

第4回 交通政策審議会交通体系分科会交通基本法案検討小委員会、
社会資本整備審議会都市計画・歴史的風土分科会交通基本法案検討小委員会、
社会資本整備審議会道路分科会交通基本法案検討小委員会 合同会議

平成22年12月24日

【室長】 定刻となりましたので、ただいまから第4回交通基本法案検討小委員会を開催させていただきます。

委員の皆様方には、大変お忙しいところお集まりいただきましてまこと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交通計画課地域振興室長の〇〇でございます。

本日は、16名様中12名の委員の方のご出席をいただくことになっております。

まず、お手元の資料の確認をさせていただきます。

本日の資料は、議事次第、配席図、交通基本法案の立案における基本的な論点について、そして事前にいただきました〇〇委員のご意見ということでございます。

また、委員の皆様方には、第1回から第3回までの資料も参考のために置かせていただいております。配付漏れ等がございましたら、事務局までお申しつけいただければと存じます。

それから、これ以降のカメラ等につきましてはご遠慮いただきますのでよろしくお願いいたします。

本日の会議につきましては、報道関係者の方々にも傍聴いただいておりますことをあらかじめご了承くださいと存じます。

それでは、これ以降の進行を委員長にお願いいたしたいと存じます。よろしくお願いいたします。

【委員長】 〇〇でございます。よろしくお願いいたします。

今日は第4回で最終回でございますので、ぜひよろしくご審議のほどをお願い申し上げたいと思います。

それでは、議事に入ります。

今日は、当小委員会の報告案について審議いただくわけですが、前回ご承諾いただいた骨子案に基づき、事務局に報告案をつくっていただきました。あらかじめ委員の方々にはお送り申し上げて、そのご意見をいただいたところであります。その意見を踏まえた第二

次案を作成いたしました。第二次案につきましても、あらかじめ各委員に送付させていただいております。このような経緯を経て、本日の審議でございますが、まず事務局に報告案、これは第二次案、若干それに対して修正が入っておりますが、その第二次案につきまして説明をいただきます。その後、質疑応答、意見交換に入りたいと思います。

以上が本日の予定された議事でございますが、それでよろしゅうございますでしょうか。

それでは、まず資料1、これは第二次案でございますけれども、これにつきまして、事務局から報告いただきます。

【交通計画課長】 それでは、資料の右上に4-1-1と書いてございます資料をご説明させていただきます。

構成といたしましては、前回のご審議で資料3-4-1に示されましたスケルトン案、これに沿いまして内容を書かせていただいております。

冒頭の「はじめに」というところは、今回の審議の経緯、それからこの報告の位置づけをかいつまんで書いたものでございます。

1の交通をめぐる状況及び交通に対する基本的な認識のところでございますが、まず(1)といたしまして、我が国の交通をめぐる状況の認識について、大きな転換期に差しかかっているということで、少子高齢化・人口減少、地球環境問題の深刻化、国際競争の激化と、この3つの大きな流れにつきまして触れてございます。

そして、この下のところでございますけれども、このような転換期における我が国の交通に関する施策の基盤となるのが期待されるのは交通基本法であると考えられるというふうにさせていただいております。

①といたしまして、少子高齢化・人口減少の状況について、高齢化の動向であるとか、あるいはそれが例えば地域における採算のとれない交通サービスの撤退・減便であるとか、さらにその下のところでは、人口減少下で地方公共団体において公共サービスあるいは公共施設を集約させて効率的な都市運営を行っていく必要があるというような点。あるいは、高齢化と相まってユニバーサルデザイン化のニーズが一層高まっている。それに対応してスパイラルアップが必要だというような点を書かせていただいております。

それから、②の地球環境問題の深刻化というところでございますが、気温の上昇が既に進んでいるということ。それから、それに伴って海面水位の上昇ですとか異常気象の頻発が懸念され、これが今後大幅な経済損失をもたらすというような予測も出されているといった点。

その一番下のところでございますが、CO₂排出量で約2割を占める運輸部門も適切な貢献が必要となろうというふうに書かせていただいております。

それから、③の国際競争の激化のところでございますが、真ん中あたりで、国際競争において他国に凌駕されずに、我が国がその地位を保持、向上させていくためには、国際交通・物流の基盤の改善だけではなくて、国内の交通の高度化、これが我が国の経済力、生産性に直接かかわるといふことで、これもあわせて総合的な取り組みが必要だと。

それから、観光につきましても戦略的な分野ということ、経済面のみならず、国際相互理解の増進であるとか、あるいは豊かな暮らしや文化をはぐくむ、こういった基盤という意味で交通と観光が表裏一体の関係にあつて、必要な施策を観光政策と連携して行う必要があるというように書かせていただいております。

続きまして、(2)の交通に対する基本的な認識以下、ここから少し読み上げる形で進めさせていただきますと思います。

交通基本法は、言うまでもなく「交通」に関する基本法であるが、まず、この「交通」について考えてみたい。

交通とは、人又はモノが空間を移動することである。交通は、人又はモノの移動のため、自動車、鉄道車両、船舶、航空機等による輸送サービスを受け、又は、自らこれらの輸送機器を運転・操縦する場合にとどまらず、徒歩や車いすにより移動を行う場合を含む広い活動である。

このような交通は、多くの場合、まず移動によって達成される何らかの経済的又は社会的な目的があり、その目的の実現のための手段として時間や費用をかけて利用されるものである。また一方では、散歩、サイクリングやドライブ、クルーズなど移動することそれ自体が目的である交通もありうる。

しかし、交通の意義は、このような経済活動の基盤、また、社会活動の基盤として、移動手段の機能を担うことに尽きるのであろうか。交通基本法案の立案における基本的な論点を考えるに当たり、これまで交通が果たしてきたより根源的な意義に思いを致したい。

すなわち、交通は、人類の歴史において、単なる移動手段にとどまらず、それを通じて人類の文化の発展を支えてきた。人は、人の交流を通じて、また、モノの交易を通じて、文化を構成する知恵や技術などを豊かにし、また、向上させることで、人類の繁栄に寄与してきた。この意味において、人にとって交通は、単なる手段にとどまらず、このような活動の場としての社会に参加することを可能とすることと相まって、人が人間社会におい

て文化的に、また、未来に向かって創造的に生きていく活力の源泉であると言える。

一方で、交通がこのような意義を十分に発揮しうるためには、交通にかかわる多くの関係者が、このような意義について十分認識して、それぞれの役割を果たしていくことが必要である。利用者についても、公共交通のサービスを利用し、また、自ら道路などを利用する場合において、交通が担うこのような意義について十分認識し、他の利用者、運輸事業者、施設管理者等の関係者と協働しつつ、常に利用しやすいより良いものとする努力を継続していくことが求められる。

交通のこのような意義について、交通基本法案自体にどのように反映するかについては、法制上の検討が必要であるが、その策定作業に際しては、交通のこのような意義を十分尊重しつつ進めることを期待する。

(3) 基本的な認識を踏まえた問題意識

以上のような2つの基本的な認識を踏まえるならば、わが国の交通に関する施策の基盤たるべき交通基本法においては、人の活力の源泉たるべき交通が、このような大きな転換期において、経済活動及び社会活動の基盤としての人やモノを移動するというその機能を、どうすれば十全に発揮することが確保できるのか、ということが大きな課題となる。

このような課題に対しては、従来の交通に関する行政の視点や進め方がこのような転換期にふさわしいかどうか、否、むしろ、積極的にこのような転換期に対応して、どのような行政の視点や進め方が求められるのかが問われるべきである。

そのような問題意識からは、従来の輸送行政の対象が運輸事業者に過度に集中しすぎていたのではないかと、いう指摘に留意する必要がある。もちろん、従来の輸送行政は、運輸事業者に対する行政に止まるものではなく、ユニバーサルデザイン化など利用者の視点に立っての行政も進められてきている。しかし、輸送行政の対象としては、多くの場合、運輸事業者に限られており、各種の行政資源の多くも運輸事業者を対象とした行政に投入されてきたという面は否めない。

近時、「利用者目線・国民目線」の行政ということが言われる。交通の分野においてこの考え方をどう捉えるべきかについては3.(1)において改めて述べるが、交通の分野においても、このような視点への転換を行った上で、人やモノの移動という機能に係る交通に関係する施策を、運輸事業者の区分に応じた縦割りの事業行政ではなく、それぞれの交通手段の特性を活かすことを前提とし、交通に係る各種課題に適切に対応できるよう、また、まちづくりなどの課題を受けとめつつ、総合的かつ計画的に進めることが求められて

いると考える。

2. 及び3. においては、このような視点への転換に当たっての主要な論点である移動権及びその他の論点（まちづくり等との関係や関係者の責務）に重点を置いて審議を行ったものである。

2. 移動権について

（1）移動権が問題とされる背景

利用者目線・国民目線の視点への転換を進める上で、まず、第一に議論すべき論点は、交通基本法案において「移動権」をどう考えるかという問題である。

交通に関する「権利」について規定している事例として、フランス国内交通基本法が知られている。同法は、1982年に制定されて以来数度の改正を経ているが、現在の交通権に関する規定は、人の移動のみならず、物の輸送や交通分野の情報提供を含む幅広い分野をカバーし、その要旨は、

- ・ 国内交通体系が充足すべき要求は、安全・環境問題を尊重しつつ、交通機関を選択する自由等とともに、移動制約者を含む全ての利用者の持つ「移動する権利」を実現することにより、満たされること。（第1条関係）

- ・ 「交通に関する権利」は、交通機関・その利用方法についての「情報を受ける権利」を含むこと。（第2条関係）
となっている。

上記の規定は、権利を直接保障しているのではなく、その実現を目指すものであるとの解釈もある。いずれにしても、フランス国内交通基本法以外には、欧米の主要国において「移動に関する権利」を規定している事例は見当たらないが、我が国の交通基本法案における「移動権」の取扱いを考える上では、特に、地域における生活に密接な関わりのある交通（生活交通）の確保維持の問題及び高齢者、障がい者等の移動に係るユニバーサルデザイン化に関する論点がある。

①地域における生活交通に関する論点

日常生活のなかで交通は通勤、通学、業務、買い物、通院等に不可欠な機能を果たしているが、本格的な高齢化社会が到来しているなかで、公共的な交通手段に対するニーズは高まっていると言える。

しかし、地方では、地域公共交通が崩壊している状況にあり、住民にとっての生活交通は危機に瀕している。例えば、路線バスは地方の人口の集積していない地域では平均5割

程度の採算しかとれないため、年間延べ2000kmに及ぶ運行系統が廃止されている。問題なのは、このような地域在住の高齢者数は増加の一途をたどっていることである。

路線バス以外にも問題が起きている。地域鉄道も過去10年間に635kmが廃線となり、また、離島の住民にとってはライフラインとも言える離島航路・航空路の採算性は悪化する一方である。

各種の調査によれば、日常的な生活活動や活動の場に関するニーズとして、地方では公共交通が不便であることや各種の施設が集積していないことへの不満が強い。この他、都市では道路の渋滞の問題について、地方では、雨や雪などの気象条件による運転の危険や緊急搬送時における道路の確保などの課題が指摘されている。また、離島では本土・本島との間の高い交通費負担などが問題とされている。

