

第2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11月29日

【室長】 定刻になりましたので、ただいまから第2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、進行を務めさせていただきます。

本日は、副大臣にご出席をいただいておりますので、議事に先立ちまして、一言ごあいさつをいただきたいと存じます。

【副大臣】 大変お疲れのところ、ご苦労さまでございます。ただいまご紹介いただきました、副大臣の〇〇でございます。よろしくお願い申し上げます。

私も、副大臣を仰せつかりましてからまだ2カ月ということで、まだまだ皆さんにご指導いただく場合がたくさんあると思いますけれども、よろしくお願い申し上げたいと思います。

まず、この小委員会に1回目から引き続きましてご参加いただきましたことを、まずもって御礼申し上げたいと思います。今回、初参加の委員もおられるということで聞いております。交通基本法について、改めて考え方を申し上げたいと思っております。

1点目は、交通分野全般をカバーする交通基本法案を来年の通常国会に、私どもとしては必ず提出をさせていただくということでございます。民主党としても、当然これまでマニフェストでお約束していることでございますので、必ず出すように検討してまいりたいと思っております。

それから2点目でございますけれども、交通基本法制定は、当然、これまでご議論の中にありますように、国民目線・利用者目線の行政に転換すると、同法を交通政策を総合的に、また計画的に進めるための基盤となるものとしていきたいという具合に思っております。

それから3点目でございますが、その中核といたしまして、交通基本法に基づき、国が

マスタープランとしてこの計画を定めることを検討してまいりたいと思っております。

4点目といたしましては、交通基本法計画と、現在、見直しについて審議を行っております社会資本整備重点計画とは、車の両輪となっているものだと私どもは考えております。本日も委員の皆様方には忌憚のないご意見を賜りながら、ぜひとも来年の通常国会で法律として出していきたいと思っておりますので、どうぞよろしくお願い申し上げます。

【室長】 どうもありがとうございました。

本日、政務官にもご出席いただきますが、間もなくいらっしゃるというふうに連絡を受けております。

本日は、16名中14名の委員の方のご出席をいただくことになっておりまして、F委員、E委員におかれましては、おくれてご参加されるというご連絡をいただいております。また、G委員におかれましては、やむを得ず途中退席されるということで、ご連絡をいただいております。

本日は第2回目の会合ではありますが、初めてご参加いただく委員もいらっしゃいますので、ここで紹介させていただきたいと思っております。

B委員でございます。

【B委員】 Bでございます。よろしくお願いいたします。

【室長】 G委員でございます。

【G委員】 Gでございます。よろしくお願いいたします。

【室長】 K委員でございます。

【K委員】 Kです。よろしくお願いいたします。

【室長】 それでは、カメラのほうはここまでということでございます。

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1-4-1から参考資料2までをお配りしております。第1回と同じ資料につきましては、第1回における資料番号を付しております。なお、委員の皆様方には、第1回の資料も参考のため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、事務局に申しつ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にも傍聴いただいておりますことを、あらかじめご了解いただきたいと思います。

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、よろしくお願いいたします。

【委員長】 ○○でございます。よろしく申し上げます。

それでは本日の議事に入りますが、まず、その進め方を幾つか申し上げたいと思います。

まず、資料1-4-3、これは先回配付されたもので、資料番号は先回の番号になってございますが、各審議事項の論点で成ってございます。前回にもご説明があったんですが、本日議論いただきたいのは2番目の「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という点。それから3番目の国民目線・利用者目線に立つて行うべき対応という中の、特に①項、②項でございます。③項のまちづくりにつきましては次回といたしたいと考えてございます。ということで、この2点、2項目と3項目の①、②が今日の審議の対象であるということでございます。

それから前回資料について、個別のご質問をいただいたという点につきましては、事務局のほうで委員の方々に個別に資料説明を行ってございます。参考資料1がその該当の資料となっております。

また、本小委員会と並行して審議が行われている、先ほど副大臣からもご説明があったとおり、社会資本整備重点計画の見直しに関する計画部会での最近の資料が、参考資料2ということで、配付されてございます。

以上、本日の審議の概要でございますが、この進め方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、移動権につきましての審議に入ります。これにつきまして、50分ほど時間を設けたいと思います。審議を始めるに当たり、第1回の小委員会における皆様のご意見の資料を本日の資料2-1-1、移動権を考える上での基礎的なデータ2-1-2、また地域公共交通及び交通バリアフリーに関する各国の制度比較、これが資料2-1-3でございます。この3点につきまして、事務局から説明いただきます。お願いします。

【交通計画課長】 それでは、まず資料2-1-1をお開きいただきたいと思いますが、前回の第1回小委員会における移動権保障についての皆様のご意見を整理をさせていただいております。大きく移動権の保障が求められる背景と、移動権の保障についての主な論点ということで、2つに分類させていただきました。

まず、移動権の保障が求められる背景でございますが、読み上げさせていただきますと、第1点でございますが、基本法は、地方にいて車が運転できない人にとっては切実なニー

ズであると。生活のクオリティそのものにかかわるということで、移動権をきちんと明記していただきたい。それから、権利として位置づけないと、大もとのところであふれてしまう。それが無い現状では、困っている人が移動を求めることに対して、「それは無理だ」というふうに社会が容認してしまっているというご意見でございます。

2番目といたしましては、移動権という呼び方についてはいろいろと考えがあるということでございますけれども、現状のモード別発想による事業法のアプローチを根底から見直すと、そういう契機となる可能性があるのではないかと。

