

第3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8日

【室長】 定刻となりましたので、ただいまから第3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を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。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。委員長に議事をお願いするまでの間、暫時進行を務めさせていただきます。

本日は、16名中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。C委員におかれましては、おくれてご参加される旨伺っております。

それでは、カメラ等はここまでとさせていただきます。

続きまして、お手元の資料を確認させていただきます。配付資料一覧、議事次第、配席図のほか、資料3-1-1から資料3-4-1までお配りしております。第1回、第2回と同じ資料につきましては、以前の資料番号を付させていただいております。なお、委員の皆様方には、配付漏れ等がございましたら事務局にお申し付けいただければと存じます。

なお、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いることをあらかじめご了承いただきたいと存じます。

それでは、本日のこれ以降の進行につきましては委員長をお願いしたいと存じます。委員長、よろしく申し上げます。

【委員長】 〇〇でございます。本日はよろしくお願い申し上げます。

それでは議事に入りますが、本日の議事の進行につきましてご説明申し上げます。前回は使いましたが、第1回目の資料1-4-3をお手元に置いていただきたいと思えます。各審議事項の論点例という題がついている資料でございます、1回目に配付されたものでございます。

先回までに1項、2項の審議を行っていただきました。また、3項の①項、②項の審議を行っていただきました。ですから、本日は③、まちづくり、観光立国推進、地球環境問題への対応、この部分を第1点としてご議論いただきたいと思えます。続きまして、4項、

「関係者の責務、役割分担をどのように考えるか」についてということで、①項から③項までございますけれども、これを後半に議論いただきたいと思います。

加えて、地方公共団体、事業者等に関しまして、交通基本法の基本的な論点にかかわるアンケートをとっていただきました。その結果がまとまったようでございますので、冒頭にこの部分の紹介をいただきたいと思います。

以上が本日の進め方ということになりますけれども、これでよろしゅうございますでしょうか。

(「異議なし」の声あり)

【委員長】 それでは、その順番に議論を進めてまいりたいと思います。

それでは資料3-1-1につきまして、アンケートの結果でございますけれども、説明をお願いします。

【交通計画課長】 資料3-1-1でございます。地方公共団体と事業者等にアンケートを行いまして、528の自治体、都道府県が33、残り495は市区町村でございます。事業者団体、各個別の事業者も含めまして215、合計743件の回答をいただいております。

かいつまんでご紹介させていただきますと、まず新たな時代に対応して、どのような交通政策が求められているかと。①といたしまして、今後どのような社会的、経済的活動が行われる社会を目指すべきか。また、交通基本法により実現すべき交通の役割についてということで、交通弱者の移動手段の確保が191件、地球環境保護の促進が171と、この2つが比較的多いということでございます。

また2番目の②でございますけれども、どのような分野において問題があったかお考えでしょうか、その原因・背景ということで、国・地方の財政支援措置が不十分、それから都市計画との整合性が不足、クルマ優先の政策というのが比較的多うございます。

めくっていただきまして、③でございますが、今後の交通政策を展開していく上で、どのような視点、理念に立つべきかということで、移動・交通手段の確保、利用者視点で考える、環境負荷の少ない交通手段への転換、この3つが主に多いものかと思っております。

続きまして「移動権」、「移動権の保障」に関するご意見として、①「移動権の保障」が議論される背景についてでございますけれども、公共交通機関の衰退により「移動権の保障」について議論が必要だというのが249と非常に多く出ておまして、あと、少子高齢化社会を迎え、今後の交通のあり方についての議論が必要、「移動権」の定義、目的、趣

旨等についての議論が必要というのが以上でございます。

そして、めくっていただきまして②「移動権」の内容についてということで、若干③とも重複いたしますが、賛成、反対、もっと議論すべきだという順番で並んでおります。それから、さらに議論が必要だというご意見が非常に多い。

それから、③「移動権」とか「移動権の保障」を法律に位置づけるということについても同様でございます、賛成、反対、さらに検討が必要だというようなこと、あと4番目に国による財政支援が必要だという意見が非常に多い状況でございます。

めくっていただきまして4ページ、国民目線、利用者目線に立つて行うべき対応、①として具体的な視点（理念）について、だれもがどこでも利用しやすい交通の実現、それから地域住民・利用者の声を聞き、地域の実情を反映する、公平な税負担と無駄の排除、この3つが多いと。

②のさらに重点的、優先的に取り組むべき課題といたしまして、財政支援の強化とその財源の確保、国民とのコンセンサスの確立、施設等のユニバーサルデザイン化が多うございます。

③まちづくりとの関係で、土地利用に関する施策を一体的に行う必要がある、それから、コンパクトで移動しやすいまちづくりにも貢献する、中心市街地の活性化などについてのご意見が多い。

それから、2)の観光立国推進の関係では、公共交通の発展は観光立国の推進に貢献する、交通政策と観光政策は一体となって推進すべきが非常に多い。

めくっていただきまして、地球環境問題への対応といたしましては、公共交通の発展は環境問題の解決に貢献する、電気自動車等の環境にやさしい自動車の普及促進が大事、それから、公共交通への利用転換、啓発・PRについてのご意見がございます。

次に関係者の責務、役割分担についてでございますけれども、まず、①国等に求められることということで、国に対しては財源の確保、地方公共団体に関しては地域に根差した取り組み、事業者については旅客サービスの向上などが多いという状況でございます。

それから②、例えば国と地方との関係等でございますが、関係する各主体が連携する必要がある、それから、役割分担を明確にする必要があるという意見が多い。

めくっていただきまして、③「新しい公共」についてということで、住民中心であるべきだというご意見が記載されています。

以下、個別の意見につきましても代表的なものを列記させていただいておりますけれど

も、説明は省略させていただきます。

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、ただいまの説明につきまして確認がありましたらご発言をお願いします。

よろしゅうございますか。

【A委員】 よろしいですか。

【委員長】 どうぞ。

【A委員】 簡単な質問ですけれども、答えていただく場合に、これは複数選択してもよろしいのでしょうか、択一的でしょうか。

【係長】 1つの意見に対して論述で書いていただきまして、キーワードを選択しまして、複数回答可ということで集計させていただいております。

【A委員】 わかりました。ありがとうございます。

【委員長】 よろしいですか。

それでは、国民目線・利用者目線についての審議に入りたいと思います。これには50分程度の時間をとりたいと思います。

まず、事務局から関連の資料3-2-1、3-2-2、3-2-3について説明をお願いします。

【交通計画課長】 まず、本日の利用者目線・国民目線の対応ということで、冒頭委員長からご紹介がございましたように、資料1-4-3の3ポツの③ということで、まちづくり、地球環境問題、観光立国推進という関係の資料をご用意させていただいております。3つの分野が若干関連もございますのでまとめてご説明させていただきまして、順次ご議論をと思っております。

それでは、まずはまちづくりとの関係でございます。1回目、2回目に既にいろいろとご指摘をいただいております。それを資料3-2-1でまとめさせていただきましたので概略を紹介させていただきたいと思いますが、最初にまちづくりというより、むしろまちをつくらせないというような視点、公共交通をしっかりと成立させるという観点からのご意見。それから2点目、車を中心にしながら拡散型のまちづくりが行われてきてしまっているということで、このままいきますと現役世代の負担が大きくなっていくのではないかと、ツールとして交通というのは大変重要だというご指摘。それから、低炭素型の都市をつくるというときに、土地利用だけではなくて、物、人の移動、動きというのもセットで考え

る必要があると。それから、その下の土地利用との関係で、一体的に考える必要があるというご指摘がございます。

めくっていただきまして、フランスの交通基本法との対比で、日本でコンパクトを集約型都市計画というものをどのように考えていくのかと。その中でまちづくりの視点というご指摘がございます。

次に、長期法定計画という視点でPDCAを含めまして考えていく必要があると。それからその下の、国土保全を考えたときに、コンパクト化ということだけでいいんだろうかという問題提起をいただいております、例えば安全保障とか歴史、文化といった視点、あるいは社会参加の視点で、別の見方もあるんじゃないかというご指摘だと思います。

それから、その下でございますけれども、これまでいわゆる事業計画を地域で策定してきたということで、むしろこれからは公共交通のサービスの供給計画という視点で考える必要があるのではないかとご指摘があったかと思えます。

それが資料3-2-1でございまして、あわせまして資料3-2-3、分厚い資料の後ろにつけさせていただいておりますけれども、本日〇〇委員がご欠席でございまして、あらかじめ資料としてご意見をちょうだいしておりますので、こちらのほうも簡単にご紹介させていただきますと、資料3-2-3でございまして、まず1の①のところでございます。これまでの交通の関する法令というのは、事業者による交通事業の運営を適正かつ合理的なものにするということが目的になってきたと。今後は広域交通、地域交通ともに事業者のみの判断ではなくて、利用者目線による判断や取り組みを加えることが重要ではないか。

それから、交通事業に関して事業者だけに整備や運営を負わせるのではなくて、国や地方公共団体についても責務があることを規定すべきであると。特に市町村の関与を規定する。それから、利用者の意見というのは必ずしも的確であるとは限らないので、市町村が代表して関与することを規定していく必要があるのではないかと。それから、安全性の観点は重要だが、過度な重視は利便性、快適性を損なう場合があるのではないかとご指摘。

③でございますけれども、まちづくりの関係で、人口減少、高齢社会における地方の公共交通についてはこれまで以上にまちづくりとの関係が重要になってくる。一番最後の行でございますけれども、交通施設を土地利用計画や交通結節点の整備等のまちづくり施策として実施することが重要だと。それから、次の段落の最後で、交通施策がまちづくり施策の一つとなっている。あと、交通結節点について乗りかえの利便性、快適性の確保が重

要だ。

また、地球環境問題との関係でもまちづくりというのは重要なポイントであると。

最後、その他のご意見といたしまして、目的、理念の規定だけでは交通が変わっていかないということで、さらにこの議論を踏まえて基本法の制定後等に引き続き検討がなされることを望まれるというご指摘でございます。