②高齢者、障がい者等の移動に係るユニバーサルデザイン化に関する論点

2000年の「高齢者、身体障害者等の公共交通機関を利用した移動の円滑化の促進に関する法律」及び2006年の「高齢者、障害者等の移動等の円滑化の促進に関する法律」の制定もあり、この10年間におけるバリアフリー化の変化について、交通に関しては「利用しやすくなった」との評価が過半数を超えている。しかし、高齢者、障がい者等が、駅、鉄道、バス、バス乗り場などの旅客施設や車両等の利用において困ったことがある、あるいは利用できないとの声が依然としてあることから、一層のユニバーサルデザイン化を進め、自立と共生の理念の下、国民誰もが相互に人格と個性を尊重し支え合う「共生社会」の実現に向けて交通分野も貢献していくよう取り組む必要がある。

以上のような移動手段の確保が十分ではないという状況にかんがみ、これらの論点を踏まえ、交通基本法案において「移動権」を保障することについて、どう考えるのか、ということが問題となる。

(2) 交通基本法案において「移動権」の保障を支持する、との考え方

本小委員会において提起された、交通基本法案において「移動権」の保障を支持する、との考え方は次のとおりである。

- ・ 生活交通の貧困・危機的状況に対応するため、豊かな生活の質を規定する基礎・土台として、すべての人と環境に優しい公共交通の重要性が高まっており、社会インフラとして公共交通を位置づけ、まちづくり・地域づくりと交通権保障との両輪で、だれもが安全で安心して移動できる豊かな社会を実現することが切に望まれる。高齢化及び運輸事業の規制緩和が著しく進展し、地方市町村合併の進展等々で、地域住民の移動制約者が急増

している。今や交通権の概念を豊かなものとし、その保障を確保する交通基本法制定の気運は熟している。

- ・ 交通基本法では「移動権」よりも、物流や情報提供を含めた現代社会の交通として「交通権」の用語を採用することが望まれる。「交通権」とは国民の移動する権利であり、日本国憲法の第22条（居住・移転および職業選択の自由）、第25条（生存権）、第13条（幸福追求権）など関連する人権を集合した人権と定義される。憲法上保障された基本的権利を実質的に保障するものとして国及び自治体は国民・住民の交通権を保障する義務を負う。

- ・ 移動権を位置づけないと、大本のところで必要な措置が講じられない人が出てくる。移動権がない現状では、困っている人が移動を求めることに対し、「それは無理だ」と社会が容認してしまっている。「移動権」ということばで移動手段へのアクセスを定義すべきと強くは言えないとしても、移動は単に何かの目的を達成するためのものではない。人は元来移動する社会的な動物であり、移動は、それを伴う目的とは別に人の生き方を保障する面がある。

- ・ 移動権という呼称で法定することの当否は別にして、現状における交通手段別の発想による事業法のアプローチを根底から見直し、利用者目線とする契機となる可能性がある。そのため、プログラム規定としてではなく、より具体的な権利として法定することを考えないと実効性がないのではないか。

（3）「移動権」又は「移動権の保障」に関する問題点

「移動権」又は「移動権の保障」に関する問題点としては、以下のとおり、法制論、行政論、社会実態論の3つの観点からの考え方が示された。

①法制論

- ・ 個々人の請求権としての法的な権利を保障しようとする場合、どのような人が、どのような場合に、どの程度の給付を受けることができるのか等、権利の具体的な内容が法令で定義される必要がある。個々人の移動に関するニーズは、移動目的、個人の属性、地域の特性等の観点から千差万別であり、現時点においては、権利の内容についての国民のコンセンサスが得られているとは言えない状況にある。

- ・ 過去において鉄道の運賃格差や路線の廃止に係る措置が、交通権に照らし適法であるか否かが争われた訴訟においては、判例は原告適格を欠くとの理由でその主張を退けている。また、地方公共団体によるホームヘルプサービス事業の廃止が、「すべて障害者は、

個人の尊厳が重んぜられ、その尊厳にふさわしい生活を保障される権利を有する」旨を規定した障害者基本法第3条等の規定に抵触するか否かが争われた事案において、判例は、同規定は「障害者福祉における国及び地方公共団体の基本的な理念を述べているに過ぎず、……同規定から直ちに被告の具体的な義務が生じるものと解することはできない」としている。

②行政論

- ・ 移動権を権利として法律に規定する場合、それを保障する責務を有するのは誰かということが問題となる。仮に、行政府がその責務を有するとした場合、個々人にそれぞれの権利内容を給付するためには、それを裏打ちするだけの財源が必要となり、それが整わなければ行政府は不作為を問われることとなる。

- ・ 地方公共団体が集約型の都市・地域づくりを指向しようとする場合、現在の居住地や各種施設の立地を前提として移動権を保障してしまうと、居住地や事業所の立地の変更を伴う施策の推進に障害が生じるおそれがある。

- ・ 具体的請求権としてはさておき、プログラム規定或いは抽象的な権利とした場合にも、各地において争訟の発生や交通の現場での混乱がもたらされるおそれがある。

③社会的実態論

- ・ 権利として保障することが移動権の保障が求められる背景にある課題に対応するための最適な方法かと言えば、疑義がないとは言えない。例えば、欧州では一般に公共交通における公共部門の役割が大きいですが、交通権規定のあるフランスがそのような規定のないドイツ等よりも交通サービスが充実しているとは言い切れないのではないかと。

- ・ 本来交通は利用者、運輸事業者等の関係者が協働してより良いものに創り上げていくべきものであり、「権利」として定めることは、当事者間に対立意識を生じさせ、かえって「新しい公共」などのわが国が大事にしてきた構図を崩し、サービスの向上の妨げになる可能性もある。

- ・ 移動はそれらを伴う目的を達成する手段としての一面もある。移動が目的とする活動機会を保障するための施策を講じるに当たっては、移動という手段にとらわれることなく広い視野の下で多面的に検討することが重要である。このためにも、移動でしか実現できないものとそれ以外の方法で可能なものとを適切に判別することが大事である。また、権利と義務は表裏の関係にあり、権利のみを取り上げるのは問題である。

(4) 本件に関する交通基本法案における取扱い

これまでの交通基本法案に関連する複数のパブリックコメントの結果や、今回の審議の一環として地方公共団体、運輸事業者、各種団体等に対して実施したアンケートによれば、移動権については更に検討が必要であるとする意見が過半数を占めている。

以上を総合すると、交通基本法案に文字どおり「移動権」若しくは「移動権の保障」と規定することは、現時点では、時期尚早であると考えられる。

ただし、移動権を文字どおり権利として規定するのは時期尚早だとしても、「移動権」について論じること自体が交通というものを考えるための良いきっかけとなっており、また、それが求められる背景には移動に関する差し迫った問題がある。このため、交通基本法案の基本理念及び基本的な施策として、地域における生活交通の確保維持の問題及び高齢者、障がい者等はもとより、すべての人々の移動に係るユニバーサルデザイン化の推進の重要性について規定することを求めたい。さらに、交通基本法に基づき交通に関する基本計画を定める場合には、同計画に基づき、例えば、市民の生活活動や交流を達成するために利用可能な交通サービスの提供を多様な交通手段の最適な組合せにより対応することや、高齢者、障がい者等の移動制約者に対する移動円滑化に向けて、段階的かつ継続的に関連施策を充実していくことを期待する。

3. 「利用者目線・国民目線」への視点への転換に当たってのその他の論点

(1) 交通の分野における「利用者目線・国民目線」の考え方

1. (3)において述べたとおり、大きな転換期における行政の視点のあり方として「利用者目線・国民目線」への転換の必要性について述べたが、交通の分野においては、この視点は次の2つの面から考えていく必要がある。

①従来の行政の視点の是正

交通は、徒歩、自転車、自動車、鉄道、船舶、航空等による交通手段により構成されており、利用者の自由な選好を踏まえつつ、これらがその特性に応じて役割分担することで交通体系が構築される。このような利用者の立場に立てば、出発地から目的地までを通じ、交通手段に係わらず利便性の向上を一層重視し、また、徒歩、自転車なども含めた各種交通手段の最適な組合せ（ベストミックス）を確保し、持続可能な交通体系を構築するという視点が重要である。

この点について言えば、このための施策は、適切な輸送サービスの提供を確保するための輸送行政にとどまらず、交通インフラの整備や運行（航）制御管理などを含め多様であるが、このうち輸送行政については、従来の運輸事業者に対するいわゆる「許認可行政」

を基調としてきたことがあり、需給調整の廃止等の規制緩和後においても、行政の対象としては、運輸事業者に過度に集中しすぎていたのではないかと、という指摘がある。前述のとおり、従来の輸送行政も、運輸事業者に対する行政に止まるものではないが、行政の対象が運輸事業者を中心としていたことは事実であり、それに対する批判として、いかなる交通サービスが提供されるべきかについて、サービスを提供する側の視点ではなく、サービスを利用する側の視点で再検討すべきとの視点から「利用者目線・国民目線」ということが言われているものであろう。このような指摘・批判については、現下の転換期における行政のあり方としては十分に耳を傾け、適切に対応する必要がある。

一方で、利用者が移動の手段を求め、それに対する交通サービスの提供を行う主体である運輸事業者が活動する場、すなわち「市場」を考えた場合、利用者と運輸事業者とは共に重要な役割を演じることになる。このように交通サービスの提供が行われている場を「市場」として捉え、この「市場」におけるより良き交通サービスの提供・享受という観点から、有効に機能しているかどうかを考えながら総合的な施策を展開していく必要がある。

さらに、このような「市場」における直接の利用者のみならず、そのような交通サービスが提供される「市場」が機能していることを前提に営まれる各種の経済活動・社会活動があることを考えるならば、直接的な利用者にとどまらず、「市場」に位置づけられていない外部経済を含め、より広い国民の立場や公共の福祉についても、同様に考慮されるべき視点となる。「国民目線」については、さらに輸送事業者が撤退した場合など、「市場」が十分機能しえなくなった場合における移動の機能の確保をどうするかといった面や、運輸事業者の規模による「市場」の歪みが生じている場合にどのように対処するのかという面からも、交通分野の行政のあり方が検討されることが必要である。

②行政の進め方における視点の反映

①の行政の対象としての問題にとどまらず、行政を進めるに際して、利用者・国民の声を十分に反映できていたか、という問題がある。行政対象として運輸事業者が中心に置かれる輸送行政の場合には、現状の把握についても運輸事業者からの情報を元にして、輸送サービスの現状を把握しており、「市場」全体を十分に把握できていなかったのではないかと考えられる。

また、輸送行政以外の交通行政を含め、利用者以外の国民や市民の観点からの各種政策課題との関係を整理しながら、行政を進めるべきである。

したがって、今後の行政を進めるに当たっては、それぞれの分野において、利用者や国

民の声に積極的に耳を傾け、また、「市場」全体を把握していく取組みを進めていき、例えば利用者が享受できるサービスの水準を客観的に評価するなどによりサービスの改善を図っていくとともに、(2)に述べるもののほか、広く交通に係わる多様な政策課題への対応と一体的に交通行政に取り組んでいくことが、「利用者目線・国民目線」への視点の転換の今一つの要素として必要である。さらに、地域における交通に関しては、利用者や関係者が、地域の交通に関して協議する「場」へ参加し、移動の機能について「ともに考え・ともに維持する」という協働の場を構築していくことが求められる。