それから3点目といたしまして、漸進的でも構わないので、移動権の保障をすべきであると、またそう期待されていると。

4点目として、移動というのは単に出発地から目的地に行くだけの目的ではない。その途中にも意義があるということでございます。

次に、大きく分けまして2点目として、移動権の保障についての主な論点でございますが、細かく4つに分けさせていただきまして、まずは「法的な論点」ということで、移動権につきましては、障害者基本法の例などを見ましても、プログラム規定としてとらえられているということで、移動権、権利として位置づけると、期待と現実の違いが大きく、うまくいかないのではないかと。むしろ施策を盛り込むことで国民のニーズにこたえる、そのための仕組みとして地域に協議の場を設ける。そういった「しかけ」を規定するほうがいいのではないかとということでございます。福岡市の例にも言及させていただきます。なお、福岡市の条例につきましては、前回もご指摘がございましたが、12月中に施行されるということで、今、準備をされているというふうに聞いております。

それから、この点につきましての2点目の、最後の行からでございますけれども、行政側から見ますと、移動権というのは不作為が問われることになって難しい、消極的だというご意見。むしろそのニーズのこたえるように、公共交通の質を高めていくというご指摘がございました。

続きまして、「責務や財源との関係」を指摘されるご意見といたしまして、ニーズが満たされていく、保障されていくということは、同時にだれかの責務が生じるということでございます。また、まちの拡散との関係でのご指摘もあわせてございました。

続きまして、3点目の「移動に関して必要とされる措置」ということで、道路の利用、積雪等についても移動についての問題であるということ、必ずしも公共交通だけではないのではないかと。

それからその次の点でございますけれども、デリバリー可能なサービスというものと、そうでないものというものを区分して、移動しなければならない区域に着目した対応をすべきではないかと。

それから4点目といたしまして、「権利規定にかわるアプローチ」として、1点目といたしましては、例えば3年前の地域公共交通活性化再生法の制定というのは、公設民営の考え方を推し進めるということで意義があった。交通基本法についても同じような、例えば事業者と行政のベクトルが同じ方向に向かうような協議のテーブルをつくることが重要ではないか。

それから最後の行からでございますけれども、「権利」というふうにいたしますと、対抗的な意識が生じて「協働」あるいは「新しい公共」といった考え方、構図が崩れるのではないかと。むしろ権利としないほうがいいのではないかとのご意見。

それから3枚目でございますけれども、保障すべきというのは、医療とかそういった観点でどこまでを保障するかということを自治体としては非常に厳しい対応を求められる。

それからその下でございますけれども、移動の権利として、移動の権利の中に自由というものを規定しなくても、それはもともとあるのではないかと。それから土地利用計画との関係も含めてのご指摘がございました。

続きまして資料2-1-2、その前に資料2-1-4で、本日ご欠席の○委員から、紙の形でご意見をいただいておりますので、ちょっと簡単にご紹介させていただきたいと思っております。資料2-1-4の最初のほうでございますが、移動権の保障についてのまず①ということで、これまでの日本の公共交通は、基本的に運賃収入等により整備・運営されてきたと。しかしながら、人口減少等により、公共交通の整備や運営、活性化を運賃収入などで賄うことは困難になってきていると。このため、公共交通をまちづくりの一環として位置づけ、公費を投入して、整備・運営あるいは活性化させることが合理的であると認識されてきている。このような政策転換を象徴的にあらわす言葉として、「移動権の保障」という議論がなされていると考えていると。

それからその次の②といたしまして、交通（移動）はそれ自体が目的であることはほとんどなく、移動する目的があつての行為だと。したがって、移動そのものに着目して権利を認める必要性は低いと考えると。それから次の段落でございますけれども、交通基本法は、交通のサービスの維持・向上に関して、国や地方公共団体も一定の役割を担うことを明記することで十分であると考えた。例えば「医療法」というようなことでも、その権利

規定はないということでございます。違和感があるというご指摘でございます。

それからめくっていただきまして、③といたしまして、権利規定といたしますとかえって国民の誤解を招いて、行政、特に基礎的自治体である市町村の多大の負担増を招きかねないのではないかと。

それから次の段落でございますけれども、下のほうに、移動権の保障が規定された場合には、すべて市民がバスサービスを受ける権利があるかのように一方的に誤解され、市域全域にコミュニティバスを運行すべしとの声が高まるのではないかと。さらにその下でございますけれども、利用者サイドの視点で各事業法を見直すということを意図して、移動権という表現を使っているのであれば理解できる面もありますが、これを移動権、あるいは移動権の保障と表現することには疑問があるというご指摘でございます。その他、移動権以外のご意見もその下につけられているという状況でございます。

それから2-1-4のもう1つの資料で、I委員から事前に紙の形で資料をお送りいただいております、こちらのほうは後ほどご審議の中で、委員のほうからご紹介があらうかと思っております。

続きまして、資料2-1-2をごらんいただきたいと思います。第1回の小委員会での審議におきまして、移動につきまして、その目的であるとか、あるいは移動主体の特性、さらに地域の特性といったさまざまな視点からのご指摘がございましたので、それらに関連する基礎資料を整理してみたものでございます。

まず、1ページ目をお開きいただきたいと思います。移動の目的という視点で、例えば散策とかドライブといったことで、移動自体が目的である場合ももちろんございますけれども、基本的には何らかの目的を達成するための移動というのが多いということで、図1-1をごらんいただきますと、トリップの目的が通勤、通学、業務、帰宅、私事というような形で分けるのが一般的になっております。加齢とともに、通勤、通学、業務のための移動は減りまして、高齢者でいいますと約5割が私事での外出となっております。帰宅と合わせますとほとんどすべての移動がプライベートの目的ということでございまして、右側に図1-2でございますけれども、その内訳を見てまいりますと、買い物は4割、食事等が15%、その他、例えば通院とか通所が4割という状況になってございます。