以上が資料3-2-3のご紹介でございまして、引き続き分厚い資料の3-2-2のご説明をさせていただきたいと思っております。

めくっていただきますと、2ページ目に目次のような形でまちづくりについて、地球環境問題、それから観光立国推進とございまして、まず、まちづくりにつきまして、都市・地域整備局のほうからご説明させていただきます。

【都市・地域整備局】 それでは、まちづくりについてご説明させていただきます。資料の4ページをお開きください。関連する審議会の答申等の紹介をしていきたいと思っております。社会資本整備審議会答申で「新しい時代の都市計画がいかにあるべきか」、平成19年7月20日に答申をいただいておりますけれども、その概要について簡単に触れたいと思っております。

1つは集約型都市構造に基づく都市像の実現ということで、目指すべき都市像は集約拠点相互を基幹的公共交通によって連絡し、都市圏内のアクセスを公共交通により確保、集約拠点は都市機能の集積を図り、環境負荷低減型の都市に向かうということがうたわれております。

また、集約型都市構造の実現に向けた戦略的取り組みとして、多様な主体及び施策の連携による「総力戦」で事に当たるべきと。それから、集約型都市構造の実現に向けては公共交通の重要性が指摘されているわけでありまして。

さらに、展開すべき主要な施策として道路整備の重点化、そして公共交通の再生、歩行者空間の復権と積極的整備というのが関連で掲げられております。

一方、交通政策審議会交通体系分科会地域公共交通部会報告というのが同時期に、19年7月5日に報告がございまして。「地域による地域のための公共交通の活性化・再生を目指して」で、この中でまちづくりとの連携というところがございましてけれども、地域公共交通は、地域の経済活動や日常生活によって支えられているものであり、地域公共交通の活性化・再生に当たっては、まちづくりからの取り組みも期待される。それから、市街地整備、都市計画、土地利用との連携を図り、地域が目指すまちの姿を実現する観点から、地

域公共交通のあり方を検討することが必要であると、このようにうたわれておるところでございます。

次のページ、5ページでございます。交通が都市計画においてどのような取り扱いをしているかという俯瞰でございますけれども、右のほうに都市計画基準というのが法律にございます。都市計画法の中で、ピンクのところです。「都市施設は、土地利用、交通等の現状及び見通しを勘案して、適切な規模で必要な位置に配置することにより、円滑な都市活動を確保し、良好な都市環境を保持するように定めること」というのが法律で基準としてあります。それから、下のほうに青、緑、赤で書いてありますけれども、これは都市計画の運用指針の中で、ピンクのところ、交通施設について、「都市全体として公共交通、自動車、自転車、徒歩等の各交通機関が適切に役割分担をした交通体系が確立されるよう各交通施設を総合的・一体的に定める」という運用指針で、都市計画の中では交通がこのような取り扱いをされているということで紹介させていただきました。

次のページから、都市計画と土地利用といいますか、交通との一体的な取り組みの事例を紹介したいと思います。まず、6ページでありますけれども、都市計画マスタープランに基づく土地利用と交通の一体的取り組み、富山市の例でございますが、左のほうに、富山市では都市計画においてマスタープランで、都市の諸機能を集積させ、公共交通を軸とした拠点集中型なコンパクトなまちづくり、こういう都市構造を目指すということで、さまざまな施策を推進することといたしております。目標として、公共交通が便利な地域に住んでいる市民の割合を、平成17年に3割だったものを、おおむね20年後には4割にしようというようなことで都市の形をつくっていかうということで、さまざまな施策を展開しております。

右のほうに富山港線LRT化事業ということで、富山港線という以前のJRの路線をLRTに変えまして、その周辺に居住を推進するためのさまざまな事業を行ったり、右のほうにかいてありますけれども、公共交通の沿線に、まず新しく駅を設けたり、それからフィーダーバスとか自転車の駐輪場、紫のマークがついてありますけれども、そういうような駐輪場、結節点を設けて、左のほうの写真にありますように、バスとLRTがスムーズに乗りかえられるような乗りかえ施設、それから駐輪場も併設するということで、人々の生活の足として活用されるような整備を進めておるといふ例であります。

次のページは、7ページですが、同じく富山市の例でございますけれども、中心市街地の活性化施策と一体となった市内電車環状化事業ということで、中心市街地のエリア、左

のほうにありますように、まちなか居住推進地区という中心市街地のエリアに、既存のピンクでかいてある線、これは路面電車があったわけですが、赤の点線であるような線路を設けて、ここに環状運行する路線を整備して、あわせて、右側にありますようにさまざまな再開発ですとか、グランドプラザ整備事業というような空間整備ですとか、それから、また紫のところでもコミュニティサイクルポートという凡例が出ていますけれども、コミュニティサイクルという自転車のレンタサイクルの複合的なものなんです、そういうものを一体的に整備して、この地区の中心市街地の活性化施策を進めているという例でございます。

次のページは、こういうことを進めてどんなふうな効果があったかというのを、それぞれ、市全体では人口が減っているんだけど、沿線への転入者増、新規着工数が増えていて、あるいは自動車からの転換が約1割、それから、新しく、今まで外に出ていなかった方々が2割、そういうような新規需要も発生しておるということでございます。

次の9ページは、もう少し、中心市街地とLRTの線路だけではなくて、先ほどのマスタープランにありました市街地の全体の構想の中で、高山本線というJRの線路があるんですが、その社会実験を進めて、これはどういうことかといいますと、運行頻度を増加させ、それによって沿線がどうなるかということを実験してございます。効果として、社会実験を開始してから、高山線の利用者が増え、また沿線居住者数とも増加しているという事例でございます。

次に10ページをごらんください。これは金沢の例であります。金沢市の都市計画のマスタープランにおいて、これは右側のほうに絵がありますけれども、市街地の拡大は原則として行わない、都市機能を土地利用計画の誘導と公共交通との連携によって中心市街地及び都心軸に集約させる、地域生活拠点の公共交通との連携によって適正な誘導を図る、そのような都市計画のマスタープランをつくりまして、それに沿ってさまざまな取り組みをしている。右のほうでは公共交通の重要路線ということで設定をすると。

申しおくれましたけれども、ここは内環状、中環状、外環状ということで環状道路をつくって、通過交通を排除して、それによって中心に通過交通が入らなくなるような施策を打ちながら、中心部では人を中心にするような公共交通の重点的な路線を設定して、そこではバス専用レーンをつくって、PTPSの多頻度運行とか、PTPSの導入をすると。それから、またここにはPというマークで、ちょっと見にくいんですが、パーク・アンド・ライド駐車場の設置をして、重要路線上に車をとめて、そこから都心には乗りかえて、公

公共交通を利用する。あるいはサイクル・アンド・ライド用の駐輪場を設けて、自転車であって、そこからまた公共交通に乗りかえる、そのような総合的な政策を行っておるところであります。

次のページ、11ページはもう少しマイクロに都心を見て、都心の、先ほどの真ん中のところですが、ここではまちなかゾーンと言っておりますけど、徒歩と公共交通によって安全、快適な空間を推進する、空間をつくっていくということで、左側にありますように、右のほうの絵の横安江町商店街では、下のところにありますけれどもふらっとバスの運行ということで、トランジットモールを設定して、トランジットモールをつくり、そこはフリー乗降システムを導入したと。また、下のほうの絵で、写真は上のほうになりますけれども、まちなかゾーンにおいて歩けるまちづくりということで、堅町商店街では歩行者ゾーンということで、まち並みの整備とあわせて中心の活性化を推進しておると。

また、右側のほうにまちなかにおける駐車場の設置調整と書いております。この赤いところが駐車場整備地区でありますけれども、その駐車場整備地区制度というもので、道路管理者、あるいは交通管理者と連携して、歩行者、公共交通等も視野に入れた総合的な交通・空間計画を展開しているところでもあります。

次に12ページ、これは盛岡市の例でございますが、盛岡市では都市計画のマスタープランにおいて地域別構想というのをつくっておりますけれども、市の中でまちづくりとバスシステムを全体に計画をつくっております。その中で、その1つである松園地区についてご紹介いたします。この松園地区という地区は、こちらにあります東北のほうでありますけれども、ここに1万7,500人お住まいの松園地区住宅エリアがあるんですけれども、右のほうに細かく書いてありますけれども、支線バスの設定ということで、バス停をたくさん増加しまして、それで赤い点が新設のバス停であります。できるだけバスに乗りやすいような場所にして、バスに乗りやすい。

さらに、左の絵に戻っていただきまして、公共交通軸ということで、都心に向かう場合に、ここはバス専用レーンをつくるために道路を拡幅しまして、道路を拡幅してバス専用レーンをつくって、それから松園地区では住宅エリアでバス停をたくさんつくって利用しやすくするというので、また接続についても通算運賃を利用して低廉化を図った結果、バスの運賃収入の推移を見ていただくように、たくさんバスを利用する方が増えたということでございます。

次に13ページ、これは直方という九州の炭鉱の町でありますけれども、石炭産業の衰

退によって、周辺の都市の人口減少とか郊外住宅開発の進展、あるいは郊外の大規模店舗の立地が起き、中心市街地が衰退してバス路線が減少するという状況になっておると。そんな中で、市がまちづくりの観点から中心市街地の活性化のための計画をつくって、分散していたバスターミナルを集約して駅前広場等の整備をつくり、また土地利用としては図書館ですとか、市民会館ですとか、病院などの都市機能を駅周辺に集約して、何とかこの地域の活性化を進めようということで取り組んでいる事例でございます。