(2)「利用者目線・国民目線」の視点への転換に当たって特に問題となる論点

本小委員会では、「利用者目線・国民目線」の視点への転換に当たって特に問題となる論点として、まちづくり、地球環境問題及び観光立国推進との関係、並びに関係者の責務について検討を行った。

i) まちづくり、地球環境問題、観光立国推進との関係

①まちづくりとの関係

近年、都市の開発、道路網の整備等が進み、郊外における住宅地や大規模小売店舗の立地が進む地域がでてきている反面、まちの拡散に伴う中心市街地の空洞化、公共交通の衰退等の歪みが生じてきた。また、人口減少・財政悪化が進展するなかで居住地が拡散したままの状態では、都市のサービス低下や都市経営のコストの増大を招くといった問題も生じてきている。さらに、まちの拡散は、人口の集積している地域に比べて相対的に高い環境負荷をもたらすとの指摘もある。

このような問題に対応するため、可能な限り市街地を拡散させず、居住地や都市機能の集積を図り、徒歩や公共交通により日常的な移動ニーズが充足されるいわゆるコンパクトシティの形成を指向すべきとの方向性が打ち出されている。その一環として、公共交通のあり方も含め地域のまちづくりに責任を負う地方公共団体にとって、交通や土地利用を含んだ一体的・総合的な取組みを行うことが一層重要になってきている。また、過去の社会資本整備審議会答申でも指摘されているところであるが、まちづくりの一環として公益性の範囲内で税その他による財政的支援等を公共交通に関して行うことが必要である旨を改めて明確に示すことが求められている。

このため、交通基本法の立案にあたっては、まちづくりの観点から、交通施策を推進する方向性を示すとともに、交通のあり方についての住民理解を前提に、市場の中で提供される交通サービスとの調和に配慮しつつ、まちづくりへの運輸事業者の協力体制の確保を

する方向性の提示が期待される。例えば、まちづくりにおける公共交通の位置付けについての住民や利用者の理解や、行政と運輸事業者間の役割分担等に関する関係者による連携・協働の場を設けることなどが考えられる。

交通基本法にはこうした理念と基本的な施策を盛り込み、今後、具体的な仕組みづくりを含め、関係者が連携して取り組んでいくことが期待される。

②地球環境問題

わが国における2008年度の総CO₂排出量約12億トンのうちの19%の約2.35億トンを運輸部門が占めており、その約6割が旅客輸送、約4割が貨物輸送からの排出量となっている。2008年度の状況を1990年度と比較すると、自家用乗用車からのCO₂排出量の増加に伴い旅客輸送部門からのCO₂排出量は29%増加しているのに対し、貨物輸送部門からのCO₂排出量は自家用トラックから営業用トラックへの転換による効率化、長距離における鉄道・海運の活用等により約14%低下している。ただし、旅客輸送部門でも、2001年度以降は、自動車の燃費の向上、公共交通の機関分担率の上昇等により減少に転じ、CO₂排出量は2008年度にかけて11%減少している。

現在、政府では、全ての主要国による公平かつ実効性のある国際的枠組みの構築と意欲的な目標の合意を前提として、2020年までに1990年比25%削減を目指すことを表明している。これを含めた中長期目標の設定や基本的な施策について地球温暖化対策基本法案が国会に提出され、継続審議の状況にある。同法案には基本的施策として、省エネ機器の普及促進、エコドライブ、道路交通の円滑化の推進、モーダルシフト（鉄道及び船舶による貨物輸送への転換）等物流効率化、公共交通の利用促進などの交通関連の施策も含まれているが、いずれも国民一人一人の暮らしにかかわる取組みである。

京都議定書後の国際的な枠組みに関しては、2010年11～12月に開催された気候変動枠組条約第16回締約国会議（COP16）では、「コペンハーゲン合意」に基づく2013年以降の国際的な法的枠組みの基礎になり得る、包括的でバランスの取れた決定が採択された。今後は、COP17に向け、COP16での合意内容を基礎とした交渉を続けることとなるが、内外における地球環境問題に関する枠組みが調整されていく中で運輸部門においても適切な貢献が必要と考えられ、交通基本法案において基本理念及び基本的な施策として運輸部門の地球環境問題への対応の方向性を明記すべきである。

③観光立国推進

近年、観光立国推進は成長戦略の一環として積極的な取組みが行われている。国内の旅

行消費額は23.6兆円に上り、生産波及効果はその2倍を超えている。観光の地域経済に及ぼす効果にも期待が寄せられている。

また、観光の語源は「国の光を観る」(易経)にあるとされている。そして、国や地域を見る(観る)ことは、その国や地域の人々に誇りを与え、幸せを感じ取ることにつながる。その意味で、観光は単に成長戦略といった経済政策の一翼を担うだけでなく、地域に住まう人々とそこを訪れる人々の交流を通じて豊かな社会を形成していく営みでもある。

観光は、日常の生活圏を離れ、さまざまな地域を訪れることから始まる。その意味で、交通と観光は表裏一体の関係にあり、交通の利便増進は、即ち、観光の振興に資すると言える。この場合、日本の居住者にとっての国内旅行や海外旅行におけるニーズと、訪日外国人旅行者にとってのニーズは当然のことながら異なる。したがって、利用者目線・国民目線の視点への転換を図る上で、顧客たるそれぞれの旅行者のニーズを的確に把握しながら、交通手段に係わらず交通ネットワークの充実、低廉な交通サービスの充実等に取り組むことが期待される。特に、訪日外国人旅行者からは、表示の問題や乗車券の購入等に関する要望が寄せられているところであり、重点的に取り組んでいく必要がある。

このような観点から、交通基本法の立案に当たっては、観光の視点からみて交通分野で取り組むべき方向について、基本理念や基本的な施策に盛り込むことが適当である。

ii) 関係者の責務について

交通については、関係する主体は、利用者、運輸事業者、施設・運行(航)制御管理者、地方公共団体、国等多様であり、かつ、複雑である。また、それぞれの主体が関与する交通の分野も、地方公共団体の範囲にとどまる地域的な交通、複数の地方公共団体にまたがる広域的な交通、国全体にかかわる幹線交通、或いは、世界に開かれている国際交通が併存し、これらが相互にネットワークでつながっている。人とモノでも異なった取扱いが必要である。このように、分野によって関係者の関与の度合いも異なってくる。

一般に、基本法における関係者の責務に関する規定は包括的な書きぶりとなっている。したがって、交通基本法案における関係者の責務規定も同様の考え方で具体的な規定内容の検討が行われるものと思うが、交通に係る上述のような多様性、重層性を念頭において整理が行われる必要がある。また、交通に特有の問題として、多様な関係者が連携・協働することが不可欠であるので、是非ともその趣旨を明記することを求めたい。

おわりに

この報告では、「利用者目線・国民目線」の視点への転換に当たっての主な論点である移動権及びその他の論点(まちづくり等との関係や責務)についてとりあげたが、国際交通、幹線交通、物流、交通に関する技術その他の分野については、交通基本法に基づく交通に関する基本計画の策定に向けて、今後、更に検討すべきである。なお、交通に関する基本計画の策定にあたっては、交通に関する施策と社会資本の整備は、それぞれの効果を最大限発現するためには車の両輪として一体的に取り組むことが重要であることから、現在、社会資本整備審議会計画部会及び交通政策審議会交通体系分科会計画部会において見直しの議論が進められている社会資本整備重点計画との連携を図るべきである。

最後に、国土交通省においては、本報告で述べた意見を踏まえて交通基本法案の立案を進めるべきである。ただし、基本法は方向性を示す枠組みである。法律が制定された暁には、同法に基づく交通に関する基本計画はマスタープランとなるものであり、その策定を踏まえ、法制、助成制度を含め、行政運用の的確な対応が望まれる。

以上でございます。

【委員長】 ありがとうございました。

それでは、ただいまの事務局からの説明に対しまして、確認すべき点がありましたら、まずそれをお願いしたいと思います。

【交通計画課長】 ご審議の前に、〇〇委員から事前にご意見を賜って配付させていただいておりますので、事務局のほうから、〇〇委員のご意見に対するこの案への反映についてご説明させていただきます。

【委員長】 はい、お願いします。

【交通計画課長】 まず最初に、全体についてということで、本レポートの1.(2)の議論、交通に対する基本的な認識ということ踏まえた全体の取り扱い、取りまとめが必要だというご指摘をいただいております。

具体的に、まず2.(1)のところでございますが、この移動権の問題について、国内交通体系が充足すべき要求を満たすためというフランスの国内交通基本法についてしっかりと明記すべきだということでございまして、先ほどご説明させていただきましたように、4ページの2.(1)のところの中段あたりに、人の移動のみならず、モノの輸送ですとか、交通分野の情報提供とか、幅広くカバーするということ。

それから、2ページの冒頭、上のほうでございますけれども、権利の保障というよりは、その実現を目指すものだというような解釈について記させていただきました。

それから次に、〇〇委員が指摘されておられますが、移動権の議論として、生活交通の話と、いわゆるユニバーサルデザイン化ということが主に取り上げられていると。しかし、平常の健常者の移動の円滑化についても行政の目的としてしっかり位置づけるべきだということでもご指摘ございまして、この点につきましては、8ページの下の方の(4)の下の方に「ただし」というくだりがございまして、その真ん中あたりでございましてけれども、ユニバーサルデザイン化の推進の重要性を述べているところで、高齢者、障がい者等はもとより、すべての人々の移動にかかわるといふふうに記載をさせていただいております。

それから最後に、移動権の議論というのは、この生活交通あるいはユニバーサルデザインのみならず、幹線交通ですとか物流などの他の分野についても議論されるべきだということでもご指摘ございまして、今回の小委員会では、最後の「おわりに」のところの3行目に書いてございますように、議論が尽くされていない他の論点もございまして、幹線交通とか物流、これらについては、今後、交通に関する基本計画の策定に向けてさらに検討すべきというふうにさせていただいたところでございます。

以上でございます。

【委員長】 ありがとうございます。

ただいまの点につきましては、〇〇委員に確認願って対応、これでよろしいかご意見を伺っていただきたいと思っております。

それでは、確認はよろしければ、意見交換に入りたいと思っております。今の第二次案につきましてご意見をいただきます。今日は時間が限られていますので、簡潔にお願いできればと思っております。

C委員、お願いします。

【C委員】 では、簡潔に5点ばかり。

1つ目は文言の話です。4ページに「輸送行政」という言葉がございまして、その前の3ページの一番下、交通にかかわる行政についてはというところで受けて、その後が「輸送行政」に限定されているというのは、やや違和感がございまして、国土交通行政の「交通行政」ではないかなというふうに思います。これが1点目です。

それから2点目は6ページになります。6ページの真ん中あたりに、下から2つ目のポツです。「移動権を位置づけないと、大本のところが必要な措置が講じられない人が出てくる」といったくだりがございまして。これはそのとおりだろうと思っておりますが、これまでの議

論では、生存権であるとか、それから幸福追求権で保障可能であるのではないか。それから、しかしながら、移動困難のためにそれが保障できていない場合が生じている、これについては強く指摘しておくべきではないかというふうに思います。