続きまして、2ページをごらんいただきたいと思います。暮らしの中での主なニーズでございますけれども、図2-1のところをごらんいただきますと、生活の活動あるいは活動の場についての主なニーズが示されております。公共交通で行きづらいという指摘は地

方ほど高くなっております。このほか各種機能、施設が1カ所に集まっていないという点が挙げられております。

また、右に行きまして図2-2でございますけれども、日常的な生活活動に求めるものとして、約6割の人が買い物などの外出は楽しみだと、さまざまな機会に触れるなどを求めているということが示されております。

また、左下に参りまして図2-3でございますけれども、公共交通への満足度、不満度につきましては、大都市ではそれなりに満足度も高いようでございますけれども、地方に参りますと不満が半分、過疎地では4分の3となっております。

それから右に行きまして図2-4でございますけれども、非人口集中地区の人口構成を見たものでございます。総人口といたしましては減少傾向にあるものの、高齢者の数は、むしろこういった地域におきまして2020年にかけて増加していくという状況でございます。

3ページをお開きいただきますと、高齢者の外出頻度を、年齢区分を細かく分けた形で示しております。79歳までの年齢の方でも、半数以上の方がほぼ毎日外出されるという状況でございます。

それから、4ページをごらんいただきますと、ではどのような改善方策が求められているのかということでございますが、最も高いのが、2番目にございます鉄道・バスの増便、路線の工夫となっております、次にその上の1番目の中心市街地にさまざまな施設を集めるというようなことでございます。

5ページを見ていただきますと、しかしながら公共交通機関の分担率は都市圏によって異なっておりまして、地方部では、ごらんいただきますとおり、六、七割の方が自動車を利用されているというのが実態でございます。

その次の6ページをごらんいただきますと、道路に関する問題ですとか不安についてお示しをしております、都市部では4番目になりますけれども、渋滞の問題がやはり大きくクローズアップされていると。それから町村、つまり地方におきましては、その下の5番目に出てまいります雨、あるいは雪などの自然条件を指摘されております。また地域を問わず、下から3つ目のところでございますけれども、歩行者・自転車と接触のおそれなどが高く挙げられているわけでございます。

次、7ページでございますけれども、高齢者と運転免許との関係の資料でございます、図7-1は年齢区分別に運転免許の保有状況を示されております。平成17年の時点では、

75歳以上の方の約7割が免許を持ったことがないとしておりますけれども、その比率はだんだん減っております。今後、免許保有される方が順次高齢者になっていくという状況でございます。

図7-2をごらんいただきますと、運転しなくなってからの移動手段として、鉄道やバスが挙げられておりますけれども、大都市圏ではそういった受け皿があるということで比較的高く挙げられておりますけれども、地方ではそういった供給サイドの問題もあり、5割程度となっております。

一方、図7-3でございますように、高齢者は運転操作が不適切なために事故が起きているという面もございます。今後、運転免許の返納を進めよういたしますと、やはり移動手段の受け皿としての公共交通の充実が不可欠だと考えられます。

また、地域の特性として、8ページに離島の実情についての資料をつけさせていただいておりますが、収入が全国を100といたしますと80というのが離島の実態であります。その一方、消費支出のほうは交通費、なかんずく船とか飛行機の運賃の値段が非常に高くなっているということもございます。

続きまして、障害者に関するニーズ、9ページでございますが、図8-1に障害者の方々が交通に関する施設あるいはサービスの利用で困ったことが挙げられております。駅、鉄道、バス、あるいはバスの乗り場、歩道、車の移動などが比較的高く挙げられていると。ただ、その下の図8-2でございますように、この10年間におけるバリアフリーの変化を見ますと、6割の方が利用しやすくなったといった評価をされているということもございます。

10ページには、利用した際に困ったことということで、具体的には歩道の段差とか障害物、駐車場を探すときの問題、タクシーの利用等が比較的多く挙げられているという状況でございます。

以上が資料2-1-2でございます。続きまして資料の2-1-3をごらんいただきますと、各国の地域公共交通及び交通バリアフリーに関する制度の比較をお示ししております。

1ページ目は地域公共交通についてでございます。我が国では平成19年に地域公共交通活性化・再生法が制定されまして、市町村の交通計画策定というのが規定されている状況でございます。フランスではご案内のとおり、国内交通基本法に交通権、あるいは都市圏交通計画という規定がございます。一方ドイツ、イギリス、アメリカ、韓国では交通



権といった規定はございませんで、基本法というよりは、事象レベルでの取り組み、枠組みがあるという状況でございます。

2 ページ目は交通バリアフリーについての比較でございますけれども、我が国の場合、2000年に交通バリアフリー法が制定されまして、2006年にハートビル法と統合されたという経緯がございます。これによりまして、公共交通施設の新設・改築の際の移動の円滑化基準というものが義務づけられたという状況でございます。イギリス、アメリカ、カナダでは、障害者に関する一般的な権利についての法令の中で、交通もその一部として、各種基準が示されていると。スウェーデンでは、公共交通に関する法令が整備されているという状況でございます。

ご説明は以上でございます。

**【委員長】** ありがとうございます。

それでは、これから審議に入っていただくんですけども、その前に、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。

**【G委員】** 移動に関する基礎資料の1 ページ目の移動の目的なんですけれども、通勤、通学、業務以外に、帰宅というのが大きい。帰宅というのは、これは通勤とか通学とか業務にかかわるものではないのでしょうか。別になっていることの意味があれば、ちょっと教えていただけるかと思います。

**【交通計画課長】** これは、都市交通特性調査という調査でトリップの調査をしておるんですけども、外出するとき、つまり通勤通学で勤務先・学校に行くときに1トリップ。帰るときに帰宅ということで、別に計上しているものですから、そのように出てまいります。