それから14ページ、これはどちらかというと、非常にまちづくりと交通事業者の関係で不幸なというか、残念な状況になってしまった事例でありますけれども、沖縄モノレール、ゆいレールといいますけれども、これは15年8月に開業しております。この開業に当たって、たくさんのバス路線が並行に走っていたりしたので、モノレールの導入に当たってバス路線の再編検討委員会というのをつくってバス路線をうまく再編するというところで、競合する路線を廃止し、またモノレールとうまくバランスのとれたバス再編ということで協議をして合意をしたことがあるんですが、その合意についても、想定される補償概算額も踏まえて資金貸し付けを行って、合意をしておったんですけれども、残念ながら1つの会社が合意を撤回して路線を存続してしまったと。

合意を撤回したというのは、実はその会社が民事再生法適用を申請して、倒産したということで、それを承継した会社が並行路線でバスを経営しているということで、下のほうの左側にありますように、モノレール利用者の以前の交通手段からどう変わったかという需要予測があるんですが、それが赤字で、本来2万4,000人ぐらいが転換するはずだったのが、今申しましたような状況で1万3,000人ぐらいしか転換しなかった。幸いに需要予測全体としては3万1,000人ぐらいの実績があって、トータルとしては好調な状況ですが、そういうような再編にとっての状況があったということでもあります。

次のページ、15ページでありますけれども、以上、地方自治体、公共団体と交通のいろんな取り組みの事例を申し上げてきましたけれども、地方公共団体がまちづくりにおいて取り組む上での課題についてまとめてお話をご紹介したいと思います。

まず、上の四角に書いてあります、まちづくりに責任を負う地方公共団体にとって、交通事業者との円滑・的確な調整が行えるかが1つの大きな課題ではないかと考えております。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、まちづくりとして交通まで含んだ一体的・総合的な取り組みを行うことにより、公共交通指向型土地利用を進めるに当たっては、交通のあり方についての住民理解を前提に、まちづ

くりへの交通事業者の協力体制の確保が不可欠であります。さらに、まちづくり計画の確定や、財政負担への住民の理解を得ていくために、交通事業者との間で以下のような調整が円滑・的確に行えるかが課題ということでございます。

下のほうに幾つか書いておりますけれども、1つ代表的なものとして、地方公共団体が都市の装置として必要と考える公共交通の維持、活性化に交通事業者の協力を求める調整が非常に大きな課題ではないかと認識しております。

また、次のページを開いていただきまして、16ページでありますけれども、一方で運輸行政・事業という観点から、まちづくりとの関係で円滑・的確な調整を行っていく際の課題についてもご紹介をしたいと思います。

運輸分野においては規制緩和によって事業者の創意工夫にゆだねており、需給調整規制を行っていた際のネットワーク維持という手法は難しくなっている面があります。特に市場が成立する場合には、市場にゆだねるとというのが基本な考え方となっております。

一方で、まちづくり・公共交通等の地域における関係者間でより一層情報共有、連携を図っていくということが必要です。また、公共交通の位置づけについて、住民や利用者の理解を得ることや、行政と交通事業者間の役割分担の明確化も重要と考えます。特に交通事業者の経営に影響を与えるような内容の協力を求めるのであれば、費用も行政が十分に負担し、交通事業者の協力が得られるような枠組みであることが必要ではないかという課題としてございます。以上でございます。

【交通計画課長】　　続きまして、地球環境問題との関係で、時間の関係もございまして、少しはしょってご説明させていただきますが、19ページをお開きいただきますと、これは第1回目の資料にもございました資料で、京都議定書の約束についての推進状況という資料でございます。なお、右上に青の印で前回、あるいは前々回に提出されているものは印をつけさせていただいております。

それから、20ページも1回目に配付させていただいておりますが、旅客、貨物に分けますと、旅客のほうは増加しておりますけれども、貨物のほうは14%程度90年比で減っているというような状況になってございます。

21ページも既に出しておりますけれども、増えているのは自家用乗用車の部分となっております。

それで、京都議定書のもとでどういうことをやってきたかというのが23ページ、24ページにございまして、23ページのほうは自動車・道路交通対策ということで、こちら

では単体の対策ですとか走行形態の問題、交通対策に取り組んでいるということでございます。それから、24のほうは環境負荷の小さい交通体系の構築ということで、いわゆるモーダルシフト、公共交通の利用促進、その他となっております。

次のポスト京都に向けた取り組みといたしましては、26ページでございますけれども、我が国の方針といたしましては、すべての主要国による公平かつ実効性のある国際的な枠組みの構築ということを前提といたしまして、2020年までに90年比25%削減することを表明しているわけでございます。それで、国会のほうには地球温暖化対策基本法案というのが提出されて、現在継続審議中でございますが、下のほうにございますように、交通関連の施策も含まれているという内容になってございます。

それか国際的な交渉の状況でございますけれども、28ページを見ていただきますと、ちょうど今メキシコのカンクンにおいてCOP16が開催されておまして、目指しておりますのは米国ですとか中国等のすべての主要国が参加する枠組みということを粘り強く交渉している状況でございますが、途上国を中心に反発が強いと。京都議定書をそのまま継続してはどうかという議論が出ておりますが、それに対しては日本は反対という立場をとっているというのが30ページに出てまいります。

以上、国際的な枠組みの交渉状況でございますが、そういう意味ではポスト京都の具体的な削減目標というのがしっかりと決まっている状況ではありませんので、現時点におきましては運輸部門も含めまして、どのセクターでもどの程度の削減をいつまでに行うのかということが決まっておりません。今後そういった議論をしていく中で、運輸部門におきましてもどういう貢献をしていくのかということが求められてくるかと思っております。

そこで、旅客輸送部門と貨物輸送部門に分けて、近年の動向等を少し解説したものが出てまいりまして、まず32ページでございます。これは90年度から順次推移を対前年比で見たものでございまして、いわゆる茅方程式ということで、33ページに解説がございまして、交通需要の決定要因に分解いたしまして、排出原単位ですとか、GDP当たりの伸び、それからGDP自体ということの対前年伸び率に分けて、それを足し上げたものが黒い線、実線の部分でございます。これを見ていただきますと、94年ごろ以降、GDPが伸びましても人キロが伸びないと。2005年以降になりますと原単位が改善していく。それから2002年度以降になりますと、CO₂排出量の伸び率がマイナスになっているという状況でございます。

それを自家用車とその他に分けて見ていきますと、まず34ページに自家用乗用車の状

況でございますが、2000年度以降、人キロの伸び率がマイナスの年が出現してきておりまして、一部需要が公共交通にシフトしている。それから2002年度以降、原単位が改善していると。それから、2000年以降ガソリンの価格が上がってきているというようなことが影響していると考えられます。

少し飛びまして、37ページを見ていただきますと、ガソリン乗用車の新車と保有の平均燃費が左下のほうに示されておりまして、90年代の中ごろに底を打ちまして、その後新車については燃費は改善して、その効果が2000年ごろから保有ベースの平均燃費に寄与しているという状況でございます。その上のほうをごらんいただきますと、乗用車の保有構成が出ておりますけれども、一番左の軽乗用車の普及、それから2,000cc以上の自動車が減ってくる、ハイブリッド車の増加などが反映されているということでございます。なお、右下に燃費目標が示されておりまして、現在乗用車につきましては、次期目標値の検討を行っているという状況でございます。

すいません、35ページに戻っていただきますと、公共交通の状況でございますが、これは98年度以降CO₂の排出原単位が改善している年が出てきております。それから、2004年度以降は交通機関分担率が増加して乗用車の分担率が減る中で、CO₂は伸びないということになっておりまして、公共交通のほうがいわば効率的に吸収しているということがあります。

それから、36ページでございますが、自動車の燃費は道路の走行環境にも影響を受けますので、左側でございますように、速度が上がっていきますとおおむね時速70キロぐらいまでは燃費がよくなっていくと。ちなみに東京の区部のほうでは平均時速が、やや最近改善傾向でございますものの、なかなか低い、まだまだ低いという状況でございます。

続きまして、貨物の動向でございますが、39ページでございます。これは旅客と同様に要因分解をしたものでございまして、97年度以降おおむね前年度比マイナスが続いてきております。GDPの伸びが見られる2000年度以降におきましても、原単位の低下に加えまして、その他の要因もあって、経済成長はしているもののCO₂は増えないというような環境でございます。

41ページにまいりますと、距離帯別、モード別、これは1回目の資料でございますけれども、長距離500キロ以上になりますと、相対的ではございますけれども、自動車よりも鉄道、海運の伸びが2007年度までは高かった。

42ページでございますが、90年度から2008年度にかけての動向で、トラックの

ほうはいわゆる自営転換、自家用トラックから営業用のトラック、これは積み合わせによって効率化し、トラックの大型化ということもあって、効率化は進展しているという状況でございます。

それから、44ページに技術の視点、開発・普及の資料をつけてございます。

続きまして、観光立国との関係でございます。こちらのほうは観光立国との関係、利用者目線という議論の中で、いわば顧客を知るという視点で幾つか資料を準備させていただいておまして、47ページでございますけれども、日本人の観光旅行の動向をお示しておまして、これは、行楽というのは日帰り、旅行というのは1泊、2泊以上でございますけれども、どの程度日本人が行っているかという数字でございます。

48ページがリピーターの率でございます。観光が左側で業務が右側、国内が上で海外は下。それから、49ページは最近の消費支出の動向と、そのうちの観光関連支出の内訳でございます。

50ページが国内宿泊観光旅行の1人当たりの宿泊数。51ページが男女別に分けまして、推移が示されております。52ページが宿泊旅行、これも年齢別、利用交通機関別の数字が出ています。

それから、日本人の海外旅行についてですが、53ページに男女別の年齢別推移、54ページに渡航先の数字が出ております。

55ページから訪日外国人旅行客の状況ということでございまして、57ページにどこから来ているかということで、アジアが7割といった数字でございます。58ページは、日本の場合ですと入国者数が非常に数字が低いと。59ページは訪日の動機ということでございます。