そういう意味で、移動困難によって生存権なり幸福追求権が達成できない場合について、かつ、移動以外にその保障のすべがない場合については、これが今まで議論されてきたものでありますけれども、移動によってその生存権の保障に努めるべきであろうといったような表現ではいかがかなというふうに思います。

それから3点目、「目線」という言葉がたくさん出てまいります。私、これ、あまり美しい言葉ではないのではないかなというふうに思います。

【A委員】 同感。

【C委員】 それで、例えば3ページには、「行政の視点」という言葉が出ております。あるいは9ページには、「提供者の視点」という言葉が出ております。なぜ行政の目線、提供者の目線ではなくて、国民だけが目線なのかということについて、やや違和感を感じます。これが3点目。

4点目、9ページに市場の話が出てまいりまして、下から10行目ぐらいに、「利用者と運輸事業者とは共に」と書いてあって、市場の構成員、プレーヤーが、利用者と運輸事業者のみのように書かれておりますけれども、こういったいわゆる私の言葉で言うと一般競争市場が成立しなくなったことに問題の大きな原因があるだろうと思います。それ以外の、例えば公共調達市場という形態もございます。その一般競争市場が成立しているかどうか、これをきちんと判断する主体が必要で、これは後ろのほうに書いていただいておりますけれども、しかしながら、今の公共調達市場といったような形態も考えると、利用者と運輸事業者ではなくて、やはりここには政府、具体的には自治体といったものが構成員として入ってくるべきではないかなというふうに思います。これが4点目です。

それから5点目、「おわりに」のところ、交通と社会資本は車の両輪であるということを書いてありますけれども、この書き方からは、交通と社会資本は分離して考えるという視点が感じられます。したがって、いくら密接に連携すべきであるというふうに書いていただいても、やはりこのところで分離したものであるという認識を与えるのはいかがかなということ、若干の違和感を覚えます。

以上、簡潔に5点申し上げました。

【委員長】 ありがとうございました。

D委員、お願いします。

【D委員】 5点ほどちょっとご指摘させていただきたいと思います。

まず、交通あるいは運輸にかかわる基本的な考え方の中に、やっぱり安全とか安心という通奏低音が必要だと思ひまして、ここを見ますと、ほとんどそういう文字が出てまいりません。非常に重要な観点だと思ひますので、ぜひこういったキーワードを入れていただきたいということ。

それから、安全・安心だけではなくて、利便性、そういったものにもやはり配慮していただきたいということ。

あるいは、地球環境の問題が論じられておりますけれども、それと同時に、地域環境の問題、それからエネルギーの節減といひますか、そういったもの、そういう観点もぜひ入れていただきたいと思ひます。

それからもう1つは、今後、移動のあり方を我々は大きく変えるであろうと思はれる情報通信技術、これの可能性が非常に今後広がってまいります。その重要性にもやはり着目していただいて取り上げていただければと思ひます。

具体的に言ひますと、ITSとかITです。そういったものがこれから我々の移動手段の中で重要だということであります。

それからもう1つ、「国際競争力」という文言が2ページに出てまいりますけれども、この中でやはり「生産性に直接かかわる」といふような言葉がありますけれども、これは「生産性」といふよりは「技術力」と言ふべきではないかなと思ひますのと、これは国際競争力を高めるだけではなくて、やはり国際貢献といひますか、そういった視点が大事だと思ひうんです。とりわけ国の政策ですとか技術を新興国への発展に役立ててもらふといふような視点も必要だと思ひます。こういう法律も含めて我が国は先行しているといふ立場でそういう貢献がなし得るのではないかなといふふうに思ひますので、そういう研究もぜひお願いしたいと思ひます。

以上です。

済みません、それから「目線」です。私もあんまり好きな言葉ではないものですから、最近出てきた言葉ですけれども、ぜひご配慮をお願いします。

【委員長】 ありがとうございます。

では、K委員、お願いします。

【K委員】 表現上の訂正といふか、再検討をお願いしたいのが1点と、中身について

簡単なことですが1点。

6ページ中段に、「他方市町村合併の進展等々で、地域住民の移動制約者が急増」したという表現は、全く認識がおかしいので、市町村合併が進展したから移動制限者が増えるはずがありませんので、この点は市町村合併を推進してきた一員として、ぜひ訂正をお願いしたい。よくこういう勘違いをなさる方がしばしばです。市町村合併が進展したから密と疎でいうと疎になっていくということには当然の帰結としてならないので、行政のエリアの枠組みが変わっただけで一人一人の市民の生活は市町村合併を推進したからといって何も変わらないです。これは合併を推進したから過疎が進むとかということをおっしゃる方と同じ勘違いだと思っていますので、合併によって過疎が進むということはありません。その点をお願いします。

もう1点は、3ページの真ん中から下に、「一方で」の書き出しのところに、交通にかかわる多くの関係者が役割を果たすことが大事、次です、「利用者についても」、その段落の最後、「努力を継続していくことが求められる」となっています。利用者についても努力をしなければだめなんですよと、すごくいいなと僕は思って読んでいたんですが、ところが、これが後ろのほうへ行くと、まず10ページで、「利用者目線・国民目線」のところでは、②の一番最後の部分です、「利用者や関係者が、地域の交通に関して協議する「場」へ参加し」という表現になって、次、11ページ中段は、「住民や利用者の理解や、行政と運輸事業者間の役割分担等に関する関係者による連携・協働の場を設ける」というふうに、少し利用者に対する期待がトーンダウンしているような印象を受けるわけです。前の書きぶりのように、利用者も努力が必要なんだというニュアンスというものを、ぜひ13ページの最後にまとめてございます「関係者の責務について」の部分の最後の五、六行のところでは、とにかくそういったことを踏まえてうまく条文をつくってねというニュアンスになっていますから、当然ここで解決はしているんですが、この際に、さっき言いました努力という言葉から受ける印象と、理解とか協議の場に出てきなさいということとではちょっとニュアンスが違おうと思うので、もっと積極的に利用者自身も果たすべき役割があるんだということをうまく表現していただくとありがたいなと思います。

【委員長】 では、ここまでで。事務局。

【交通計画課長】 まずC委員からちょうだいしました5点について、事務局なりの考え方をご説明させていただきますと、4ページ以下、「輸送行政」という言葉が何度か出てまいります。ここで「交通行政」と言う場合は、例えば、鉄道とかバスとか、そういう運

輸事業者が提供するサービスに関する行政のみならず、インフラの道路の整備管理とか、港湾とか、そういったものをすべて包含した広い概念で交通行政と考えております。

「輸送行政」と申しておりますのは、供給者と利用者ということが登場するものですから、これまでの行政の反省として、やや事業者を通じた行政の展開に終始していたのではないかということのを反省するために、この輸送行政と切り出しまして幾つかその問題点を指摘していると、こういうことで用語を使っているつもりでございます。

ですので、決して交通基本法が対象としているものが輸送行政だけだということを言っているのではございませんで、問題の所在はそこにあるというつもりで書いてございます。

それから2点目の6ページの「移動権」の保障を支持されるというご意見の3つ目のところでございますが、「大本のところが必要な措置が講じられない人が出てくる」ということで、まさに先生がおっしゃいましたように、移動が困難な人にとっては憲法上の生存権等々が達成されていないということ、その上の部分と相まって、委員のご指摘をできるだけ忠実に反映させるということ、このように書いているところでございます。

この黒ポツから出てくるところは、基本的に委員がこういう趣旨のことを言われましたということを書かせていただいているつもりでございます、それを踏まえてどう考えるかというところは、その後の(4)のところにも総括をさせていただいているつもりでございますので、構成としては、ご審議の中で、今日もともとのご発言をいただいた委員の方々のご趣旨がそういうことであるということであれば修正を施すということかと思っております。

それから次に、「目線」という言葉でございますが、国民目線・利用者目線というのが審議に当たっての1つのキーワードと申しますか、言い方、切り口ということで、最初の1回目の審議、小委員会の場合でもご紹介させていただいておりますが、そこはどのように表現するかということで、「利用者目線・国民目線」というふうにこの案ではさせていただいているということでございます。

それから4点目の「市場」のところでございますけれども、「市場」と言うときに、まずベースとなるインフラがありまして、それを運輸事業者が交通サービスを提供するというところで登場する。片や、それを利用するバスとか鉄道とか、そういう利用する立場の人が出てくるということのを念頭に置いて、先ほどの輸送行政の関係でどういったところが問題かというのを記述をしているつもりでございます。

したがって、その市場がうまく機能しない場合にどうするかということについては、10ページの上のところ、広く国民目線、もっと平たく言うと市民の目線と申しますか、

そういう利用者だけではなくて、もう少し全体の国民なり市民という視点で公共の福祉を含めて、例えば事業者が撤退した場合、市場は機能しないのではないかと、それへの対応として、先生ご指摘のように、公共部門が出ていく。あるいは、運輸事業者の規模が大きかったり、逆に非常に中小・零細だったりという規模によって市場に歪みが生じる、そういったところもやはり行政が出ていく場面かと思っておりますので、そういったことをこの10ページの上のところで書かせていただいたつもりでございます。

それから、5点目の社会資本整備、車の両輪との記述で、13ページの「おわりに」のところに書かせていただいておりますが、決して分離というつもりではございませんで、日々これは融合して、特に重なるところは交通基本法、それから社会資本整備重点計画法、それぞれから光を当てて、どうあるべきかということを考えていく必要があるというふうに認識してございますし、大臣以下、そのように考えてこのように記述させていただいたつもりでございます。

続きまして、D委員からのご指摘で、安全・安心ということで、そのあたりの取り扱いが不十分ではないかというご指摘かと思っておりますが、実は既に交通安全対策基本法という先にできている法律があることとの関係で、あまりこの交通基本法については安全に確かに光を当てていないという側面がございますが、そのあたりの既存の交通安全対策基本法との関係とか、これは政府部内でやはりしっかり詰めるべき論点だと思っておりますので、それを踏まえて対応していきたいというふうに考えているところでございます。

利便性については、基本的にこの中で種種述べているつもりではございます。1.(2)のところ、やはりこの交通というものの意義を十分に発揮するためにはどうするのかということですか、以下、移動権の議論ですとか、まちづくりとの関係でも、基本的にはこの利便性の中身をよりどのように考えるのかということを記述しているつもりではございます。

それから、環境のところは、確かに地球環境問題だけがクローズアップされているということで、地域の環境とかエネルギーの視点が欠けているというのはご指摘のとおりでございますが、地球環境問題の中にはエネルギーの問題も当然意識しているつもりではおります。

それから、情報通信技術、ICTの関係で、今回ご議論いただいておりますのが、かなり抽象的なレベルでのご議論なものですから、具体的な措置、施策に関しては、今後、交通に関する基本計画を議論していく中で、やはり今回議論できていない交通に関する技術

の問題も含めて検討していきたいというふうな案の位置づけでございます。

それから、国際競争力のところで、生産性というより技術力というお話をいただいておりますが、ここでのこの生産性と申していますのは、日本の国の中の産業にとってみて、交通が非常に高速で利便性が高いものであればあるほど生産性が上昇すると、そういった観点で、単に内外のゲートウェイだけではなくて、国内の交通の高度化も重要なんだという委員からのご指摘を踏まえて、このようにさせていただいております。