**【委員長】** ほかにございますか。

それではよろしいようなので、これから移動権に関する審議を始めていただきたいと思います。委員の方々から自由にご意見をいただけたらと思います。できるだけ要点をまとめて、簡潔にお願いできたらと思います。

**【委員長】** お手元の、提出されました2-1-4の資料、これにつきましてご発言がございますか。

**【I委員】** そうしたら、ごく簡単に私の主張なんですけれども、私自体は交通権学会という学会の設立から、二十何年前にできた学会なんですけれども、それに参画して、その学会では交通権を保障するという、それが1つの大きな学際的な学会と位置

づけたもので、それで交通権という言葉がずっと耳なれているもので、今回、移動権という形でしているわけですが、その辺ちょっと私がひとつ交通権という位置づけでずっと来たので、こういう形の位置づけをしています。

そういう形で、交通権に何を盛り込むかということで、やはり今後の2010年以降のいわゆる高齢社会に向けて、1つのそれを克服するような方向を位置づけるべきだという形で考えていまして、そうした方向づけという形で、そういう請求権という形ではなくて、順次それぞれの地域でそれを実現していくといえますか、非常に過程が大事ではないかと考えています。

あと、最後のほうで物流との関係ではっきりしないんですけども、物流のほうはできたら分けて、物流基本法といったようなもの考えるべきではないかと思っています。

以上です。

**【委員長】** ありがとうございます。

それではご意見をいただきます。L委員、お願いします。

**【L委員】** 非常にシンプルなお質問なんですけど、移動権の保障について諸外国の事例というのはどういうところになっているのか、ご教示いただけると。

**【交通計画課長】** 先ほどの資料2-1-3の1枚目をごらんいただきますと、私どもで把握している範囲で申しますと、この一番上の欄にありますけど、交通権あるいは移動権というような考え方を示しているのはフランスのみではないかと思っております。

**【L委員】** ほかの国では保障をしていないということによろしいわけですね。

**【交通計画課長】** 少なくともそういった規定は見受けられないということです。

**【L委員】** ないと。

**【交通計画課長】** 他方、バリアフリーになりますと別の観点ですね。障害者の権利というところの意味で、別の法制が見られるというのは2ページ目でございます。

**【L委員】** 前回もご説明があったかとも思いますが、このフランスの移動権というのが法学的にどういう意味があるのかということについては、もしご説明がありましたら。

**【交通計画課長】** 前回の資料で、まさに皆様方のファイルのほうに前回の資料をお出ししていますが、失礼いたしました。資料1-7-4でございます。こちらをちょっとお聞きいただきますと、フランスの交通基本法の骨格が出ておりまして、1枚目の下のところ、3というところで第1条とございますけれども、国内交通体系について、ここは2点ございまして、共同社会にとって経済的・環境的な面から最も有利な条件のもとに利用者

の必要を満たさなければならないと。それから、もう1点が物流的な貨物輸送といいますか、貿易の観点と。

これらの要求は交通事故、その危険性、その他騒音などの公害とか汚染、温暖化ガス等の排出等の制限、減少を目指すことを尊重しながら、移動制約者を含む全ての利用者の持つ移動する権利及びこれに関して交通機関を選択する自由、それから財貨の貨物輸送が実現化することによって満たされるとありまして、請求権としての権利を規定しているのではなくて、理念としてそういったことをうたっていると解釈をされております。

2ページ目に参りますと、そういうことで交通に関する権利というのが漸進的实施によって、利用者はアクセスですとかサービスの質とか運賃とか、そういったことについて合理的な条件のもとで移動することが可能になるんだというような規定でうたっていると。したがって、聞くところでは、この法律を根拠に具体的な訴訟が起きているというようなことはない伺っております。

【L委員】 運用上もそういうリスクは特にないと、法律の性質上、そういうことはないということですね。わかりました。

【交通計画課長】 ただ、我が国の場合で申しますと、前回の資料でもご紹介させていただきましたが、例えば障害者基本法などには、そういった権利というものを保障するという規定が実はございます。これは議員立法でできた法律でございますけれども。それについて、日本の裁判所はどういうふうに見ているかと申しますと、これはあくまでも請求権として規定しているのではなくて、そういった一定の方向性を示しているものであるとなっております。

他方、内閣が国会に提出して成立した基本法におきましては、これまでのところ「何々についての権利」ということを理念としても規定したものはございません。

【L委員】 ありがとうございます。

【C委員】 よろしいですか。

【委員長】 お願いします。

【C委員】 権利の話が出ているので意見を申します。これは法律に権利として書くのであれば、やはりその内容が具体化、特定化されていて、権利の定義が書けるというのが大前提だというように思います。ですから移動権とか言った場合には、前回の資料にもありました裁判例を通じて、権利の内容は肯定されたり、確定されてはいないということであれば、立法者はその確定の責務を負うということだと思います。

わからないことがいろいろ多いわけで、先ほどのフランスの基本法の場合には、資料の一番最後のところにありましたけれども、それ自体で具体的な権利が出てこないということなので、やはり日本で言うところの権利とは概念が若干違うように私には思えます。

それで、権利と書く場合には、まず、主体がだれかということが、今までのご説明を聞いていても、日本国民に限定しているのか、外国人まで含むのか、高齢者・障害者のように、その市民の方の身体上の事情に応じて移動制約に限定した権利なのか、そうではなくてバス停だとか駅だとかいう、そういうアクセスに難のある人を移動制約者と位置づけて、そのような方に権利を与えるというようなものなのかというようなことがはっきりしない。移動の自由それ自体はあるのは当然なので、むしろ広義の社会福祉として、交通サービスの提供を求める請求権ということが認められるかどうかということがポイントになると思うんですけども、その場合には立法する側で、財政的な裏づけというものをきちんと立法調査した上で制定するのが義務だろうと思います。