それから60ページに、どういったところに来ているのかということで、左側が延べ宿泊者数、右側が人口1,000人当たりの宿泊者数。61ページは地域ごとに、今度は相手国、どういう国からどこに来ているかという数字。それと、62ページが外国人が感じる不便・不満ということですが。

そして、63ページでございますけれども、3,000万人を目指しております。そのロードマップということでございます。

それから、64ページ以下は観光を支える交通ネットワーク等の基礎データがついておまして、ざっと見ていただきますと、65が国内航空ネットワーク、66が成田、67が羽田、68が関西国際空港、69が中部国際空港。70ページは成田、関空、中部の国

内線の状況。比較として、ソウルのネットワークが71ページ、東アジアの空間スケールが72ページ。

それから、最近ローコストキャリアの議論がございますが、73ページに世界の状況、74ページに最近の我が国への参入の状況。

75ページに、首都圏は最近アクセスが改善されておりますけれども、その例。76ページが新幹線、次が高速道路、高速バス。

最後に地域振興との関係で能登空港の例という資料をつけさせていただいております。

以上でございます。

【委員長】 ありがとうございます。時間がかかったものですから、議論を行う時間がなくなりつつありますけれども、今日が実質の意見交換の最終回で、今回は書き物として用意する原案にもとづく議論を行っていただきたいと思うので、まず交通基本法に盛り込む論点として、特にこれだけは盛り込んでおいたほうが良いということをおっしゃりたいということですか。まず順不同に、まちづくり、地球環境、観光立国という3つの観点からご発言をお願いしたいと思います。

まちづくりの観点は、ご説明の内容でほとんど主なところは尽きているという感じもあるんですけども、地域の交通を計画する場合に、やはり事業者、住民、あるいは行政機関が参加したところで合意を形成するということがよく行われている方法みたいでございます。その合意の形成の結果にどういう強制力があるべきかというのは1つの論点かもしれませんが、現状ではおおむね良好に進行する場合と、やはり事業者の判断で合意が守っていただけない事例も存在すると。ただ、そういうふうなことを、あまり私権を制約するようなことになるべきかどうかということは別な観点で議論しなければならないので、まずはそういう現状の認識から出た、その先をどうやって基本法に盛り込むべきかということについてご意見があったらぜひお願いしたいと思います。

じゃ、F委員から。

【F委員】 Fでございます。まちづくりの観点、先生方も既にたくさん指摘されておりますようにセットで考えないといけないということなんですけれども、やっぱり事業者さんが、例えば今日のお話で出てきたのは結構うまくいっているところの例なんですけれども、私がおつき合いさせていただいているようなもっとローカルなところだと、バスしかない場合がほとんどです。まちづくりとセットでやろうと思っても、バスがもうからないと撤退してしまうということで、バス路線にもお客さんを十分乗せることができないし、

それでまちづくりもうまく成立しないという状況が主に地方都市で起こってきているんですね。

それは例えば、ここの中でちょっと言葉は出てきていましたけれども、マスタープランの中で事業者さんも一緒に入っていて、一緒に考えていく。この路線はこの町の中ではきちんと守りましょうという位置づけの中で議論していくことが1つ必要になってきます。あと事業者さんの制約をすることになってしまうというご発言が今座長のほうからございましたけれども、それもその通りで、資料の中には国の財政補助が必要だという議論もありますけれども、やっぱりその他に地方自治体がサポートしてあげる面も必要です。例えば地方中核都市には30ほど市がありますけれども、一般会計に対して交通対策費が何%ぐらいかというのを調べていただいたところ、これは何%ぐらいだと思われませんか。0.23%なんだそうです。だから、全然サポートが行ってない状況のもとで、そういう交通権的なものが保障されないということが起こっているということなので、都市計画のプランの中できちんと公共交通軸を位置づけて、それで、なおかつ行政もサポートしていくという、相互の縛りが必要じゃないかなと思います。

以上です。

【委員長】 J委員。

【J委員】 今回の論点、国民目線・利用者目線ということで、まちづくり、観光、環境ということではありますが、改めてこの論点に至るまでの前提を少し手短かに申し上げます。

まず冒頭で、第1回で申し上げましたように名称を変更するか、あるいはきちんと包括的な内容にするかというところを申し上げました。これはきちんと内容を包括的にしましょうということを確認できていると思います。

2点目に申し上げていましたのが、であるとするならば、交通についての法的な取り組み、これは場合によっては「新たな公」の公的という意味かもしれませんが、交通についての公的な取り組みについてのあるべき論を包括的に法律的に定めましょうと。そうすることで、あるべき公的な取り組みが前に進んでいくというものを強力に支援するためのものであるべきだというのが前回申し上げたところでもあります。

そういう意味で、その線の中で具体的内容は何かというのはほとんど申し上げてはいなかったんですけども、今日の内容でまちづくり、観光、地球というのがあって、国民目線・利用者目線ということになっておりますが、この内容を申し上げるに当たって、まず国民目線、特に利用者目線の危険性を改めて申し上げておきたいと思います。

交通の問題は公共的、社会的な問題でありますので、社会的なジレンマという問題が社会学的、あるいは心理学的にあることが知られておりますので、完全に利用者目線だけを重視するような交通の公的な取り組みというのは、必ずみんなが不幸になる、これは例えば、みんな車を使いたい、税金も払いたくないということになります（これが利用者目線の、最も個人的な立場での一人一人が効用を最大化すると、そういう世界になります）。

そういう意味で公共の福祉と個人の効用というのをどういうふうに考えるのか、公と私との対立を考えながら、それをどうアウフヘーベンしていくのか、というのが公的な取り組みである、ということをもっと絶対的に押さえていただきたいという意味で、単に利用者目線・国民目線だけでは交通についてのあるべき取り組みは当然ながら演繹されないという点は、改めてこの交通基本法ではきちんと謳うべきであろうと思います。

そのときに、資料ですと、かつて出ました1-7-4のフランス国内交通基本法というのは非常に、読めば読むほどするめのように味のある法律でして、場合によってはほとんどそのまま使っても、借用してもいいところがたくさんあるんじゃないかと思えるところがありまして、これはまた後でじっくりお読みいただければと思いますけれども、第1条に書かれているのはこういうことなんですね。簡単に私の解釈論を申し上げますと、まず利用者目線という個人の効用の話がある。それから、共同社会という言葉が出てきます。これはコミュニティであります、共同体であります、これは個人と違う位相として書かれています。さらにネーションというものが出てきます。国の均衡ある整備という意味で、ここは日本の言葉で言いますと国民国家ということかもしれませんが、英語で言うとネーションが出てきます。この「ネーション」と、「地域社会」（コミュニティ）、「インディビデュアル」（個人）という（3つの）ものがどのような関係にあるのかということが実はうまく記述されています。

この3つがきちんとアウフヘーベンされながら、この3つの次元がちゃんと発展していくために、いろんな公共の福祉を全部考えながら「個人の自由」を認めておくほうが得策だと。そういう「個人」的な問題をクリアすれば、「ネーションの発展」とか「コミュニティの発展」とかに資するということです。そしてその意味において、個人の権利を守るといようなことが書かれているわけです。しかも、（移動権・交通権を）「守る」とは書かれていなくて、「漸進的に改善していく」と書かれているんです。ですから（移動権・交通権の問題）、「努力目標」として書かれているわけです。こういうように、かなりよく練られた法律で、さすがボードリヤールとかジャン・ジャック・ルソーがいた国だなと。我が

国にも立派な方々がおられますので、ぜひこれに負けないような、思想的に深みのある間違いのないものをつくっていただきたい。そうすると、まちづくりというものの問題とか、観光、地球環境問題もすべてクリアされるのではないかと感じます。

以上が私の意見です。

【委員長】 B委員、お願いします。

【B委員】 私の意見を申します。基本法ということで、例えば今日出ました、協議が大事だということで法定協議会とかをつくっているような個別法は、地域公共交通の活性化の法律とかは現にあるわけです。ですから、そういう個別法にあるようなことをここに書くということではなくて、やっぱり基本理念とか基本責務というところに、今いろいろな個別法が現代的に動いている方向性をとらえたような、1つ大きな屋根になるような原則論というか、原則をそこにきれいな形で格調高く中にどれだけ盛り込んでいけるかということが、私は基本法をつくる場合の勝負ではないかという気がいたします。

そうだとしますと、例えば1つは協働——協力の協に働くという、協働の原則を交通の分野では重視するんだと。協働はいろんなところの協働があって、事業者と利用者と行政との間の協働ということもありますし、移動手段間の協働ということもありますし、地域交通と国際的な、戦略的な交通との間の協働というものもありますし、そういうところをよく見ていこうというような、例えばそういう理念を1つ協働原則で挙げると。

そうすると、もう1つ大事なのは、移動権という議論は前回ありましたけれども、交通格差というような問題は、やはり非常に重要な問題で、それは法的に定義して、身体的に日常生活、活動に交通手段が原因で支障を来している人もおられますし、また住んでいる地域的な事情でそういうこともあると。そうすると、そういうものを支援していくことが大事なんだという1つの配慮というか、交通格差に対する配慮の施策を進めていきたいと思いますという原則のようなものを置くとかということですね。

そういう今ある、今日ご紹介いただいたような個別施策をさらに1つ抽象化したようなものをきちっとそこにどれだけ言葉として国民に伝わるような形で打ち出していけるか。これは宣伝というか、広告の意味もあると思います。ですから、協働でありますとか、交通格差でありますとか、交通の国際戦略でありますとか、ベストミックスのようなものとか、そういうものをそこになるべく集約的に入れていただく。その中でまちづくりとの関係も、交通が基幹的なインフラになっているんだということを、やはりその2つの連結がきちっとここに入るような形のものにしていただくことが今回の議論で一番大事じゃない