ひるがえって、それを技術力として今度、外に向けてどう発信するかということを含めまして、海外展開の議論ですとか、そういったことをどう位置づけるか、その点については必ずしもここで書き込まれていっているわけではないので、その点をどう取り扱うか、ご指摘に沿って考える必要があるかと思えます。

それから、目線については、先ほど、C委員と同じ答えになってしまいます。

それから、K委員からのご指摘、6ページのところでございますが、市町村合併の進展云々というところですが、さっき申しましたように、この6ページからのところは、各委員のご指摘をできるだけ忠実に反映させていただくということでこのような記述になっておりますので、後ほどもご審議があらうかと思えますが、いや、ここはこういう趣旨だということをむしろご確認して、必要があれば訂正するということかと思えます。

それから2点目の利用者について、努力あるいは協議への参加、理解ということで、それぞれの場面で、まず最初の3ページのところは、しっかりと利用者も努力が必要だということをうたって、したがって、10ページのところでは、協議に参画をすべしとしています。11ページのところにさらに具体的にまちづくりのところに参りますと、交通サービスを利用する場面で、どこにどう住んでいるかということがさらにかかわってきますので、利用者も一緒になって、そういう連携・協働に加わるべしというふうに書いたつもりでございます。

以上でございます。

【委員長】 この最後のK委員の6ページですけれども、これは書き方が移動権の保障を支持するという考え方、それからその後の(3)の問題点という中の整理というので、両意見併記という感じになっておりますので、そういう旨のごことをご納得いただきたいことが1点と、ただ、急増しているという、これだけで丸にしているのかということがあります。「急増しているという意見もある」とか、そういうふうな感じで、片方の見解であるというふうなことをわかりやすくするようなこともできますので、これは少し調整をお願い

できますか。書きぶりで少し直す点もあるかと思っております。

そういうことで、K委員、また少しご意見をいただきますので、よろしくお願いします。

それから、目線のことは、複数の委員からご意見が出ました。これはもう現大臣も含めて「目線」という言葉を多く使っておられますので、この言葉を変えるということとはできないんじゃないですかね。だから、その言葉は当面変えないということでやらせていただくことはできませんでしょうか。

【C委員】 それでしたら、異論があったということがわかるような表現にしておいていただきたい。

つまり、これを読むと、全員がこれにもろ手を挙げて賛成しているように読めるわけです。それは本意ではございません。

【委員長】 じゃあ、最初に出てきたところの「目線」というので、まあ、ちょっと注記するのも何か変な気持ちになりますけれども。

【A委員】 私自身も個人的には「目線」という言葉はないだろうなと思っているんだけど、ただ、トップに立つ人たちがこの用語を使いたいというのもやっぱり尊重しなければいけない面があるので、ここでは上手にそれがかぎ括弧で使われているのでいいんじゃないかと思っています。

「車の両輪」というのも、さっきの喜多さんじゃないんだけど、僕も違和感を感じるんだけど、それもかぎ括弧をつけてもらって、そういうふうになっている人がいるじゃ失礼だな、立派な人がそう言っているということを、かぎ括弧で表現するでいいんじゃないかと私は思っています。したがって、否定するものではありません。

【委員長】 ありがとうございます。

【A委員】 大事だなと思うことを2点と、簡単なことを2つほど言います。

大事だなと思っているところは、ページ3でありまして、ちょっと加筆していただけないかなという意味です。

先ほど、K委員がおっしゃったことも私も本質なところで同感でありまして、基本的な認識というところがこの2ページの後ろから3ページにかけて書いてある中なんですけれども、交通のサービス及びそれに関連することの極めて本質的なポイントは何かというと、利用者自身がその交通のサービスの程度や安全性や保安力、治安性とか、いろいろなものに対して本質な役割を演じるんです。その利用者の行動のよしあしが交通サービスの低廉性から何から幅広く影響してしまうのであれば、そのことが交通の本質であるということ

を、ぜひこの基本的な認識というところで一言でもいいから入れていただきたい。そうすると、それを踏まえた上で、後ろに書いてあるようなところがどう解釈できるのかということも敷衍できますので、後ろのほうはいろいろなバランスもあるでしょうから私は特に変えなくてもいいと思いますけれども、少なくとも本質のところでは書き込むべきだというふうに思っております。これが1点です。

それから2点目は、10ページで、②行政の進め方における視点の反映というところで、その第3段落、「したがって」以下、大事なことを書いていただけてうれしく思っております。「例えば利用者が享受できるサービスの水準を客観的に評価するなどによりサービスの改善を図っていく」、私自身は、今回の法律で最も短期的に実施可能で、しかも効果を上げるのはここではないかと思っているんですが、そういう意味で、一言、二言補わさせていただくとすると、まず、「例えば利用者が享受できるサービスの水準を」の後に、「事業者の枠組みを超えて」というのを入れていただきたい。それからその後に、「客観的に評価」の後に、「公表」という言葉を入れていただきたい。そうすると、続けて言いますと、「例えば利用者が享受できるサービスの水準を事業者の枠組みを超えて客観的に評価・公表するなどによりサービスの改善を図っていく」というふうになることによって、意味が大幅に充実するのではないかと思います。この2点が重要だなと思うところです。

ささいなところを2点ほど。ささいと言いつつも、実は私としては本質だと思っているんですけども、2ページの一番下、「交通とは」というところがございまして、「交通とは、人又はモノが空間を移動することである」と書いてあるんですけども、ちょっと前までは、情報もすべてモノとして移動させてきたんですね。手紙とかああいうもの。今は純粋な情報は必ずしもモノとして運ばれるわけではないんですけども、括弧で「人又はモノ（古典的にはそして情報）」くらいのことを入れておいたほうが交通の本来の意味がわかります。交通の訳は前に申し上げたようにコミュニケーションですので。

それから3ページの上で、これもささいなことです。2番目のパラグラフで、「このような交通は」から始まるパラグラフで、サイクリングやドライブ云々、「移動することそれ自体が目的である交通もありうる」と書いてあるんですけども、「ありうる」んじゃないくて実際にあるので、これは「ありうる」だと極めて薄い感覚になります。したがって、私の文章で言うと、ぜひこういうふうにしていただけないか。クルーズから読みますと、「クルーズなど移動することそれ自体も目的の一部となっている交通も人間にとって極めて重要な役割を果たしている」というような感覚でお願いできないかと。

以上でございます。

【委員長】 では、I委員、L委員、お願いします。

【I委員】 私は3点あります。

1点目は、観光についてのところです。どうも観光のところの書きっぷりを見ますと、機能面に書きっぷりとして少し強いんですが、実際にはフランスの交通権とあわせて、例えばフランスであれば高速道路の1%景観政策というようなハードの整備とソフトの整備を一体的にやっているというようなこともございますので、もう少し書きっぷりを、例えば3ページ目の一番下のところあたりであれば、「機能」ではなくて「移動風景の再生」とか、そういう言葉を使っていたとか、あと、2ページ目の③の下のところで行けば、「観光政策と連携のとれた交通政策の推進による移動風景の再生が必要といえる」とか、そういう表現を使って、そういうソフト的なものも配慮したような書きっぷりにしていただきたいというのが観光のところのお願いです。

2つ目は、まちづくりに関する視点というところですが、これは先ほどから意見が出ていますように、利用者目線そのものは、私自身は、まあ、いいかなという、C委員にはちょっと申しわけないんですが、いいかなと思っているんですが、ただ、利用者目線だけではばらまき型となりかねない。あるいは事業者主体だけで考えてしまうと、例えばエキナカみたいな問題が過剰に利用者に適用し過ぎて、周辺商店街やコミュニティーが弱まるといったような問題もありますので、要するに、両者をミックスさせた協働合理性をどうやって果たしていくのかという視点を、むしろ利用者目線の超えた視点をこの中でやっぱり提示すべきだろうと。それはC委員も多分そういうことなんだろうと思うんですが、なので、そういう協働合理性を実現するようなまちづくりの中の交通のあり方を総合的かつ計画的に進めていることが求められているというようなことを書いていただきたい。

具体的には、6ページ目のところで、事業者と利用者のバランスをとりながら、まちづくりの中で漸次的な計画推進を図っていくというような言い方で、まちづくりという箱の中に利用者目線と事業者主体というところをおさめた書き方のほうがいいのではないかなというふうに思います。

同じように11ページ目のところも、「まちづくりの観点から、交通施策を推進する方向性を示す」というふうに書いていますが、これもやっぱりまちづくりという箱の中で交通施策を推進する方向性を示す、「まちづくりの中で」というような表現のほうがいいのかなと。

結局これ、全般的に見ていくと、やはり交通事業者がかなり意識されている、それ自身は今問題ですので非常に正しい方向性だと思うのですが、やっぱりベストミックス、車も交通基本法の中では非常に大きな比重を占めていますので、ベストミックスの中で相互理解をして調整をするというようなトーンに全体を少し考えていただきたいというのがまちづくりのところです。

最後に、交通権のところですが、これはちょっと別に情緒的な話ですが、私自身も含めて、この中であんまり結論に達していないというような気もしていて、それは次回も含めて私にも猛省したいかなというところを正直思いました。

例えば、ベストミックスでというふうに文言では入っているんですけども、じゃあ、高速道路の無料化と公共交通への負担、これをどういう形で考えるのかなんていうことは、結局この中で議論できなかったわけです。交通圏域というものは、自治体単位のものもあるでしょうし、複数の自治体が絡まったものもありますし、道州制の単位ぐらいのものもある。そういう中でベストミックスの観点からどういう総合交通計画の立案を考えていくのか、バランスをさせていくのかということに関して、もう少し俯瞰的な構造が出てくるとよかったです。これは反省で別に答えがないので言っているだけということ恐縮ですが、ちょっとそういうことを思ったということ。

それから、D委員も言われていましたが、運輸部門の地球環境問題の対応の方向性というところでは、もう少し先進的な技術開発という話がやっぱり出てくるのだらうと思います。交通基本法は、当然、後ろ向きというわけではありませんが、バリアフリーとか、移動制約者の方々へどういうことを担保するかということも含んでいます。観光などのように需要創造型というところもあれば、産業の要が交通ですので、技術開発というところでスマートグリッドみたいなところと関連させたようなこともあろうかと思えます。そういうときには、かなり幾つかの事業主体がかかわってきます。エネルギーであったり、モビリティであったり、都市であったり。こういうところを調整していく上では、私には非常に強い計画が必要なんじゃないかなというところもあるんじゃないかなと思います。どちらかというと、「新しい公共」のような話がこういう交通の中でクローズアップされていますが、強い計画をどうやってつくっていくかというところをやっぱり同時にこの交通基本法の中ではうたっていただいて、ご理解いただくというところがないと、非常に競争力をそいでいくことになりかねないので、そういう強い計画というものを意識したような書きっぷりも少し加えていただきたいというのが私からの要望です。

以上です。

【委員長】 それでは、L委員、H委員の意見を伺う前に、今までの2点につきましてレスポンスをお願いします。

【交通計画課長】 まず、A委員から、かぎという大変貴重なご意見をいただきまして、ちょっとそういう形でうまく用語についての整理を工夫させていただければと思います。ありがとうございます。