また、その権利に相応した義務者がだれかということもわからないので、市町村が義務を負うということなのか、国なのか、事業者なのかということもはっきりしません。さらに、権利の中身も確定する必要があるわけで、交通手段へのアクセスが可能であればそれで足りるということなのか、特定の移動手段まで特定しなければいけないのか、同一運賃を請求できるのかとか、その場合の移動は自宅からどのような目的のものに対して保障するのか。病院、役所、商店街というような移動先を詰めて、初めて権利としての立法上の確定ができるということだと思います。私はこれは基本法で定めるにしろ、個別の立法で定めるにしろ、法律でそういうことが書けないと、やはり権利にはならないのではないかと思います。

**【委員長】** ありがとうございます。

ほかにご意見はございますか。

**【K委員】** よろしいですか。前回ちょっと出席できなくてすみませんでした、私がちょっと感じているのは2点ございます。

1点は、まず、フランスの交通基本法ですが、できた当時の時代背景を考えると、やはりミッテランさんがあのころは市町村合併と全く逆の解体をしたわけですね。200人ぐらゐの基礎集落を自治の単位として、それらを結びつける移動を権利として与えた。

それと比べると、今、日本が置かれている状況というのはやはり全く違う状況なので、この中で交通基本法を制定してやっていくというようなところに果たしてどれぐらい力が

あるのかなというところに関して、随分ちょっと違和感を持つということです。

あともう1点は、日本の時代感ということでいくと、私は年間に飛行機に150回ぐらい乗っていて、いろいろな地域で交通計画みたいなことをやっているんですけども、例えば四国の西南地域で2035年の人口というのは、ある町だと2005年比で58.9ぐらいまで行くんです。ものすごい人口減少です。あるいは首都圏に近い中央線沿線のところでも、人口は94ぐらいの数値なんですけど、65歳以上の世帯主というのは191になります。倍ぐらいです。これは2050年になると3倍ぐらいになってきます。

こういう中で、地元で交通計画とかを考えている人は何を考えているかということ、都市の空間のあり方そのものを変えていく。その中でどういう移動をつくっていくんだ、あるいは道路空間の再配分みたいなことをやっていって、その結果として、じゃあ、交通をこうしよう。だから最初にどうも交通権を少し認めた上で議論してしまうというところに、やはり現場でやっていることとの乖離がちょっとあるのではないかなと。

特に最近市町村合併をやってしまった関係で予算がある関係で、まちの中心をどこに据え直すかとか、あるいはリニューアルみたいなこともやっているわけです。そういうときに、かなりコンパクトな集約型の都市構造みたいなことも当然考えているわけなんですけれども、その前にやはり交通権の保障をしてしまいますと、どうしてもそこでちょっとそごが生じるのではないかなということを危惧していて、ちょっと今のままの交通権を認めていくということと、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、骨格となる道路空間とか街路空間を考えていくというところが、どうも結びつかないなということが、ちょっと違和感として残っているというのが私のコメントです。

**【委員長】**      ありがとうございました。

前段は他国の例と比較する場合の背景が違っているのではないかということ。後段の議論は、次回のまちづくりにも絡む話でございますので、また次回にもご意見を言っていたきたいと思います。

では、ほかにございますでしょうか。

**【M委員】**      私の特に考えとしては、この移動権というところで、果たして1つにくくることが実際にできるのか、できないのか。逆に言うと移動権と逆行した取り組みがむしろ求められるような部分と、逆に移動権というような枠組みをしっかりと考えていかなくてはいけない部分というものが、半ば表裏一体になっているのではないかという気がしてい

ます。

例えば、移動権というふうに考えると、先ほどの〇〇委員のレジュメにもありましたけれども、いわば広く薄く、例えば交通サービスを提供するというような考え方になってくるでしょうが、ただ、今、多くの地域での実際の地域公共交通の活性化再生事業ですと、いわば幹線的なところ、つまりまちの骨格をつくるようなところというものをしっかりと明示をするであるとか、一方でそうではないところも、いわば交通企業が運営しているバス路線についても、補助をそのまま行っていくというのではなくて、実際にそこで提供されている交通サービスが、生活の機能、例えばこのバスに乗って医者に行けるとか、このバスに乗ると高校に通えるとか、実際の生活機能に役立つサービスであるかどうかというところに対して支援を入れていこうという考え方なんです。そうすると広く薄く通り一遍で同じサービスという考え方の印象で移動権というものがもしも認識されるのだとしたら、その実態とは合わないのではないかという部分があります。

ただ、一方で障害者、移動困難者への対策というところでは、移動権というところがある意味親和性を持つのではないかなというところがあります。実際に交通バリアフリー法のところの話が、先ほど資料2-1-3の2枚目にも出てきていますが、おそらく海外との大きな違いというものは、まずその移動サービス、スペシャル・トランスポートに関しては、最初の交通バリアフリー法では付帯決議扱いになっているはずです。

そうしますと、実際に道路の移動円滑化は進んだ。それから低床車両はできた。ターミナルも改善されてきたと。でも、そこをそれぞれつなぐような移動手段というものについては、あまり見向きをされてこなかったというところが実際あります。

ですから、そういうところで、特に障害者に対するいわば適切かつ合理的な配慮というものは交通サービスの中で行っていかなくてはいけない。このところについては、地方自治体だけでは取り組んでいけなくて、かなり国の責務も大きいのではないかなという気がしています。

