

交通政策審議会・社会資本整備審議会合同  
第3回交通基本法案検討小委員会

日時：平成22年12月8日（水）18：00～20：00

場所：国土交通省10階共用会議室A

テーマ：

- 「国民目線・利用者目線に立って行うべき対応」
  - ①まちづくりとの関係
  - ②地球環境問題との関係
  - ③観光立国推進との関係
- 「関係者の責務・役割分担について」
- 「交通基本法案検討小委員会報告のスケルトン案」

おもなご意見：

■ 「国民目線・利用者目線に立って行うべき対応」について

・ まちづくりと交通はセットで考えなければならない。しかし、バスが儲からないと事業者が撤退してしまい、バス路線沿いの集約型まちづくりもうまくいかなくなってしまう。マスタープランの策定段階から事業者が入って一緒に議論することが重要である。国のみならず地方自治体による財政サポートも必要。自治体による公共交通への財政サポートがほとんど無く、地方では都市軸上でも交通権的なモノが保障されない状況が起こっている。幹線バスルート都市計画のプランの中に位置付けてなおかつ行政もサポートしていく相互の縛りが必要ではないか。

・ 交通基本法を包括的な内容のものにするという前提なら、交通基本法には、「交通についての公的な取り組みについてのあるべき論」が明記される必要である。その際、利用者目線には危険性があることを忘れてはならない。利用者目線「のみ」を重視するのは全く良くない。なぜなら、利用者目線のみを重視してしまうと、結局は社会学的ジレンマ構造のために、みんなが不幸になってしまう。だから、公共の福祉と個人の効用をどう考えるのか、公と私の対立をどうアウフヘーベンしていくのか、という公的な取り組みが不可欠である。利用者目線だけでは交通のあるべき姿は演繹

されない。その一方で、フランスの交通基本法はよくねられた、思想的に深みあるものである。フランスの交通基本法は、第1条で、利用者目線、共同社会、国家がどのような関係にあるのかを規定している。さらには、移動権についても、「漸進的」に改善していくことを「努力目標」とするとして書かれている。思想的な深みのあるものを作ればまちづくり、地球環境、観光の問題も全てクリアされるのではないか。

- ・ 基本法に盛り込むべきものは、個別法にあるようなことではない。基本法ならではの基本理念、基本責務、方向をいわば屋根のような形で格調高く書くことが重要である。政策にかかる諸原則を盛り込んでいけるかどうか重要であり、特に「協働の原則」は交通分野では重視すべきである。その内容として、利用者・事業者・行政の協働、移動手段間の協働、地域交通と国際交通の協働を重視する。移動権という議論に代えて、交通格差が重要な基幹語句となる。交通格差には法的、身体的、地域的な事情によるものがあるが、こうした多様な格差を是正し、利用者を支援していく政策的配慮は大事であり進めるべきである。抽象化した諸原則を盛り込むことは、協働、交通格差、交通の国際戦略など政策宣伝、広告の意味があり、集約的に入れて頂きたい。そのなかでまちづくりとの関係で交通が基幹的なインフラとなっていることをきちっとここに入るような形にすることが最も重要である。

- ・ 基本法に盛り込むべきものとして一つ目は、調整機能。交通圏域に応じて複数自治体、事業者間での調整機能を明確に盛り込む。二つ目は調査、計画、実行、チェックの機能を盛り込む。現在の日本は大転換期にあり、過去のフランスと置かれている状況は全く違う。三つ目は理念としての交流である。フランスでは高速道路事業費の1%を景観に充てている。ネガティブを防ぐだけでなく発展的に使っている。需要創造型の発想が必要。なにもしなければ廃れていくかもしれない文化は観光施策の中では資源になるはずであり、ここに対するケアができるようにするのも必要である。地域の文化交流の振興に資するような交通を充実させる必要性がある。

- ・ 基本法に盛り込むべきものとして一つ目は、理念としてどういう価値を共有すべきか。つまり公平、地域の活気、魅力、環境をとらえた上で交通を語ること。二つ目は、財源について負担を求めること。具体的には料金、税、時間的負担、公共交通を利用できない精神的負担。三つ目は、議論をする場を担保すること。交通は、地域の資源についてベストミックス