かという気がいたします。

【委員長】 ありがとうございます。I委員。

【I委員】 私のほうからは3点あります。1点目は、まず調整機能です。この件に関しては、前回A委員のほうから圏域はどうなんだという話がちらっと出かけて、あまり議論できないまま終わってしまったんですが、やはり交通は圏域が広うございます。複数の自治体の間でどういう調整をしていくのか、あるいは事業者間でどういう調整をするか。この調整機能を明快に盛り込む必要があると思います。

2点目は、大転換期だということです。フランスとか海外の諸都市が置かれている状況と日本が置かれている状況は全く違います。超高齢化社会を迎えて、都市の構造、それから交通、土地利用、これが一体となって大改革をしていただければいけない時期で、はっきり言って、どうやってやればいいかがよくわからないんですね。わからないということは、わからないながらもちゃんと調査をして、計画をして、実行して、チェックしていく。この基本をちゃんとするというところをはっきりと書く、これが交通基本法の基本だと思います。

3つ目は、これはJ委員のほうからも話がありましたが、交通基本法の理念です。前回交流という言葉が出ましたよね。それで、皆さん非常にうんうんとうなずかれていて、私がすごく気になっているのは、フランスに高速道路の建設の際に1%景観施策というのがあります。高速道路をつくった場合に、建設費の1%は周辺の景観に使っていく。それは、ある意味需要創造型なわけです。単にいろいろ交通の計画を立てる、実行するというのを、ネガティブなことを何とか防ぐということだけではなくて、発展的に使っていくために交通をどう考えるかを、フランスの場合はちゃんと対応している。

そう考えますと、交通基本法の理念を、ひょっとしたら何もしないと廃れていく文化とか集落というものもあるかもしれないんだけど、それは一転返せば、観光施策の中で非常なる日本の資源になるはずですよ。そういうところの可能性を交通、交流が持っているということにご配慮いただいて、ここに対するケアをポジティブな形で、この交通基本法がケアできるという形でお書きいただくというのが必要ではないかなと思います。以上です。

【委員長】 最後の点というのは、例えばどういう書き方があるでしょうか。

【I委員】 やっぱり、何か読んでみると、交通は福祉っぽく読めるんです、今書かれているのが。なので、皆さんが盛んに言われている交流とか、あとA委員なんかですと風景街道みたいなこともやられていますが、地域の文化とか交流の振興に資するような交通

の機能を充実させていくということが必要じゃないかなと思います。

【委員長】 ありがとうございます。

【A委員】 よろしいでしょうか。

【委員長】 A委員、お願いします。

【A委員】 大きく言うと3点ございます。まず、理念を明らかにするというこの内容ですけれども、どういう価値を共有できるかというところからやっぱり議論していただければと思います。これは例えば公平性の問題とか、今、I委員からありましたけど、地域の活気の問題とか魅力づけの問題とか、あるいは環境問題というのは非常に大きな価値、共有すべき、できる価値観だと思いますけども、そういうことをとらまえた上で交通だという前振りが要るのかなと思います。

第2点は、市町村アンケートでもありましたけれども、やっぱり財源が欲しい、補助が欲しいということがございますけれども、負担を求めることもある程度求めないとだめなのかなとも思います。それは料金という形であれ、税という形であれ、時間的な負担という形であれ、あるいは公共交通がなくなってしまうという不安感といいますか、そういう精神的な不安であれ、いっぱい形があると思いますけれども、そういうものの中でベストミックスを——ベストミックスというところとちょっと変ですけども、そういうものを考えていく。

そのときの具体的なあり方の舞台、これは圏域の話もありますし、地域地域の特性、重視すべき資源というのがありますから、そういう具体論のあり方、議論する場をこの中でどう担保しておくかということも非常に大事なポイントだと思っております。以上です。

【委員長】 はい、お願いします。

【H委員】 私も意見ということでございますが、基本法ということなので、メッセージ性をどれだけ持たせるかが重要であると考え、メッセージをどう盛り込んでいくかという観点でちょっとお話をしたいと思います。その意味で、まちづくりということに関しては次の3つぐらいのメッセージが基本法のレベルではあるのかなと思っています。多くはまちづくりの中で既にやられていることなので、そちらに向かって、基本法のほうからも同じ方向を後押しするようなメッセージとして盛り込んでいただきたいということです。1つは、繰り返しになりますが、土地利用計画と交通計画の一体化ということで、これまで交通というと、1つは、施設としての交通の計画は土地利用計画でやって、交通の動きのほうの計画はいわゆる交通計画のほうでやっていた。スペースとサービスの計画

が基本的にばらばらにやられていたので、これを一体的にやるべしというのが大きな1番目のメッセージだろうと思います。

それから、2番目は集約型のまちづくり、ないしはもう少し大きく持続可能な地域づくりというコンテキストでいくと、公共交通がもちろん大事であるというのは多くの方が認識されていると思いますけれども、特にまちづくりということでは、公共交通の拠点となるべきところがまちにとって非常に大事であるという強いメッセージを、こういった基本法の中で盛り込むことはあり得るんじゃないかなと思っております。

それから、3番目はモードの問題なのですが、公共交通で、今日ライトレールだとかバスだとかのお話もあり、もちろんそれは非常に重要なんですけども、これからのまちづくりということで行くと、最も基本的な交通手段である徒歩をこの交通基本法の中でどう位置づけていくかというのは、まちづくりとの関連ではかなり重要なテーマだと思っています。ただ、どのように盛り込んでいけばいいのか、私もあまりいいアイデアがありません。

特に環境だとかを考えると、まちづくりのほうでは歩いて暮らせるということのをこれまでもかなり大きなテーマにしてきたわけですけども、それと交通基本法の中で徒歩という交通のモードをどう考えていくかということがいま一つしっくりきていないところもありまして、そこのところはもう少し議論が必要かなと考えております。以上です。

【委員長】 じゃ、C委員とL委員の順番で。

【C委員】 おくれて参りまして申しわけございません。2点ございます。

1点目は、私が来る前のご説明でしたので、もう既に説明があったのかもしれませんが、お手元の資料では16ページの中に、さまざまな調整の話で、欄外に、市場が成立している場合であれば、市場にゆだねていくというのが基本的な考えと書かれてありまして、それはそのとおりかなと思いますが、交通というのはさまざまな市場が重層的に絡み合っているのが1つの特徴であるとも思われます。ですから、前回お話ししましたように、一般競争市場として成立するような場合もあるでしょうし、それから、そうではなくて公共調達市場という形で成立する場合もあるでしょうし、あるいは、もっと地方部のほうへ行けばそれすら成立しないような地域というのもございます。

その中で、どういった市場がどれだけ成立しているのか、していないのかといったようなことをきちんと評価して、あるいは判断するのをだれがやるのかというのは今まではっきりしていなかったのではないかと思います。私はおそらく政府、中央政府もあり地方政

府もあると思いますが、基本は地方政府かなと思います。その役割というものを1つ明確にしておく必要があって、その中で市場が成立している部分については、効率的、効果的な範囲の中で市場にゆだねていくというのはあり得るのかなと思います。これが1点目です。

もう一つは、まちづくりとの関係で、ほかの委員からお話でしたが、住民の受益と負担の組み合わせ、これを地域社会が選ぶという考え方が多分基本になるだろうと思います。受益と負担というものの当面の内容は、まちづくり、それから交通が車の両輪でありますけれども、特にまちづくりといいますと、前回の移動権とも絡めますと、住む場所をどういうふうを選んでいくのかといったことが関係してくるだろうと思います。

つまり、先ほどJ委員のほうから個人の効用と、それから公共の福祉のバランスという話もありましたけれども、みんなが高い水準の生活を享受するためにはそれなりの工夫が必要であって、1つは、ある程度集まって住むこともあろうかと思いますが、まちづくりと交通、長期的には両方が絡み合っただけで進んでいくわけですが、そういった中でその組み合わせ、あり方といったものを地域社会が明確に選んでいくといったようなことをきちんと位置づけて、その中で交通の役割、あるいはあり方を位置づけることがこの基本法には求められているのではないかなと思います。

それで、この地域社会が選ぶという考え方は、あまりこれまで明確でなかったように思いますが、それがゆえに、国民にとって交通というものは、あるいは公共交通というものは、ともすれば与えられるものという意識がかなり強かったのではないかなと思いますので、この点をきちんと位置づけていただければと思います。以上です。

【L委員】 Lでございます。2点あります。

1つが、まちづくりというところの観点で、これは多くの委員がご指摘のところとほとんど同じになってくると思いますけれども、ただ、例えば地域交通というところで少し見たときに、今までだと薄く広くという考え方があったと思うんですけど、そうではなくて、公共交通で軸をつくっていくというふうな考え方にやはりシフトしていかなくちゃいけないでしょうと。

そのときのメッセージは、従来の欠損補助、つまり事業者任せ、そこで赤字が出た分については公的資金を入れますというふうなやり方だけだと、なかなかそういう軸をつくる場所に立ち行かないわけです。ですから、公的補助も欠損補助ではない新しい仕組み、例えば富山の場合ではそれを公設民営という形で乗り切っているわけですが、

そういう公的補助の場合も、欠損補助だけが支援策じゃないんだよというメッセージは入れておく必要があるのかなと。

2点目が、これは地域交通だけに限らず、もっと全般的な交通になってくると思うんですが、競争と交通調整というものをどう考えるのかなというところがあると思うんです。例えば今日の資料の中にも、市場が成立している場合に市場にゆだねていく。そこに対して欠損補助をしていくなんでいうようなことが書かれているわけですがけれども、一方で、現場で一番大変なところは、バス会社も複数事業者があった場合に、それぞれの事業者が独立採算を要求されていますので、実は事業者間競争というものが前提の仕組みになっているわけですね。