以上です。

**【委員長】** それでは、今度はD委員ですか。お願いします。

**【D委員】** 先ほどご説明いただいた資料2-1-1の前の意見の一番上、移動権の保障が求められる背景というところの1つ目に、権利として位置づけないと大もとのところであふれてしまう人が出てくる。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いうふうに社会が容認してしまうと書かれています。これは皆さん、一般的に感じられ

るところなのかなというふうに思います。

こういうことが起こらないように、移動権というものが必要であるというふうにとれるわけなんです。ここで困っている人というのは、移動ができないこと自体に困っているというよりも移動ができずに、例えば病院に行けずに医療が受けられないから困る。スーパーマーケットに行って買い物ができないから困る、孫の顔を見に行けない、街歩きができない、ということで困っているのであって、移動ができないこと自体に困っているということでは必ずしもないと思います。

今、〇〇委員から出された資料を見ますと、1枚目の②の4行目あたりに「例えば、病院に行く移動は、医療を受けるためのものであって、医療サービスのために往診の制度があれば、医療を受けるための移動を保障する必要はない」というふうに書いてあります。何を申し上げたいかということ、移動できないことによって困っている人がいるということは、移動できない、移動のサービスが提供されないだけでなく、それ以外の方法も提供されていない。つまり切り捨てられてしまっているということによって問題が生じているのではないかといえます。つまり移動の支援はできないけれども、それ以外の方法でサービスはできるということであれば、この人はこれほどは困らないかもしれない。

つまり、健康で文化的な生活を行うために何が必要かと考えると、移動でしか提供できないものもありますし、移動以外の方法で提供できるものもある。すべてのサービスを全員に提供できるわけではないということであれば、移動によらなくてもできることについてはその方法も含め、できる範囲であらゆる方法を組み合わせてどういうことをすればその人は困らないだろうかと考える、という考え方に立つことが大事なのではないでしょうか。

つまり、これは後で議論する国民目線に立った政策ということはどういうことかということにも関連すると思いますが、現実にはある種の縦割りというのがあり、その中でできなければ、その困っていることに対してはまったくサービスが提供されない、切り捨ててしまわれるということが問題であって、仮に交通でサービスが提供されないとしても、それ以外のものとする方法があっても、もちろん、提供されるサービスの水準というのは徐々に低くなっていくのかもしれませんが、その中でどこまでできるかということを決めるということを考えるべきではないでしょうか。そういう意味で、交通でサービスが提供できる・できないで、病院に行ける・行けない、医療サービスを受けることができる・できないということが、ゼロイチで決まってしまうというところに問題があるのではない

かと思えます。

とすると、むしろ移動を権利として認めるよりも、最初に申し上げたように、健康で文化的な生活をするための権利という点に立脚し、それをどのような手段で実現するかということを広く考えるべきではないかと思えます。

以上です。

【委員長】 ありがとうございます。

じゃあ、E委員、お願いします。

【E委員】 私自身が権利とか法律とかの専門家ではありませんので、あまり専門的なことは言えないので、移動権という言葉で定義するかどうかということには、意見というか、どちらかということをお自身の強い意見を言うことはできないんですけども、権利という概念が軽々しくあいまいに用いられてはやはりいけないと思っはいます。それからもう1つ、非現実的なことを権利の名のもとに保障してしまっ、後でそれがただの文章だけみたいになっしまうのもよくないと思っはいます。

ただ、今まで皆さんのお話の中にも時々出てくるんですけども、移動というのは何かの目的を達成するためのものであっ、その目的さえ達成されれば必ずしも移動は必要ない。そういう例もあるかと思っはいます。

ただ、私が日々実感するのは、人というのは移動する社会的動物として、生き物として生きているわけですね。そうすると、移動することによって、そこで起きてくる人同士の交わりとか、あるいは移動してある場所に自分の存在位置を移すことによって成り立つ、社会的なその人の生活というものが絶対あると思っはいます。なので、前回も申し上げたんですけども、私はやはり移動というのは、移動に伴う何か目的を達成することとは別に、生活の質を保障するという意味合いが移動というものにはあると思っはいます。

それで、今、特にITCとかそういうものが発達して、家でかなりのことがインターネットを介したお買い物であろうと、仕事であろうとできるようになっきました。それはそれでいいことだと思っはんです。ただ、あまりにもそれができるようになっしてしまうがために、家からなかなか出ることのできない人が、家で済むから家ですればいいじゃないかという方向性に社会が行っってしまうことはとても危険だし、怖いことだと思っはいます。

なので、今回の基本法に移動権という言葉を使うかどうかというのは私自身判断ができないんですけども、移動ということが単に何かをする目的の、何か移動の先にある目的を達成するというだけでなく、移動ということ自体にも意味があるんだ、生活の



質を保障する上で、人間にとって移動できるということが、今、この社会にあっても大切なんだという何か文言を入れていただければともうれしいと思っています。

以上です。

**【B委員】** Bでございます。

今のご意見に共通するところがあるんですけども、モビリティのディバイドというのがすごく全国的に起こっていて、よくデジタル・ディバイドという言葉があるんですけども、それより大きな問題ではないかなと思っています。ですからそういう意味で、交通のあり方とかを考えるということは非常に大きなことだと思っています。

ですからそれだけに、どれぐらい長いタイムフレームとパースペクティブで考えるかということが実は重要で、間違ってはならないのは、公共交通のあり方そのものも大きく変わろうとしているという点が第1点あるかと思います。「公」よりは「共」の部分が大きくなってくると、お互いに助け合うというところがどうなっていくんだろうかという話とか、その中に移動体についても、非常に大きな技術革新が起ころうとしていますね。免許制度なんか絡んでくると思いますけれども、ほんとうに簡単に、高齢の方であっても安全に快適に移動できるような、そういう移動体も出てこようとしています。