を追求するため、具体的な在り方の土台となる。

- ・ 基本法についてメッセージ性をどれだけ、どのように持たせていくかが重要である。多くはまちづくりでやっているので基本法からも同じ方向性を後押しするメッセージとして盛り込んでもらいたい。一つは、土地利用計画と交通計画の一体化。施設と動き、スペースとサービスを一体的にやるべきである。集約型の持続可能なまちづくりには、公共交通の拠点となるべきところが町にとっては大事。基本法に強いメッセージを盛り込むのもありだと思う。モードとしてLRT、バスのほか、徒歩をどう位置づけるか。徒歩という交通モード、まちづくりとの関連は重要である。交通基本法のなかでどのように位置づけるのか議論が必要である。

- ・ 交通サービスはこれまで一般競争市場を通じて供給されてきたが、交通計画の観点からは公共調達市場での供給を基本に考えることが望ましい。一般競争市場として成立しそれによって社会的に必要な交通サービスが供給される場合は市場に委ねればよいが、地方では公共調達市場すら成立しない困難な地域が出現してきている。誰がそれを判断するのかが今まではっきりしていなかった。この判断は自治体の責務である。まちづくりとの関係でいえば、住民にとっての受益と負担の組合せを住民が選ぶのが地方自治の基本である。住む場所を選ぶのも住民であり、みんなが高い水準の暮らしを求めらるならそれを実現しやすい住まい方についてもみんな考えなければならない。まちづくりと交通の組み合わせや交通のあり方を地域社会が選ぶことが重要である。交通はこれまで「与えられるもの」であったが、その発想を変えるべきである。

- ・ 地域交通は薄く広くではなくて、軸を作っていく方向にシフトすべきである。「事業者にまかせます」、「赤字がでたら補助します」ではだめである。包括補助、公設民営の考え方が重要である。

競争と調整については、市場が成り立っているところでは、航空でもアライアンスがあるように事業者間連携が必要である。そういう地域ではバス事業者も複数入ってくるが、それぞれが独立採算であり事業者間競争が起きている。ただ、運賃調整をしようとする公取マターになってしまう。観光立国を推進しようにも初乗り運賃は高い。交通運輸連合の発想が必要では。

- ・ 地球環境問題の問題について効果を見積もることや、車利用のあり方

を日本全体への効果に関連づけるのは難しい。基本法で環境を盛り込むことはそれなりの覚悟がいる。地球環境対策にはまだ議論が不十分で、モデル自体も議論されていない状況である。

- ・ 東アジアとの交流は非常に大事。これから航空需要は爆発的に増える。その際、国際交通からのCO2排出量も課題になる。EUは帰属を明確にしている。観光と環境の関係をどう考えるか、大きな問題。

#### ■ 「関係者の責務・役割分担について」

- ・ 既存の基本法に記載されている責務は非常に抽象的で交通をめぐる問題状況には合っていない。個別行政分野の特性に応じて規定すべき。例えば、歩行者、利用者について参加主体であることを明示して、主体としての参画を法律上明確にすると法律の雰囲気が変わってくるし、個別法に対する指針となる。

- ・ 地域地域で交通の条件は違うので、具体的に住民の交通権保障の内容を煮詰め、住民が安心して住み続けられるようにするため、自治体に地域公共交通整備の交通計画策定と実施の権限やその財源を大幅に移譲すべしという意見。

- ・ 国民目線・利用者目線をこれから重視していくというような議論が有ると思うが、そうした議論が「基本法」となじむかどうかは考える必要がある。交通基本法の目的は、「豊かな国民国家」「豊かな地域社会」「国民の幸福」の3つを支援・実現するものであるべきだと思う。その3つのために「交通を保障する」ということは非常にエッセンシャルできわめて重要で抜本的。これが書かれるべき。そしてその次の点として、そういう交通をどうやってわれわれの国家、社会、国民が「保障していくのか」という問題があり、これについても書かれるべき。これには3つのレベルの役割がある。まず、国が基本方針を決める。例えば環境問題において環境だけを考えると日本が無くなるのが一番いいという考えもあるだろうが、こうした暴論にならないように、国が基本方針を定める必要が有る。次に自治体は住民に対する責務と同時に国のために協力する義務を負う。住民は自治体のために協力する義務及び国のために協力する義務、並びに幸福追求権をもつ。これにより3つのレベルのアウフヘーベンがうまくいくのでは。社会学的に蓄積が有る部分なので非常に崇高な理念で書いて頂きたい。