それから、利用者の視点のところを具体的な修文のご指摘もちょうだいいたしましたので、これからの審議もごさいますが、うまくこれを反映できないかなというふうに思います。その点が今、3ページのところですとか、10ページの評価・公表の点でそのように対応できればというふうに思っています。

それから……。

【総政次長】 ちょっと済みません。事前にA委員からその点についてご意見をいただいておりますが、基本法自体は具体的なスキームをつくりませんので、ここでは考え方をちょっと書かせていただきまして、具体的なスキームについては、基本計画あるいはそれ以外の個別法であるとか、そういったものの対応が必要だと思いますので、表現についてはまた検討させていただきますが、あくまでも基本法であるということを前提に考えたいと思っております。

【A委員】 いや、基本法だからこそ「公表」という言葉を入れていただきたいという意味です。それから、「事業者の枠を超えて」ということを入れるべきだと言っているんです。

【総政次長】 ただ、こういったことについて、これ、1つのスキームでございませよ。情報について評価をするということ、それから、それをどのように取り扱うかというのは、これ、スキームだろうと思っております、具体的な制度の中身になっていると思いますので、この基本法として考え方を示していくことになると思いますので、どこまで基本法として書けるのかということだろうと思っております。評価して公表するというのは一般的に個別法の中で、例えば、一定の障がい者の方の雇用を確保しなければならんということがありまして、それを各企業に対して求めてまいります、それを守っていない企業については公表するとかという制度としてはございませ。これは個別法の中でどのように取り扱っていくかという1つの方法だろうと思っておりますので、具体的に基本法の中で書くことがふさわしいかどうかということについて検討してまいりたいと思っております。

【交通計画課長】 それから、人又はモノ以外の情報という点も工夫できないかというふうに思います。

それから、移動の目的との関連でのご指摘で、現に移動すること自体が目的だということとはあり得るといえるところですが、これも適正な表現にしたいと思います。

それから、I委員から、まず観光のところで、景観の話もちょうだいしております。この点は、観光というものの趣旨を解説するくだりが12ページのところにも書かせていただいております。単に訪れる人にとってだけではなくて、そっちに住んでいる方々にとっての意義というものもあるかということで、どのように書けるか検討したいと思いますが、そういった切り口は意識しているつもりでございます。

それから、まちづくりのところで、6ページとおっしゃったのは10ページのところですか、例えばバランスの問題ですとか、まちづくりの観点からという記述、実はこの交通基本法というものの中でまちづくりをどういうふうにか考えるかという命題かと思っておるものですから、ちょっと書きぶり上、どうしても交通を考えるとときにはやはりまちづくりというものの観点からかくかくしかじかのことをすべきだというふうにか書かざるを得ないのかと思っております、このあたりはご理解を賜りたいというふうにか思っております。

それから最後に、かなり本質的な総合交通体系とか、技術開発とか、今回必ずしも十分に取上げていない非常に大きな論点があるというご指摘をいただきました。おっしゃるとおりでございます、このあたりは最後の「おわりに」のところにも書かせていただきたとおり、国際とか物流も含めて、引き続きまた今後しっかり検討していきたいと思っておりますので、現時点では申しわけございませんがこういった記述にさせていただけないかなというふうにか思っているところで……。

【I委員】 しかし、調整ができていなくて非常に進んでいないところがあるというところの認識が、先ほど事業者を超えてというところの表現も含めてかなり問題意識としては委員の皆さんから出ているような気がするんですよ。だから、それに配慮したような書き方というのはある程度工夫していただけたらというのが要望です。

【交通計画課長】 まさにご指摘のどう調和していくのかというのが大きいと、そこはまちづくりの関係ではポイントだということをか認識して書いているつもりですが、そこをちょっと何か工夫できないか考えたいと思います。

【委員長】 ありがとうございます。

それでは、L委員、H委員の順番で、簡潔にお願いします。

【L委員】 Lです。4点ほどですけれども、済みません、申しわけないと思いますが。

8ページのところですけれども、まず文言に関するところですが、8ページの(4)の「本件に関する」とありますところの2段落目、「以上を総合すると」、交通基本法案には移動権、これが「時期尚早であると考えられる」というふうに書いてありまして、この「時期尚早」というのがある意味、今検討小委員会のところでの結論というような形でも書かれているんですが、多分「時期尚早」というふうな文言にしてしまうと、じゃあ、いつがちょうどいいんだというような話で、これからどうするんだという話になってしまいますので、とにかくこの中での議論は、かなり課題も多いねと、でも、これを考えるメリットというのやはりあったねということが後々にも書き込まれていますので、やはり今後このあり方について引き続き検討していく必要があるんじゃないかというような形で、少し表現方法については工夫をしておく必要があるのではないかというところが1点目です。

それから2点目に関してですが、同じく8ページの「ただし」という一番最後の段落がございます。ここの上から5行目の真ん中に、「地域における生活交通の確保維持の問題」、「確保維持」という言葉が使われています。実はこの言葉が若干引っかかっておりまして、といいますのは、後々のページで事業者に対する行政から転換をしていく必要がありますねとか、交通のサービスの改善というところを言っているんですが、確保維持という形だと、今のサービスを何とかして保持していこうという形で、従来の行政スタイルと変わらないんじゃないかと。むしろ大事なことは、この中に出てきましたけれども、まちづくりの道具として地域交通を使いこなすというような視点もこの中で議論されてきていますから、少なくとも生活交通の確保維持、「及び再生」という言葉でも入れておかないと、やっぱり前に進まないのかなというところが2点目のポイントでございます。

これに関連して、10ページのところに、(2)というのが下のほうにございます。「利用者目線・国民目線」と書いてあるところの(2)の2行上でございます。これがその地域の人たちが参画して「ともに考え・ともに維持する」と書いてあるんですが、ここでもやっぱり「維持する」というところにとどまっていますので、私が大事だと思うのは、「ともに考え・ともに維持し、ともに育てる」というところの「育てる」というような前向きな視点がやはりこれからの行政には必要だと思っていますので、そこは書き加えておいたほうが今回の趣旨に合うのかなという気がいたします。以上が2点目です。

3点目ですが、同じく10ページのところに、上のほうです、②の上です、「市場の「歪み」が生じている場合にどのように対処するのか」というあたりのところが実は書き加え

られていますが、よくよく考えますと、前回の第3回のこの検討委員会の中でも出てきた「新しい公共」ですか、新しい公というところの話が、実はこの今回の12ページの報告書の中には、ワンフレーズだけ委員の意見として出てきているだけで、実はそこに関するところが触れられていないんですよね。実際、市場の歪みというのは何を意図しているのかというところはよくわからないところもあるんですが、少なくとも市場の交通が対応していない、あるいは対応できない部分について、新しい公、例えばNPOであるだとかLLCが対応しているという例が我が国にもあります。現にそういうところがかなり頑張っで地域交通の再生を図っている例がありますので、新しい公の役割や考え方についてもやっぱり同様に整理しておく必要があるでしょうということ、この部分に書き加えておく必要があるんじゃないかというふうに考えます。

最後の4点目です。最後の12ページの観光立国推進に関するところ、この部分については、下から4行目に、「表示の問題や乗車券の購入」とかという形で書かれています。どうもいわゆる飛行機のことを一次交通と考えますと、いわば二次交通の話はどういうふうにしていくのかという内容が中心に書き加えられている気がしますが、ただ一方の中で、日米のオープンスカイだとか、この間も首都圏空港には限定されていますが、日韓のところの自由化なんていうところも議論が出てきている段階ですから、国際航空といえますか、やはりそういう航空政策、空港政策のところについてやっぱりちゃんと連携して考えていきますという内容が書き加えられていないと、おそらく国際競争力ある観光立国の推進という視点においては、二次交通だけのことを考えてはちょっと片手落ちになってしまうのではないかなという懸念がございますので、その点についてご配慮いただければと思います。

以上でございます。

【H委員】 Hですけれども、私は3点で、8ページのこの移動権の規定の件で時期尚早ということで出ましたけれども、やはり目標としてこういうのをいかに実現するかということが非常に重要だと思いますので、その辺のところを「保障」というような言葉は難しくても、やはりこういった意味で、交通権ないし移動権の確保を充足するような方向を目指すとか、そういった形でもぜひお願いしたいのが1点。

2点目は、安全と安心との文言です。先ほども出ましたけれども、それを実際に行うのは交通事業者と、そこで働いている従業員といえますか労働者ですね。その労働者の雇用の確保とか、労働条件の向上がなかったら、現実には安心とか安全とか言っても絵にか

いたもちになりますから、その辺、利用者とか交通事業者等という形で含まれているかもしれないけれども、どこかでやはり現場の第一線でそういう移動権を確保、実際に提供されている方、そういうのをぜひ労働条件の問題とか、雇用の安定とかも入れていただければ非常に……。それをまた努力していくといたしますか。

3点目は、モノの輸送の場合、いろいろこの中で物流の問題とか改善と書かれているんですけども、何かやはりつけ足しみたいないな感じで、具体的なモノの確保というのが、いろいろな交通手段、宅配便とかいろいろありますが、それを選択するのが国民の権利としてあるというような形でフランスの交通基本法も書いていますけれども、最終的にやはり交通基本法自体も、制定といたしますか、この交通を分離するような形でらんで検討をしたほうが私はいいと思っていますので、個人的な意見です。

以上です。

【委員長】 E委員、お願いします。

【E委員】 4点あります。

1つは、先ほどもちょっとお話が出ました移動以外に目的達成の手段がある場合とない場合をきちんと判別すべきだということがこの中にも意見として書かれています。それで、もしこの委員の意見として丸ポツの範囲内でこれを書くのであればもちろんそれは構わないことだとは思いますが、もしこの委員会の1つの方針というか、委員会の意見として一般論としてこれを書くのであれば、必ず交通手段以外にある目的を達成する方法があるかないかということの判別するというのは、一体だれが判別するのかという話になると思うんです。客観的に見たら、わざわざそこに行かないで、家でインターネットでやればいいじゃないということが、本人はそこへ行ってやりたい場合があると思うんです。それがやっぱり社会、しつこくて申しわけないんですけども、私が何度も言っているように、社会を活性化するとか、社会参加とか、いろいろな意味で重要な人としての営みとか、生活の質の確保とかにつながってくると思うので、目的と、それから手段達成の目的としての交通ということを行うときには、必ずその交通の意義ということとセットにしていただきたいと思います。判別することが必要であると書くのであれば、交通の今まで私が言っているような意味もかんがみの上で判別が必要というか、うまく言えないんですけども、1つだけの意見が印象強くなってしまわないように、サイドが印象強くなってしまわないようにということをお願いしたいと思います。