そういうものをどう考えるかという問題とか、あと、危険なのは、今ある公共交通を前提にして、それを効率的に運用できないから、すごくコンパクト化のほうに持っていくということは、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、あるいは、今、おっしゃったように移動するその中でいろいろなところで社会参画を果たしていただく。その中で、これからの社会をともにつくっていく、あるいはそのために貢献していただくという、そういう気概とか生きがいを、何かあたかもサービスの受け手だけのよう規定をして、それが面倒を見ればいいのかと、あるいはそれがちょっと難しいから移動してよと、住む場所を変えてよと。そうでないと、社会で効率的な運用ができないというような、何かちょっとさびしいというか危険なような気がいたしますので、そういう観点も、長いフレームワークで考えるとものすごく大事な問題になってくるように思いますので、ぜひよろしくお願ひしたいと思います。

**【委員長】** ありがとうございます。

それでは、最後の意見になりますけれども、ほかにご意見はございますでしょうか。

**【A委員】** 今、E委員がおっしゃったことは非常に重要だと思っています。権利かどうかというのはちょっと置いておくとして、交通基本法をいやしくも定めるならば、単に

ミニマム云々のような話ではなくて、移動というのは僕は広い意味で言うと交流だと思いますけれども。交流というものが人々に喜びをもたらし、文化をつくり、科学技術を進展させ、経済も発展させ、暮らしも豊かにしたし、人々に安全も与え、人類の進歩のエンジンみたいな人類的重要性を果たしているんだというようなところは、やはりうたうべきだと思います。それが条文で言うような話なのか、解説に言うようなものなのか、その辺は僕は法律のことがわからないので思いますけれども、僕はE委員が言っているのに同感です。

ただ、それを権利として言うのが、一体それを進める上で一番ショーテストウェイなのかどうかというと、僕はちょっとよくわからないなという感じがしているところです。それはどういうことかということ、さっきの海外の事例を見ても、権利と明確にうたっているのがフランスであって、ドイツはうたっていない。では、ドイツとフランスはどちらがサービスできているかといったら、全然フランスのほうが上などと思っている人はいないでしょう。つまり、権利とうたったことがそれほど実質的意味をもたらしているのかという実証性からいって、どうなのかなという感じがしているところがあります。

それから、日本のその権利という言葉は読んで字のごとしで、権と利益の利なんですけれども、ライトとかドゥロワは様子が違いますよね。そういう意味で言っても、権と利という漢字を使うような用語で、交通あるいは交流のこういう非常に高い機能のようなものを小さいところに押し込めるようなことがいいことなのかということところが懸念です。

特に権利とすると、どうしてもミニマムのことを訴訟しようということに行くわけですが、大体学校で教育していても、ミニマムの要求を決めますとみんなそこに落ちつくんです。それ以上勉強することはないんです。最低限3ページレポートを出しなさいと言ったら3ページで書くんです。そういう面があって、ほんとうにそれがいいことなのかと思っています。

特に私のところは留学生が半分以上なんですけれども、大体の留学生が日本に来て、少なくとも東京に来て驚くのは、1つは電車というのは随分いっぱい走っているんですねというのがあるんですけども、次に驚くのはシルバーシートなるプライオリティシートは、何であんなふうにするんですかと。若い人がふんぞり返って全然譲りませんよと。信じられないんですよと言いますね。僕のようなひげがちょっと白いだけでも、韓国へ行っても中国へ行っても大体譲ってもらえるくらい感じなんですけれども、日本では全く無理だし。

そういうようなことも込みにしたときの交通というのはどうあるべきかというのは、権利という言葉から今のシルバーシートがよりよく使われるようになるとは、僕は到底思えない。もっと理念を高らかにうたって、それで交通というものはみんなが助け合いながらどうすべきだというようなことを子供のうちからちゃんと教え込んでいく。そういうような活動にしたほうが、実質的にE委員が思っている理想の世界により早く行けるのではないかという感触を持っています。

以上です。

【委員長】 ありがとうございます。

第1回の中でも、移動権に関しては約1時間の議論をいただいて、お手元の2-1-1の要約に至ったわけですが、今日のご意見も、おおむねそれに追加するところはあるけれども、骨子としては前回の中に出てきたのではないかと。E委員の制約されている方々にとっての考え方についても、先回もE委員の意見が入っていますし、それに関しては賛同を得るところが今日もあったわけであります。

また、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が発言されましたし、現場の混乱等も考えると慎重に考えるべきだろうというニュアンスの意見が多かったと思います。

ですから、これからは移動権という言葉にとらわれることなく、それが意味する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を中心としてとらえて、それでそれを中心としてまとめるということができれば、1つの案ができるような気がしますので、事務局にはその方向でひとつおまとめを願うことをお願いしたいと思います。いかがでしょうか。それでは、次回以降にそのまとめが出てくると思いますので、またご評価願いたいと思います。

あと、8時ちょっと前にまとめをしたいと思いますので、残る約1時間の時間を使いまして、国民目線・利用者目線に立った対応ということで議論いただきたいと思います。先ほど申し述べましたけれども、1-4-3の先回の資料の①、②はいいんですけども、③、まちづくりは次回回しということをお願いしたので、①と②の範囲でお願いできたらと思います。それから、第1回目に第1項目として議論いただきました、新たな時代に対応した交通政策に関しては、十分なお意見がまだいただけてないと考えてございます。これもあわせて議論いただければと思っております。

それでは、この議論に同時に参考にしていただきたい基本法というものについての認識

をご検討いただきたいということに入りますので、基本法のイメージにつきまして、事務局から説明をいただきます。あわせて国民目線・利用者目線ということについても、どういふことを念頭に置かなければならないかということもあわせて、事務局から補足の説明をお願いします。