- ・ 地域によって効率のいいところと悪いところがある。前者は自主性に委ねればいいが、後者は支援しなければうまくいかない。

- ・ 効率の悪い地域については、「やはりまず地域で担ってください」というのが原則。ただし、財政的な裏付けを主体になって補うのは国の責務でもある。大都市は特例として、一般の都市とは区別すべき。

- ・ 効率性は大変重要だが、具体的な交通手段の効率性と地域の特性からみた交通手段の効率性がある。採用すべきは後者の考え方だが、おのずから限界があり、そのときは国の支援も重要である。スタンスとしては、広い交通圏域を一つの自治体で議論するのは危険である。フランスでは、交通基本法の他にもうひとつ都市再生連帯法という法律がある。各コミュニティの連帯や自治体の責務、そういう方向に向けて努力すべきである。

- ・ 誰が交通計画をつくるかというときに本当につくれるのかという問題があり、高度な技術が要求される。土地利用、地方の公安委員会など多くの主体が連携したときだれがその責務負えるのか。さらにやっかいにしているのが、広域の地方交通計画、都市圏の交通計画、松園団地の交通問題これは健康福祉的にみた問題でもある。こういうところは、専門的な技術者集団にある部分は権限委譲が必要であると考え。そのときに誰が責任を負えるのかと考えると難しい。私が思うにまず知事に権限委譲していく。広域交通計画、幹線道路は国。つまり計画のスケール感を意識する必要がある。松園団地は遅い交通になると思う。計画のスケールを意識した書き方をしていく必要がある。

- ・ 責務については、何に対する責務かが明確でないのが議論を錯綜している原因だと思う。例えば、国や自治体に対する責務なのか、それとも理想の交通像があってその実現に対する責務なのか、などという点を明確にしなければならない。交通はどうしてもモード毎に議論すると縦割りになる。個別モードを対象としていると踏み込めないような、まちづくり、環境、観光立国などモード横断的な発想を基本法に書けていることが望ましい。

■ 「交通基本法案検討小委員会報告のスケルトン案」

・ 交通基本計画策定というのがあるが、一方の土地利用についても土地利用基本計画があってこのままでは元の木阿弥となる。今まで議論してきたような土地利用と交通の一体化ということを考えると、別の名前なり言葉なり考えた方がこれよりはいいのではないかと思う。新しい公共自体が何をどこまで指しているかみなさん共通になってないと思うが、交通の中でプライベートトランスポートとパブリックトランスポートの間にあるものをこれからどう位置付けていくかということと関係していて、例えば交通不便地域での住民が助け合いながら交通手段を提供しているような形態も、公共的交通とでも言えばいいのか、新しい公共を担っていく部分は多いし、かつ今後の社会状況を考えるとそういうものの担う役割の割合が大きくなるのではと思う。自動車はこれまで大きく位置づけられているが中間的な交通手段は交通政策の中で位置づけられてこなかったので、基本法の中でこれも大事な交通手段であり政策の対象のひとつになることをうたうことは意義があると思う。

・ 公共交通の発達の課程を振り返ると、自分で移動するという原初の形から、近所で助け合う、近所で助け合う、地域住民で共通に利用する、さらには自治体に委託する、という形で拡がりを見せてきた。順番でいうと、地域社会での助け合いは、自治体提供交通より古い歴史がある。そういう意味で「新しい公共」というと今までにはなかったものというイメージを与えてしまうので、国や自治体に委ねているいまのやや行き過ぎた認識を少し見直し、振り返ってみるようなネーミングがあるといい。利用者目線・国民目線と公共の福祉のバランスを考えることが議論の本質だと思う。このスケルトンを見ると利用者目線・国民目線が主であると誤解されかねないので表現を検討した方がいいと思う。

以上