それからもう1点は、やはり移動権に関する事なんですけども、障がいのある人の

中には、現在、多分安全の問題であるとか、責任の問題であるとかと思うんですが、交通機関を使うこと自体を拒否されてしまう場合があるんです。この車いすではこの電車には乗れませんとか、具体的にそういう問題が出てきていると聞きました。それは今のところ、例えば安全確保とか、だれが事故が起きた場合に責任をとるのかという問題とか、いろいろ難しい問題があつてのことだとは思いますが、それをやはり改善していこう、解決していこうという方向性を国が持つておく必要があると思うんです。そのあたりのことをきちんと明記していただければと思います。移動権の項に当たるかと思うんですが、明記していただければと思います。そのときに、例えば責任をだれがとるのかとか、安全をどう保障するのかということに関しても、今後きちんと明確化していくというか、議論していかなければいけないということも含めて記述していただきたいと思いました。

それからもう1つ、3点目なんですけれども、やはり交通というのは事業者としていろいろな事業者に分かれていても、利用者側からすると連続性を持ったもので、あるところまでは行けるけれども、そこからは事業者の考え方が違うから行けないでは困るわけなんです。やはりその全体的な包括的なところは政府が中心となって、それに事業者が協力する形で進めていくという体系がやはり必要なのではないかと思います。これまでも多分そのような体系をとられてきたかと思うんですが、今後もやはりシームレス性というか、うまく言えないんですが、交通の一貫性というんでしょうか、一体性というのでしょうか、そういうものを確保するために、やはり政府が中心となって保障すべきことは考えていくという何か記述がもう少し強く必要ではないかと思います。

それから最後に、まちづくりに関してなんですけれども、ここの施策に市民の目線とか出てくるんですが、せっかく交通基本法案に関することですので、ぜひ移動制約者を含めた市民の目線とか、実はまちづくりとかの項になってしまうと「移動制約者」という言葉が全然出てこなくなってしまうんですね。なので、すべてにおいて移動制約者の存在というのが考慮されていくべきだということを印象づけるために、まちづくりの項にも移動制約者を含めた市民というか、そういう書き方をどこかに入れていただけると大変うれしく思います。

済みません、まとまりません。以上です。

【委員長】 では、以上の三方からのご意見をお願いします。

【交通計画課長】 まず、L委員から、8ページの(4)のかなり本質的な部分でございますけれども、今回の審議に当たって、この移動権、あるいは移動権の保障をどう位置

づけるかということで、論点を整理していただくという立場で申し上げますと、やはり現時点でどう考えるべきかということを確認にしませんと法案の策定ができませんので、ここは今の時点では時期尚早と書いていく必要があると認識してございます。引き続きさらに検討をして、いつならいいのかということはまさに今後の検討の中でこれについて対応していくと、こういう理解のもとに整理をさせていただいております。その点をご理解を賜りたいと思います。

それから2点目の再生と、確保維持が何となく後ろ向きではないのかと、むしろ育てるという視点が必要なのではないかというご指摘かと思いますが、このあたり、確保維持では確かにちょっとそういうふうに響きがあるとすれば、表現を何か工夫できないかということを考える必要があるというふうに思います。

それから、10ページの歪みというところでございますが、実は交通基本法のこの議論でどこまで具体的なことに触れるべきかということが、後ほどのところでも出てまいりますけれども、1つの悩ましいところございまして、基本的にやはり抽象的なレベルでどうあるべきかということ語る必要があるものですから、何か具体的なことを特記いたしますと、じゃあ、それ以外のところはどうかということになってしまうものですから、例えばこの市場の歪みで申しますと、事業者の規模とか、あるいは撤退をした場合とか、そういう形でのレベルの表現にとどめさせていただきまして、さらに具体的に、例えばNPO等の位置づけをどうするのかということは、基本計画ですとか、さらに具体的な法律、行政の運営等で対応するという位置づけであろうかというふうに思っております。

それからその次に、観光立国の関係で、二次交通については指摘をしているが、そもそも国際交通の部分がないではないかということで、これも何名かの委員からご指摘がありますとおり、議論が尽くされていないところは国際も同様でございまして、そこだけ比較して書き出しますと、ほかの国際交通はどうかというふうになってまいりますので、あえて触れていないと。むしろ終わりのところで今後さらに検討すべしというふうにさせていただいておりますので、今後の議論の中で取り扱うという位置づけで整理をしてございます。

それから、H委員からもいただいておりますが、さっき申しました時期尚早と、位置づけのところはL委員のご意見に対する答えと同じでありまして、やはり現時点ではっきり論点として整理をいただきたいということでございまして、その上で背景にあるいろいろな課題についてはしっかり対応すべきだということをおっしゃっておりますから、まさにそう

いうことを持って権利を充足していくということであらわしていく。しかし、それを権利を充足するというふうに権利という言葉を出しますと、途端に法案にそのように書けませんので、そういうふうに理解をいただきたいということでございます。思いとしては、今、言葉で言うところの権利の保障なり充足ということを目指して背景にある課題にしっかり取り組むべしということの基本理念、基本的政策にうたうということだと思えます。

それから、安心・安全のところは、先ほどD委員からのご指摘にお答えいたしました、交通安全対策基本法との関係もでございます。それから、雇用とか労働条件については、別途労働行政との関係ということもございまして、これも他の行政分野との関係については、まとめて整理をさせていただきたいということで、個別に取り上げたいとすると、ちょっとあれが入ってあれが入っていないということになってまいりますので、そのように10ページの②のところでございますが、中段に「(2)に述べるもののほか、広く交通に係わる多様な政策課題への対応と一体的に交通行政に取り組んでいく」というところに、例えばこの労働関係のこと、あるいは福祉とか、文教とか、多々あろうかと思いますが、そういうことを含めているつもりでございます。

それから、物流は別の法律でということところは、ここでご審議を経る中で除くということがこの委員会の総意だというふうに理解をしておりますので、基本的にこのモノの移動も含めた、人だけではなくてモノを含めた交通、物流という法律、そこまで含めた法律というふうに理解をさせていただいております。

それから、E委員からのご指摘で、移動の意義というか、趣旨、目的があるかないかとか、これは私どもとしては、だれか判別をしてというようなつもりで書いているわけではないと思っております、むしろ冒頭のところで、交通の意義と、3ページのところで、先ほど、A委員からもご指摘あったとおり、移動すること自体が言ってみれば目的であるということもありますし、さらに移動交通の意義についてかなり踏み込んで書いているところは、まさしく単に何か目的のための手段だということだけではなくて、その意義とセットで交通というものを見るべきだということをしかりここでうたっているつもりで書かせていただいております。

それから、乗車拒否、あらかじめご意見としてちょうだいいたしまして、この点につきましては、5ページの下のところでございますが、ユニバーサルデザイン化というくだりで、「しかし」以下のところですが、高齢者、障がい者等が、各種、鉄道とかバスの利用において困ったことがある、あるいは利用できないという声が依然としてあるというところ

で、この乗車拒否の問題を位置づけさせていただいたところでございます。

それから、交通事業者と政府の役割ということで、まさしくユニバーサルデザイン化というものを推し進める上で、事業者任せということではなかなか前に進まない、国だけでもうまく進みません。地方公共団体の取り組みも必要でございますので、そういった趣旨で、この分野、公共部門もしっかり取り組むという前提で書かせていただいたつもりでございますが、ちょっと表現については考慮する必要があるのかもしれない。

それから、まちづくりのところで、移動の制約のある方の立場ということのご指摘がございまして。実はほかの部分でもそうなのですが、利用者という中には、当然ながらいろいろな方々が含まれていると思っておりますので、ここだけ特記しますと、ほかは入っていないのかということになってしまうことを逆に懸念しておりますので、そういった前提で表記をさせていただきました。

以上でございます。

【委員長】 ありがとうございます。

それでは、まだご意見がないG委員と、それから……。

【C委員】 委員長、ちょっと意見がと言っておられますが。

【委員長】 はい。

【E委員】 済みません、そうしましたら、利用できないというのは、どうも物理的に利用できないというふうにとらえてしまいがちなもので、では、ちょっときついんですけども、「事業者側から利用を断られる」とか、「事業者側から」はなくてもいいんですけども、「利用を断られる」とか、そのような言い方にさせていただければと思います。

【交通計画課長】 その表現ぶりはまた考えたいと思います。

一方で、事業者側が断っている理由が多分何かあって……。

【E委員】 ええ、もちろんです。

【交通計画課長】 そのあたりの当否というのは別の問題としてあるのかなというように思いますので、適切な……。

【E委員】 ただ、できないと言ってしまうと、ちょっと趣旨が違ってしまうと思いますので、申しわけないんですが。

【交通計画課長】 はい、わかりました。

【委員長】 ありがとうございます。

それでは、G委員、B委員の順番でお願いします。

【G委員】 もうほかの委員から随分ご指摘あるところなんですけれども、この基本法案を立案するに当たってのポイントというのを最初にペーパーでいただいたときに、大変画期的ですし、すごく気持ちの入ったというか、生活が変わるような視点が盛り込まれているなというふうに思ったんですけれども、このポイントの中で、基本認識のところをちょっと書き加えていただくといいのかなと思っていたのが、2ページの上からか、1ページの下からか、やっぱり地域の活力を引き出す交通網の充実という、このポイントのところがちょっとほかのポイントに比べてこの文章の中に希薄な感じがしていて、やはり地域が主体で特色を出して行って、これこそがやっぱり観光も表裏一体になるというようなところで、ほかの委員の皆様もおっしゃっていた地域がきちんと主体になって動くというふうな、そういうところが最初のところにあるといいのかなというふうな感想を持っています。80年代のモータリゼーションで随分暮らしが変わって、やっぱり今こそ新たな方針が必要だなというように思っているところに、こういうポイントが出たというのは非常によかったなというふうに思っているんですけれども、ここからの先、主体がだれなのかということと、あともう1つ、人々、住んで、暮らして、移動してという人たちが、自分たちで力が発揮できるような、そういうところのサポートになるようなことがあるといいのかなというふうに思っていましたので、そこの文言が入れていただけるとというふうに思っています。

あと、今いろいろご回答もいただいたんですけれども、非常にこのペーパーがこれまでの議論を表現する志とか魂の入ったものになるには、やっぱり今の委員皆様のご指摘をされた1つ1つの箇所細かい短いフレーズとかもありましたけれども、そういうものが入ることによって随分受け手のほうの印象が変わるかなというふうに思っていますので、ぜひそこは再度ご検討をいただいて、最初のA4、1枚の紙、すばらしいものが構成として出ていますので、これが具体的に表現されるようにしていただくとありがたいかなというふうに思っています。

それが表現されると、多分この交通基本法案の意図するところがキャッチフレーズ的に出てくるというか、この法案によってこれからの時代がこういうふう動くというふうなもののが端的に見えてくると、報道されるときですとか、あと、みんなが認識するときにも理解が、趣旨がほんとうに理解されて深まるかなというふうに思っています。

あと、1つだけちょっとすごく小さいことなんですけれども、13番目の「おわりに」の下から3行目の「法律が制定された暁には」というのが、ちょっと「法律が制定された際に

は」とか、普通の表現でもいいのかなというふうに、「時期尚早」と「暁」だけちょっと何かすごく違う意味で違和感があるというか、違う気持ちがこもったような感じがしていたので、そこだけご検討いただけるとというふうに思います。

