利用者目線と事業者目線という話でない。マクロな話や持続可能な発展など、そういう全体を見据えた目線が最初に来るべき。その上で、利用者目線を強調するなら利用者の協議や評価への参加を基本法レベルで設定することが考えられる。

・国民感情をそのまま法律に落とすと「利用者目線」という言葉が一人歩きするので誤解を招く。事業者と利用者は上下関係にあるのではない。需要と供給両者が折り合い監督は行政が担うという体制を作る必要がある。その観点から「利用者目線」という言葉を考えなくてはならない。

・2011年に作られる法律として4点申し上げたい。  
一つ目は、3つの視点①. 人口減少及び高齢化 ②. 国際競争力 ③. 地球環境。二つ目は国民目線、ユーザー目線には限界があることを明記すべき。国家的、アジア的視点も重要。三つ目は民間型のサービスの目線。四つ目はイノベーション、常に変化していくような技術開発が必要。

以上