ただ、一方で航空政策でも、例の日米のオープンスカイのところでも、エアライン間競争というよりはアライアンス競争というふうに少しシフトしていますよね。それと同じように、事業者間連携も一方では必要じゃないか。ただ、その事業者間連携を今とらえるときに、例えば企画権という形で、事業者間連携でうまく運賃調整をすることは可能なんです。それが定期運賃です、一般運賃です、乗り継ぎ運賃ですとなった途端に、公正取引委員会マターになる。

つまり、実際は競争市場マターのところでとらえられる。だから事業者間連携ができなくて、観光立国の推進の関係で言えば、なぜ日本のバスや鉄道は一々初乗り運賃をそのたびに払わなきゃいけないんだというところの苦情にもなってくる。そうすると、いわゆる交通連合、運輸連合のような考え方なのかもしれないかもしれませんが、一方でそういうところも志向していく必要があるのじゃないかなという気がいたします。以上です。

【委員長】　　ちょっとお待ちください。観光立国の話と地球環境の話がご意見として出ていますので、D委員、お願いできますか。

【D委員】　　移動にかかわるサービスを提供することと地球環境の保護という点で、結構これは、効果を見積もるのは非常に難しいお話だと思います。例えば車の燃費がよくなるとか、電気自動車を何台入れたらどれぐらいCO₂が減るかという効果は比較的容易に見積もれますけれども、車の利用のあり方を転換していったサービスの充実を図ることと、省エネとか、日本全体としての地球環境への効果、こんなことを関係づけるのは実は非常に難しいわけです。

ですから、基本法の中で、環境保全ということ意識する必要はあると思いますけれども、やはりそれなりの覚悟が要ります。特にこれまでいろんな地球環境対策のあり方を国

土交通省や環境省などで議論しているわけですが、要するに、自動車やその他の交通機関の利用改善がどういうふうに地球環境に影響を及ぼすのかという量的な議論が不十分だと思えます。そういう数値モデル自体もあまり議論されておらず、定量的な検討がされていないということがありますので、ぜひその辺の結びつきを今後検討していただければと思っております。

【A委員】 ちょっとよろしいですか、その問題に関して。地球温暖化のことですけど。

【委員長】 はい。

【A委員】 先ほどご説明いただいた資料の中に、東アジアの空間スケールという、これは非常に大事な地図だと思っております。72ページと書いてございますけれども、これから日本の将来を考えると、東アジアとの交流は抜きにしては考えられない。そうなったときに、日本の航空需要は今より爆発的に増えると思うんです。

現実には、人口当たりで見ると、北米とかEUに比べると、日本の航空需要は2分の1とか3分の1でございます。それが北米、EU圏よりはるかに広い範囲、はるかに多い人口、はるかに高いGDP域と一緒に生きていくわけです。そうしたときに、今、国際交通のCO₂というのはどこの国にもついていませんけれども、EUなんかでは、やっぱり国ごとに帰属をきちんとすべきであるという議論が進んでおりますので、多分そうなると思うんです。

そうしたときに、国際輸送、特に国際航空というのをどう考えるか、これからの地球温暖化問題を考える上で、その中で日本が果たすべき役割を考える上で、あるいは観光客をたくさん、インバウンドをプロモーションする上で非常に大きな問題となってくると思うんです。そういったときに、地域交通とか都市間交通とか国際交通の間の関係をだれがどう考えておくべきなのかというのは、観光とか地球温暖化を考える上で非常に大きな問題です。それは地球温暖化のほうのスキームで考えるのか、交通基本法の中で考えるかという議論はあるとは思いますが、ぜひそういうことも、メッセージ性という話がございますけれども、やる上で重要な案件だと思いますので、考慮いただければと思います。

【委員長】 最後に、観光立国の観点に絞ってご意見があったらお願いします。

ご議論ありがとうございました。今のご意見の中で、これから入っていききたい4点目の責務、役割分担の議論も随分出ているんですね。それから、そもそも交通基本法は何を目指し、高らかにうたう目標とは一体何なのかという、やはりその部分もあって、まちづく

りだけの問題として議論をされたいわけではなくて、そこを例としているいろんな委員からご議論があったわけであって、それは最終的に論点整理を行って報告しなければならない。諮問を受けているわけで、その報告をする場合には、目標となるものは何なのかというところを仕分けて方向をつくらなければならないので、今のお話を部分的に分解することは必要だと思いますけども、まちづくりの観点から言うと、前回までにいただいたご意見、それから今日のご意見というのは、整合性の点であまり矛盾がないご意見であったかと思えますので、今までの議論とまとめて整理をして、次回に論点要旨としてお示しすることができると思います。

それでは、次に審議事項4の関係者の責務、役割分担でありますけども、この件の議論をいただく前に、資料3-3-1、3-3-2をまず事務局からご説明いただきたいと思います。

【交通計画課長】 審議事項の4は、今、委員長からお話がありましたように、関係者の責務、役割分担、それから各者相互間の関係、あるいは新しい公共というようなことにもかかわります。そこで、まず資料3-3-1で、既存の内閣が提出して成立した基本法の責務規定についてご紹介をさせていただきたいと思います。

資料3-3-1でございます。5枚ほどございますが、1枚目をざっとごらんいただきますと、左側に国の責務、地方公共団体の責務、事業者等の責務、国民・住民等の責務と関係者の連携というような区分をさせていただいております、例えば最初の災害対策基本法で見させていただきますと、大体記述が埋まっているわけですが、物によりましては、一部記入がない法律もあるという状況でございます。

3ページ目を開いていただきまして、真ん中に食料・農業・農村基本法というものが出てきております。これを例に、まず国の責務のところを見ていただきますと、「国は、基本理念にのっとり、食料、農業及び農村に関する施策を総合的に策定し、及び実施する責務を有する」というような規定が国の責務として書いてございまして、地方公共団体のところは、「基本理念にのっとり、食料、農業及び農村に関し、国との適切な役割分担を踏まえて、その地方公共団体の区域の自然的経済的社会的諸条件に応じた施策を策定し、及び実施する責務を有する」と。事業者のところは、「農業者等は、農業活動等を行うに当たっては、基本理念の実現に主体的に取り組むよう努める」、こういったような規定ぶりが一例でございます。

それから、もう一枚、次をめくっていただきまして、左側に高度情報通信ネットワーク

社会形成基本法というようにございますけれども、その一番下、関係者の連携のところを見ていただきますと、「国及び地方公共団体は、高度情報通信ネットワーク社会の形成に関する施策が迅速かつ重点的に実施されるよう、相互に連携を図らなければならない」というような規定。

さらに最後のページの真ん中の住生活基本法が一番下のところに、やはり関係者の連携ということで、国、地方公共団体等の供給等を行う者、住宅関連事業者、居住者、地域における関係者が基本理念にのっとり云々、連携を図りながら協力するよう努めなければならないというような規定があるということでございます。

あわせて、資料3-3-2、先ほどご意見の中でも言及がございましたが、これは基本法ではなくて実施法のレベル、あるいは予算関連の施策として、地域公共交通活性化・再生総合事業、あるいは活性化・再生法の仕組みで、法定の協議会におきまして、関係者が協議して、市町村が法定の計画を策定し、それに基づく実証実験等を支援する。その前提として、調査にも支援する。こんな意味のものが実証レベルであるというご紹介でございます。

時間の関係もございますので、資料の説明は以上とさせていただきます。

【委員長】 ありがとうございます。それではご検討いただくんですが、B委員からご発言があったとおり、協働というんですか、協力して働くという意味の、地域においてベストミックスの解をつくり出していくための責務というのは、お互いがそれなりの分担した責任を持たなければならない。国もそうだし、地方もそうだし、事業者もそうだし、国民もそうだと。そういう協働に値するような基本法がこの中にあるのかということ、あんまりないみたいですね。それが責務を考える意味でも特徴だということをおっしゃったわけで、そういう観点から、この責務というのはどうなるんだということを改めて議論いただけますか。

【B委員】 ここに書かれている従来の基本法の責務というのは、非常に抽象的な形で書かれていて、「国民が」というような形で、また今回も従来と同じようなことをやるのは1つの選択肢かもしれませんが、現在の問題状況にはあまり合っていないような気がします。

それで、基本法をよく見ますと、例えば農業者だとか大学だとかいうような形で、個別行政分野の特性に応じて、だれがどういうことをしてくださいと書いてある例もあるわけです。そうすると、法律の中で関係者という抽象的な言い方をしない方法もある。先ほど

のH委員の言葉ですけども、歩行者は今まであまり出てこなかったわけです。交通の利用者というのあんまり登場してこなかったわけです。そこで、まず歩行者などが参加主体としての地位を持っていて、関係者だということをおの中に個別に明示して、参画するなりしていただきたいということをお、例えば参加の原則と協働の原則とあわせて、主体として中に書き込むようなことをするだけでも、随分風景というか、雰囲気は違ってきて、個別法に対する指針としての意味も出てくるのではないかという気がいたします。

ですから、そんなような工夫をこのところとするということは、1つ検討していただきたいと思ひます。

【委員長】 ありがとうございます。まだご意見いただひていない委員がおられますので。G委員は。

【G委員】 今のと違ひ論点ですから、ちょっとパスしてください。

【委員長】 どういふ論点でございますか。

【G委員】 私のほうは、最終的に住民の生活に責任を負うべき、当然国もあるんですけど、やはり現実には地域交通の場ではいろいろ条件が違ひわけです。バスが走れないところもあるでしょうし、地域が違ひますから、最終的には地域の自治体に本来的な業務としてそれを負わせるべきではないか。

先ほども、全然お金が出ていないという話も出ましたけど、やはり最終的には自治体がそういう資金も得て、どういったシステムがその地域の地域づくりに一番いいかを考えて、自治体の権限を大幅に増加すべきではないかという意見なんです。

【委員長】 それは協議といふか、言葉を選ばなければならぬですけども、計画の立案から政策の運用までに参加する当事者、利用者、事業者、国、地方といふ方々の責務が、そういう意味で対等、あるいは参加する立場の方を見て、適正な参加の仕方ではなくて、地方の責務の度合いが極めて高いといふご意見ですか。