以上です。

【B委員】 私からは2点、感想というか、意見を申します。

1つは、13ページの一番最後のところで、この報告書自体は、全体として、基本法を意識して、かなり抑制的に表現を工夫されていて、さらに最後のところで検討事項として物流とか国際とかいろいろ除外をして、今後の検討も示しているわけです。それだけ抑制を効かせて盛り上げてきた最後の最後で、今出た「暁」の1行前なんですけれども、ただし枠組みであるという形で、あえてすべてご存じの国土交通省に向かって、委員会がここでこれを言う必要があるのかなと思いました。この1行がなくても、趣旨は十分伝わるような気がして、何かちょっと最後に来てブレーキを踏んでいるような感じがして、違和感があったので、ここはできたら削除いただきたいと思います。

それとあと1点。8ページの(4)というところなんですけれども、ちょっと今まで気になっていたのは、この委員会が始まる前にパブリックコメントを既に実施されていて、そのパブリックコメントに対しての回答というのが十分あったかどうかちょっとよくわからない段階で、アンケートという第二段階が来てという形で、審議会の外に向かっていろいろな意見をお聞きになった。その結果を読ませていただいて、私も議論のときとか参考にしながら、この委員会に臨んだということがあります。そうだとしますと、やはり今のトレンドとしては、昔と違って、まず案を示して、それに市民の方から意見をいただいたら、最後、それに対してもう1回、行政が応答するという一往復半するというのが1つのお作法だとすると、今回、この報告書をまとめる段階でやっていただくのか、法案を最後に出す段階でかということは政策的にあるかと思いますが、この出されたパブコメとアンケートについての応答ということは、きちんとこの法案を出される課程においていただきたいと思います。それでこの報告書の中でできる限りであれば、8ページにこういう形でやっていただいておりますけれども、ほかのところでも工夫できるところはしていただけると、こういう形でいろいろな意見を聞きながら対話型に法案づくりをやりましたというスタンスが出て、そのほうがいいんじゃないかと思いました。

【委員長】 ありがとうございます。

どうぞ。

【F委員】 ありがとうございます。もう私に関しては時間がないのでご返答は結構です。ご参考までにということ。

3 ページ目の(3)のすぐ上の段落ですけれども、「交通のこのような意義について、交通基本法」云々、ここは文章に直接目的語が存在しないようです。これは多分、「このような意義を交通法自体にどのように反映するか」ということだと思うので、ちょっとそこを確認してください。

それから5 ページ目です。①のところから始まる3 段落目、「路線バス以外にも」というところで、「地域鉄道も」という表現があまりなじみがなくて、一般的に「地方」でいいんじゃないかなという気がするんですけども、特に思い入れがなければちょっとお考えをということ。

それから、9 ページ目になります。①のところの次の段落、「この点について言えば」というところの真ん中あたり、ちょっとこれ、大事なことかなと思います。「いかなる交通サービスが提供されるべきかについて、サービスを提供する側の視点ではなく、サービスを利用する側の視点で再検討」とあります。これ、これまで事業者一辺倒から国民目線への利用者主体に、ということですが、この書き方だと何か今後は利用者のことだけを考えて、事業者側のことは考えませんと読めてしまうんですね。私は、本来の意味は、これまで事業者一辺倒だったのを利用者の側を含めた両方のバランスがとれた中で考えようということだったと思います。ところが、これでは極端から極端に行ってしまうような気がしまして、ここはたとえば「視点だけではなく、サービスを利用する側の視点も」とするか、あるいはもう少し利用者のほうを協調して言いながらも、でも、サービス側もちゃんと考えますよというような書きぶりのほうがいいんじゃないかという気がします。

それから9 ページ、一番最後のところ、「外部経済を含め」というのは経済学用語だと思うんですけども、これでは外部不経済が入ってしまわなくなるので、外部不経済も入れて考えて、「外部効果」あるいは「外部性」とするのが正しい言葉ではないか、という気がします。

それから11 ページ目の最後のほうです。「現在」で始まる段落のすぐ上のところの最後の文章です。「公共交通の機関分担率の上昇等により」という文章があるんですが、報告案の最初のほうではだんだん公共交通がさびれていったというニュアンスで書かれていますから、ここで言っていることはきっと都市部のことなんでしょうね。でも、そうだと

も報告書案の最初にある話と違って「上昇」と書いてしまうと何か違和感があるので、ここをご確認いただきたいということです。

細かい文章は以上です。残りはもう議事録に入れてくださるだけで結構な話で議論の必要はありませんが、私の感想で言いますと、皆さんおっしゃっているとおり、私も「目線」という言葉はどれも好ましいとは思いませんというのを一言。

それから最後に、交通基本法案を、少なくともばらまきになる根拠を与えるような法律にはしないでほしいと、そのことを一言だけ議事録にだけ書いておいてくださればありがたいと思います。

以上です。

【A委員】 同感。

【委員長】 ありがとうございます。

それでは、一番最後になりますけれども、レスポンスをお願いします。

【交通計画課長】 まず、G委員から地域の視点とか、その他ちょっと表現として不十分なところがないかということで、今日いろいろと委員の皆様方からいただきましたご指摘を踏まえて、このキャッチフレーズになるような言葉使いに心がけたいというふうに思います。最後のところの「暁」とか、そういったところの表現も細かいところも含めてご指摘を踏まえて対応させていただければと思います。

それから、B委員から、そういう意味で最後の13ページのところがやや抑制的な感じで、わざわざ枠組みであるというような言い方にすべきではないのではないかというご指摘も同様の趣旨かと思しますので、そのあたり、誤解がないようにしてまいりたいと思います。

それから、あわせてパブコメとかアンケート等、広く国民とのやりとりにつきましてはご指摘のとおりでございますので、法案審議になりますと、まさに国民の代表たる国会議員が法案審議をするということでございますから、最終的にはその中でさまざま国会での審議があるということに究極的にはなるかと思いますが、いずれにいたしましても、きめ細かく対応していきたいというふうに考えております。

それから、F委員から幾つかご指摘をちょうだいしております。ちょっと表現が何が何にというようなところが不明確であったりしているところは直したいと思っておりますし、5ページの「地域鉄道」に関しましては、最近、鉄道行政のほうで、いわゆる地方民営鉄道、東急とかそういう大手の大都市の鉄道以外の地方の民営鉄道会社と、いわゆる旧国鉄から

三セクの形で分離されたもの、92社ほどございますけれども、そういったところを地域鉄道というふうに最近では総称させていただいているというところでございます。

それから、9ページのところでございますが、利用者目線というところの表現の仕方が極端から極端に移っているのではないかというようなことのご指摘で、ここもちょっと誤解がないような表現ぶりにできればと思います。

それから、外部経済の点、ご指摘のとおりで、外部不経済も含めての記述ですので、外部性等に修正が必要かと思っております。

それから、機関分担のところは、前回の資料の中でCO₂排出量の関係のご説明をさせていただいた中で、ここ数年来、やや自家用車のマクロでの人キロベースの分担率が下がっているというところを差しております。他方、そういった記述と前後の関係については、少し整合整理が必要かと思っておりますので検討したいと思っております。

【委員長】 ありがとうございます。

予定の時刻を過ぎておりますけれども、最後のお諮りを申し上げたいと思っております。

本日、たくさんの意見をいただきました。ありがとうございます。本日の意見を踏まえて必要な修正を行いまして、私のほうで確認した結果を委員の方々にメール等の手段でお送りしてご確認願うということにさせていただければと思います。その際の修正については、私に一任いただけるということでよろしければ、そのようにさせていただきたいと思っておりますが、よろしゅうございますでしょうか。

(「はい」の声あり)

【委員長】 よろしいですか。

ありがとうございます。

それでは、修正を行いまして、最後の確認をいたしたいと思っております。

また、その間に委員の方々と調整を行うこともあり得ますので、その際はどうぞよろしくお願ひ申し上げたいと思っております。

では、本報告は交通政策審議会交通体系分科会並びに社会資本整備審議会都市計画・歴史的風土分科会及び道路分科会の小委員会としての報告でございますので、それぞれの分科会に関する手続きについては、今後、各分科会長とご相談の上対応したいと思います。これにつきましてもよろしくお願ひ申し上げます。

以上、まだ成案は完全に固まっておりませんが、今後の修正にかかることは残しておりますけれども、一応の検討をいただき、意見をいただき、成案の方向に向かったという

ことでは大変ありがたく思っています。ありがとうございました。

以上の報告をまとめるに当たりまして、政務官から一言ごあいさつをいただければと思います。よろしく願い申し上げます。

【政務官】 今、若干中座をいたしまして大変失礼いたしました。

委員の皆様方におかれましては、大変お忙しい中、タイトな日程にもかかわらずご出席を賜りまして、本日も含めまして4回にわたりまして交通基本法案の検討小委員会にご出席をいただき、また、大変貴重なご意見と、また活発なご議論をいただきましたことをまずもって心より感謝申し上げる次第でございます。

小委員会報告におきましてもご指摘をいただいておりますが、まさに我が国日本は今、少子高齢化、人口減少、あるいは地球規模での環境問題の深刻化、またこの点については地域の環境問題というご指摘もいただきました。あるいは、国際競争の激化、国際貢献のあり方、そういったことも含めて、今まさに交通をめぐる大変大きな変革期にあると、このように認識しているところでございまして、交通行政の抜本的な見直しが急務であるというふうに基本的な認識を持ちながら、この交通基本法の制定というのは、交通政策を総合的、計画的に進めていくための基盤となる大変重要なものであるというふうに考えているところでございます。

本日もさまざまな用語の扱いにつきましても大変ご指導いただきまして、国民目線・利用者目線、その「目線」という言葉をいかがだろうかというご指摘をいただきまして、なるほどそうかなと思った部分もございしますが、ここは座長を筆頭にまたもう一度みんな書きぶりについてご指導いただければというふうに思うところでございますが、いずれにいたしましても、利用者の視点というものを持ちながら、これまでの行政を大きく転換するという契機にしていかなければならないと思っているところでございます。その中核といたしまして、国としては、基本計画、マスタープランとして交通基本計画を定めてまいりたいと考えているところでございます。

本委員会でいただきますこの報告をしっかりと重く受けとめさせていただきまして、交通基本法案の検討を進めてまいりたいと考えております。また、今申し上げましたマスタープランづくりにつきましても、社会資本整備重点計画の見直し、この「車の両輪」という言い方についてももっと密接にやれというご指摘もいただいたところでございますが、まさに齟齬のないようにしっかりと連携をさせた中で作業を進めてまいりたいというふうに考えておりますし、また、その体制づくりにつきましても、今後検討を進めてまいると

ころでございますので、引き続き先生方にはご指導いただきますように心からお願い申し上げましてお礼のごあいさつとさせていただきます。どうぞよろしくお願いいたします。どうもありがとうございました。

【委員長】 ご心配であられますので一言。「目線」と「両輪」は、括弧書きにすることで現状のままということで了解をとれましたので、よろしく申し上げます。

では、本日の議題は以上でございます。これをもちまして第4回交通基本法案検討小委員会を終了ということにいたします。

最後に、事務局からご案内をお願いします。

【室長】 本日の小委員会の内容につきましては、後日、各委員の皆様方に議事録を送付させていただき、ご了解をいただいた上で公開したいと存じます。

また、近日中に議事概要を国土交通省のホームページにて公表したいと考えております。

以上でございます。本日はどうもありがとうございました。

【委員長】 ありがとうございました。

— 了 —