【G委員】 そうです。ですから、もっと予算とか権限を与えるべきだといふ意見なんです。基本法でそれを位置づけたほうがいいといふことです。

【委員長】 政策的な支援を地方に優先的に与えるべきだと。

それにつきまして、ご意見はございますか。今までの先生方の意見と方向が違ひわけではないんですけども、少しニュアンスが違ひたことがございますけれども、これをどうやって取り組んでいくことができるのかといふことは、何かアイデアはございますか。はい、お願いします。

【J委員】 どういうふうに取り組んでいくかという論点というよりも、手を挙げさせていただいたのは、今のご意見は、おそらく現状とあるべき論との乖離において、現在そうすべきだという論点だと思います。

その論点と、例えば国民目線・利用者目線が今少ないので増やすべきだという論点がかつてあったというのが前回もありましたですけど、そういう議論はあると思うんですが、基本法の策定にそれがなじむかどうかというところは1つ検討する必要があるのかなという意味で、あえてそこで基本的な考え方がどういうところなのかを、今の論点に関して申し上げたいと思います。

今の議論は、全体の中ではこういうことかなと思います。まず、交通基本法の目的があつて、その目的は、先ほどの私の考え方でいきますと、「豊かな国民国家」「豊かな地域社会」それから「幸福な国民」、この3つを実現する。そのときに「アジアと世界に貢献しましょう」というような構成なのかなと。基本的には日本国の法律ですから、今申し上げた3つを中心に置く。国民国家と地域社会と国民の幸福。それを実現するに当たって、交通というものを保障していくことは非常にエッセンシャルである。極めて重要で、抜本的で、それがなければそういうものが達成できないという論理構成がである。

その次に、(今のこの議論は次の議論だと思うんですけど)、そういう交通をどうやって我々の国が、社会が、国民が「保障していくのか」という話になると思います。そうなるとう当然ながら、今、(享受する3つのレベルがありましたけれども)その3つのレベルがそれぞれ役割を持っている。

その役割がどういうことになっているかというと、まず、国は大きな基本方針を決める。これは当たり前だと思いますが、例えば先ほどの論点で環境が少なかったもので、そこだけ、1点だけ申し上げさせていただきますと、環境のことだけを考えると(これは冗談でなくて論理的なことを申し上げますので、論理的な話ですけども)日本がなくなるというのが環境にとっては一番いいわけですね。一切CO₂を出さなくなりますから。しかしながら、これはあくまでも暴論で、どこかでそういう暴論にならないようなロジックをちゃんと内在化しておかないといけない。

そのために(やはり私はこう思うんですけども)、国が地球温暖化に対してどれぐらい貢献すると国際的に決める。そしてその決めたことを達成するための努力の一環として使えるツールとして、交通基本法は交通の分野において、「その努力目標に対してこういうふうなツールを提供します」ということであつて、「交通基本法の内部でどれだけCO₂を削

減するか」とかは論じない。ただ、国の基本方針で決めたことに関しては、交通の分野ではこういうふうな方向で地球温暖化対策はやっていきますということを提供する、そういう知見を提供するのが交通基本法の役割かなと思います。

そういうような意味で、(今のは一例でありますけれども)、交通基本法における国の役割というのは、基本的な交通にかかわる大きな方針を決める、これは整備であったり、運用であったり、法律であったりと。

地域社会の自治体に関しては、地域社会におけるそれなりの役割を担う。地域内部の責任を負う。それとともに、自治体は、今申し上げた国に協力する義務を負う。これを必ず書いていただきたいと思います。そこがばらばらになりますと国の意味がなくなりますから、自治体は、自分の地域内の住民に対して責任を負うと同時に、国に対して協力する義務を負う。

それと同じことが住民レベルにもあって、住民は、自治体に対して協力をする義務を負う。国に対しても協力する義務を負う。並びに、当然ながら幸福を追求する権利を持つ。そういう義務と権利がある。そのような構成でいきますと、おそらく、フランスの法律でうまいこと書いてあるなと思った3つのレベルのアウフヘーベンがうまくいくんじゃないかなと思います。その部分は社会科学的に非常に蓄積がある部分ですから、ぜひ崇高なる理念で書いていただきたいと思います。以上です。

【委員長】 一番最後の観点ですけれども、グランドデザインなる交通基本法を国が示すんですから……。

【J委員】 交通においてという。

【委員長】 おのずと地方はそれに従うということになるのではないですか。それをあえて書かなければならないんですかね。

【J委員】 交通を実現するためにだれがどういう責務を負うのかということの問題で、自治体がやろうとしている交通政策に対して住民は責任を負う義務があるという意味です。あくまでも交通の範囲の中でという。

【委員長】 わかりました。あと、この観点で、私どもは法律を扱うときに、よく大都市は効率がいい、地方は効率がそんなによくはないという、規模によってその属性が変わるようなところが少しある。日本は大都市もあるし、中小もある。こういうのを基本法に取り込む可能性というのはあるんでしょうか。

効率のいいところは、自主裁量の度合いが強くても何とかいく。ただ、効率が悪いとこ

ろは、みんなが支援しなければうまくいかない。そういうことをどうやって表現することができるのか。この辺は何かご意見はございませんでしょうか。こういうのを書いた法律というのは何かございますか、B委員。

【B委員】 やはりまず地域でやってくださいという形の大原則をとった上で、その中での財政的な裏づけ等がうまくいかないような場合には、だれが主体となってそのところを補ってやっていくのかということですね。その観点から言えば、国とかが、財政的な支援はきちんと行いますということで経済力の自治体については押さえて、さらに大都市圏とかは、それに対しての特例を他方で1個設けるとい、その2つの方向での補完でやっていかざるを得ないんじゃないでしょうか。

【A委員】 ちょっとよろしいでしょうか。

【委員長】 はい。

【A委員】 効率性というのは非常に大事なポイントだと思いますけれども、具体的な交通手段にとっての効率性という考え方と、この地域に、特性を見たとき、これが最も効率性である交通手段という二通りがあらうかと思うんです。多分、採用すべきは後者の考え方でありまして、それを地域で工夫してくださいと。でも、やっぱりおのずから限界がありますから、そのことについては国としても何らかの支援が必要かもわかりませんねというスタンスじゃないのかなと私は思います。

そのときに、今、自治体という言葉が飛び交っておりますけれども、1つの自治体だけで議論をするのはある種危険かなとも思います。やっぱり交通圏域、日常生活圏域というのは自治体を越えて、あるいは県境を越えて広がっているものですね。

J委員はフランスの交通基本法を激賞されておりますけれども、もう一つ大事な法律がフランスにあって、それは都市連帯・再生法です。交通と住宅、土地利用というのを、都市圏の各コミューンに連帯すること、連携することを義務づけた法律でございまして、それが、その中での補助の問題とか、統一感の問題とかがありますので、その辺、自治体の責務として、なかなか難しいかもわかりませんが、そういった形もあるし、そういう方向に向けて努力すべきであるというふうなことをぜひお考えいただければと思います。

【委員長】 残ったキーワード、新しい公共。

【A委員】 そうですね。

【委員長】 交通と新しい公共、交通基本法と新しい公共、この辺の接点はいかがでしょう。

新しい公共というと、よく例示が、NPOみたいな話が出てきますよね。そういう観点の話だけではないかもしれない。もう少し広げた新しい公共というものをそしゃくしないと、いい取り組み方はできないのかもしれませんが、その辺のことにご堪能な委員はおられませんか。

【I委員】 よろしいですか。

【委員長】 はい。I委員、お願いします。

【I委員】 新しい公共に該当するかどうかはわかりませんが、私が思っているのは、だれが交通計画をつくるかといったときに、ほんとにつくれるかという問題です。私はこれで調査とか計画という表現を使いましたが、非常に高度な技術が要求されると同時に、交通というのは土地利用、それからおそらく地方の公安委員会、要するに規制のところをいじっていかないといい交通計画になりませんので、複数の主体が連携しながらやっていく必要があるとなったときに、だれがその責務を負えるのかという問題、これは非常に難しいんですね。

さらに事を厄介にしているのは、おそらく広域の地方交通計画と都市圏の交通計画と、あと松園団地ぐらいの、さっきお話がありましたが、実際には松園団地も高齢者が増えてきて、バスの問題というよりは、地域の丘陵地を切り開いていますので、健康・医療・福祉的に見て、どういう街路をもう一回リノベーションしていくかみたいな問題もあるわけです。

こういうところをやろうとすると、どうしても、PFIかPPPかわかりませんが、あるところはかなり専門的な技術者集団に権限を委譲していくことも必要でしょうし、ただ、そうなったときに、だれがほんとに責任を負えるかという結構難しいですね。場合によっては、私が思っているのは、やはり知事が1つの単位になって、圏域というのを幾つかに割って権限を委譲していく。それは、地方の公安委員会の委員長とかを任命するのが知事ですから、そういうところに権限を集約していく。こういうやり方が1つあるのかなと。

もう一つ、難しいのは広域の地方交通計画ですね。これは幹線道路であるとか、そういうところも入ってきますので、ここの部分は知事の権限をさらに超えていますので、これは国が負ってやっていくところかなと。だから、計画のスケール感をここの中で意識して、一番最後の松園団地ぐらいのところはおそらく遅い交通、徒歩なんかは非常に重要になってくるとお思いますので、計画のスケールを少し意識したような書き方で書き込んでいくことが大事かなと思います。

【委員長】 全体を通して、E委員、いかがですか。

【E委員】 今いろいろご議論があった中で、私が一番疑問に思ったのは、責務という
と、何に対する責務なのかが必ずしも明確ではなくて、そこが議論が錯綜している原因で
はないかという気がしています。

それぞれの法律を細かく見たわけではないんですけれども、それぞれの主体相互、例え
ば国民、住民の国に対する責務なのか、国の自治体に対する責務というような話なのか、
あるいはまず理想とする交通像、ネットワーク像があって、その実現に対する責務なのか、
私はそこがあまりはっきりしていない気がするんです。

私が今見ているのは参考の交通基本法案なのですが、国民、住民の責務というのは、極
論すれば、かなりデフォルメして言うと、お上がこういうことをやるから従えというよう
な書き方に読めなくもない。この場合は、少なくとも国に対する責務っぽく見えるんです。
もちろん、今度の法案が以前の法案通りになるわけじゃないですが、何に対する責務か、
ということを確認しないと、うまくいかないんじゃないかと思います。

それから全体ということで、あと一点だけ、すいません。先ほどの話に戻るんですけど
も、まちづくり、地球環境、観光立国という点です。実際に私はいろんな国交省の会議に
出るときに、それは鉄道とか、海事とか、自動車とかのモード別になっていることが多い
わけですが、そこで何か議論すると、例えば鉄道の会議であれば、でもこれはもう以上は
自動車の話に入りますからここでの議論はできませんねとか、この話になるともう船のほ
うになっちゃいますから越権行為ですねと、そういうことで終わっちゃうことがよくあり
ます。

実はこのまちづくり、地球環境、観光立国などというのは、すべてのモードにかかわる
話であって、個別のモードでは話ができないのに、モード横断的なことが書けるのが基本
法だという気が私はしております。ですから、遠慮がなく、すべてのモードにわたって、
まちづくり、地球環境、観光立国という視点から書けている法律であってほしいなと考
えております。差し当たり、以上です。

【委員長】 ありがとうございます。この小委員会は今回をもって、議論、各論の審
議、あるいは意見を自由に言っていただくのが終わるわけですけども、次回は報告の取
りまとめということになります。

そこで、事務局の方々と私がいろんなことを相談しているわけですけども、その過程
で、この資料3-4-1というスケルトン案をつくりました。それをお示ししてご意見を

いただいておりますので、これをご説明いただき、ご意見を少しいただきたいと思います。お願いします。

【交通計画課長】 資料3-4-1でございます。1枚紙で「スケルトン案」と書かせていただいておりますが、構成として4点に分けさせていただいております。まずは交通をめぐる状況及び交通に対する基本的な認識ということで、これまでもご指摘ございました少子高齢化、地球環境問題、あるいは国際競争力といったさまざまな時代の変革が迫られている課題。

それから、交通が担うべき活動といたしまして、社会的な意味、経済的な意味、交流ですとか文化とか、もう少し広い意味もあろうかと思っておりますので、そういった交通の担うべき活動。

それから、今回の小委員会の報告でございますので、カバレッジの考え方、例えば物流とか国際輸送とかいったところは必ずしも直接取り上げていないということで、ここに書いてございますように、主として利用者目線、あるいは国民目線といった視点で展開を進める上での主要な論点についてご審議いただき、まとめるというふうに書かせていただいております。

2点目は、そういう意味で、利用者から見た1つの大きな課題が移動の権利、移動権の保障という論点であったかと思っておりますので、2番目に移動権について。移動権については、なぜこれが問題とされ、重要視されているのかといった背景、理由ということ。それから、この移動権という概念を支持する考え方。逆に、さまざまなご指摘がございます課題、問題点。そして、本件問題に対する対応策というような形で整理していったらどうかということでございます。

3点目に、前回、そして本日もさまざまなご議論をいただきました「利用者目線・国民目線」へ展開に当たってのその他の論点ということで、そもそもこの言葉がどういう意味合いでどういう考え方なのか、また、まちづくりですとか地球環境問題、観光立国といった視点でどのような論点なのかを整理してはどうか。それから、最後にご議論いただきました関係者の責務につきましても、こちらのほうで整理していくと。

そして、その他の取り上げられなかった課題もございますので、よりよき交通政策の展開に向けてということで、今後、交通基本法のもとで交通基本計画を策定する。それに向けて、引き続きいろいろと議論を深めていく必要がある、こういったことをご指摘いただくのはいかがかと思っております。以上でございます。

【委員長】 ありがとうございます。1の項目の2番目の交通が担うべき活動というところですが、これが交流であるとか、社会活動の重要な性格を担ったものであるとかいう、〇〇委員がおっしゃったような話とか、先ほどI委員がおっしゃったような話はこの辺に書き込まれる話かなという感じがしています。

それから、2の移動権については、本件問題に対する対応策という最後のところがありますけども、やはり課題の政策によって、取り上げ方、取り上げるやり方、解消法は実質的な意味を持ってくるのかというところで、この辺は特に慎重に、しかもよく案をつくっていただきたいというふうなところを述べてみたいという感じです。

4番目ですけれども、交通基本法が守備範囲とするものは、時々刻々と様態を変えてくると思うんですね。今の格好で全体が見られるわけではなくて、やはり課題の置き方も変わってくるかもしれないしということで、継続的に政策運用が展開しやすくなるような、そういう要素を持っていなければならないのかなという感じも含めて、引き続き検討すべしということを書いてみたいと。

大臣から諮問をいただいていることは、交通基本法案における論点についての意見を我々に問われているわけですから、この辺が基本的な論点だとするということについて意見を述べるという格好の報告書をつくらなければならないわけで、それをこういう観点からまとめてみたらどうかということでございます。

ご意見があったら、お願いします。

【H委員】 ちょっとよろしいですか。

【委員長】 はい。

【H委員】 このスケルトンのところについては、最初の3つはこれまで議論してきたことをまとめられるんだと思いますけれども、4のよりよき交通政策の展開で、交通基本計画というのが出てくるのが、また繰り返しになりますけれども、一方で土地利用には土地利用基本計画というのがあって、これに加えてこのまま交通基本計画と言ってしまうと、結局もとのもくあみというか、ここ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であれば、やっぱりそれらしい名前なり、別の言葉遣いが必要ではないかと私は思います。

それから、先ほどの新しい公共のところでも1点よろしいでしょうか。

【委員長】 はい。

【H委員】 多分新しい公共ということ自体が何をどこまで指しているのかが、いま一

つ皆さん共通にはなっていないんじゃないかと思いますがけれども、交通の中で新しい公共でということだと、実践的な部分だと、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づけていくかということと関係していて、例えば交通不便地で住民の皆さんが助け合いながら交通手段を提供しているような、公共「的」交通と言えればいいんでしょうか、そういうものが新しい公共ということで担っていく部分はかなり多く、かつ、これからの社会状況等を考えると、そういうものの担う役割がますます大きくなっていくような気はしております。

その意味では、自動車とか公共交通はもう既に交通という中に大きく位置づけられているけれども、この種の中間的な新しい交通手段は交通政策の中でもなかなか位置づけられてこなかったもので、基本法の中で、そういったものも非常に大事なこれからの交通手段であり、政策の対象の1つになることをうたうということは、私は意義がある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。ほかにご意見ございますか。

【C委員】 ちょっと今のネーミングに関して。

【委員長】 お願いします。

【C委員】 今のご発言はそのとおりだと思いますが、ネーミングとして、先ほどから新しい公共という言葉が出てきておりますね。それで、公共交通あるいは交通の発達ということを考えますと、最初は、みんな自分で自分のために自分の手で移動していた、自分の足で移動していたということから始まって、それからご近所で協働して一緒に移動すると便利な場合もあるかもしれない、あるいは地域で協働して。もう少し広がってくると、自治体全体として何かまとまって公共交通を提供すると非常に効率的であるところについてはそういうふうになってきたわけであって、ですから順番で言うと、ご近所あるいは地域社会での助け合いに近い今の公共的交通ですか、これは、実は自治体が提供する交通よりは古い歴史を持っているということだろうと思います。

そういう意味で、新しい公共というと今まで全くされていなかったような意味合いを感じるわけなんですけれども、そうではなくて、すべて自治体、あるいは国にゆだねているという行き過ぎた考え方を少し見直して、原点に戻ってもう一回考えてみませんかという形が、ですから少し振り返ってみましょうという意味でのネーミングがあるといいなというのが1つです。

それから、それとはちょっと別ですが、3番の「利用者・国民目線」へ展開に当たって、

これはもちろん、その中で利用者目線・国民目線の考え方というところでいろいろ説明がされるんだろうと思いますが、先ほどJ委員がおっしゃったように、利用者目線・国民目線と、それから公共の福祉といったようなもののバランスをどういうふうに考えていくかが、まさに利用者目線・国民目線の議論の本質だろうと思います。

ただ、これを見ますと、そうではなくて、利用者目線・国民目線が主であるというふうに誤解されかねませんので、ここの表現を少し検討していただいたらよろしいのではないかなと思います。以上です。

【委員長】 ありがとうございます。次회가、予定されているのは12月24日でございます。今から考えてみますと2週間ちょっとあるということで、その間、報告書案をつくらなければならないので、先生方にもまたお知恵を拝借するような機会がその折にも出てくるかと思いますが、どうぞよろしくお願ひ申し上げたいと思います。

8時でございますので、今日の議事は以上としたいと思います。次회가12月24日の10時からということで、またご参集いただき、できれば、完成前かもしれませんが、小委員会の前に先生方に電子ファイルをお届けして、お目通しを願うようなことが可能だったら、そういう配慮を心がけていただきたいと思います。

ということで、次回もまたよろしくご審議をお願いしたいと思います。それでは、最後に事務局から連絡事項がございますので、よろしくお願ひします。

【室長】 ありがとうございます。本日の小委員会の内容につきましては、後日、各委員の皆様にご覧を送付させていただきます、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、もしくは配付資料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。そして、本日の配付資料の中で、1枚物で交通分野の環境技術に関するものがございましたけれども、これは44ページの一部抜粋でございます。本日のテーマに合わせてという趣旨でございますので、公表は抜粋版のほうでさせていただきたいと思ひます。

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す。

— 了 —