【交通計画課長】 それでは、まず基本法のイメージについてでございますが、資料2-2-1をごらんいただきたいと思ひます。この資料は、第1回目の資料の1-4-1と基本的には同様のものがございますけれども、左側の点線で囲ったところに幾つか下線を加えさせていただいております、まず1)のところでございますけれども、国の制度、政策等の基本方針が明示されるというのが基本法の特徴の1つということでございます。

また2点目といたしまして、その下の2)のところでございますけれども、他の法律に対して優越する性格を有するという点でございます。

それから4)のところに下線がございますけれども、直接に国民の権利義務に影響を及ぼすような規定が設けられることはまれでございます、通常、その大半は訓示規定、あるいはいわゆるプログラム規定で構成されているということでございます。

右の下のほうに、多少小さくて申しわけございませんけれども、訓示規定とは、プログラム規定とはと書かせていただいております、まず訓示規定は各種の規定のうち、裁判所や行政庁に対する指示の性格を持つものに過ぎず、それに違反しても行為の効力には影響はないものとされております。またプログラム規定につきましては、国の努力すべき政策・施策の基本的な目標を指示しながら、その具体的な内容については立法権・行政権の裁量にゆだねるという性質を持つ規定だというふうにご考えられてございます。

めくっていただきますと、これまで日本では38の基本法、何々基本法という法律が制定されておりますけれども、そのうち内閣が国会に提出して成立したいわゆる閣法と呼んでおります法律が17ございます。

1例を申しますと、その次の3ページに直近の立法例でございます住生活基本法、これの構成をご紹介させていただいております。まず、目的というのが、最初に第1条に規定されておまして、「この法律は、住生活の安定の確保及び向上の促進に関する施策について、基本理念を定め、並びに国及び地方公共団体並びに住宅関連事業者の責務を明らかにするとともに、基本理念の実現を図るための基本的施策、住生活基本計画その他の基本となる事項を定めることにより、住生活の安定の確保及び向上の促進に関する施策を総合的かつ計画的に推進し、もって国民生活の安定向上と社会福祉の増進を図るとともに、国民

経済の健全な発展に寄与することを目的とする」。このように目的規定が書かれてございます。

これを受けまして、第3条から第6条に基本理念といたしまして、幾つか規定がございます。ここでは第3条、現在及び将来における国民の住生活の基盤となる良質な住宅の供給等というところをご紹介させていただいておりますけれども、ごらんいただきますと、「住生活の安定の確保及び向上の促進に関する施策の推進は、我が国における近年の急速な少子高齢化の進展、生活様式の多様化その他の社会経済情勢の変化に的確に対応しつつ、住宅の需要及び供給に関する長期見通しに即し、かつ、居住者の負担能力を考慮して、現在及び将来における国民の住生活の基盤となる良質な住宅の供給、建設、改良又は管理が図られることを旨として、行わなければならない」というような形で規定がございます。

さらにそれを受けまして、左下でございまして、責務等といたしまして規定が幾つかございます。そのうちの国及び地方公共団体の責務の第7条をご紹介しておりますけれども、その第1項で「国及び地方公共団体は、第3条から前条までに定める基本理念にのっとり、住生活の安定の確保及び向上の促進に関する施策を策定し、及び実施する責務を有する」という規定がございます。

また、右に行ってくださいまして、基本的な施策についての規定が順次出てまいりまして、これは第11条、住宅の品質又は性能の維持及び向上並びに住宅の管理の合理化又は適正化という規定がございます。この中では「国及び地方公共団体は、国民の住生活を取り巻く環境の変化に対応した良質な住宅の供給等が図られるよう、住宅の地震に対する安全性の向上を目的とした改築の促進、住宅に係るエネルギーの使用の合理化の促進、住宅の管理に関する知識の普及及び情報の提供その他住宅の安全性、耐久性、快適性、エネルギーの使用の効率性その他の品質又は性能の維持及び向上並びに住宅の管理の合理化又は適正化のために必要な施策を講ずるものとする」という規定がございます。

そして一番右の下でございまして、これを受ける形で、第15条に全国計画というものを定めるという規定がございまして、「政府は、基本理念にのっとり、前章に定める基本的施策その他の住生活の安定の確保及び向上の促進に関する施策の総合的かつ計画的な推進を図るため、国民の住生活の安定の確保及び向上の促進に関する基本的な計画（全国計画）を定めなければならない」。このようになってございます。

したがって、その次の4ページ目に書いてございますように、基本法に基づく行政の展開の体系をイメージとしてお示しいたしますと、基本法で語られるのは、この上の薄

い水色が書いたところをごさいます、目的、基本理念、国等の責務、基本的施策、計画というところまでごさいます。それを受ける形で個別法の制定等、あるいは予算措置、税制等の措置、さらにこれら法令等の行政運用が、基本法の理念等に基づきまして実施されていくというような関係に立つものと考えております。

さらに、資料2-2-2をごらんいただきますと、今、出てまいりました住生活基本法を含めまして、既存の基本法の実例のイメージをつけさせていただいております。最初のページが森林・林業基本法ということでごさいます。2ページ目、食料・農業・農村基本法、それから次に3ページ目で水産基本法、4ページ目が環境基本法、続きまして、その次が土地基本法、さらにその次でごさいますけれども、先ほどご紹介いたしました住生活基本法。

それから最後に、平成18年に民主党・社民党が国会に議員立法の形で提出をいたしました法案のものが添付されておまして、これをごらんいただきますと、この法律の目的としては「この法律は、交通が、人の移動及び貨物流通を担うものとして国民の諸活動の基礎であるとともに、環境に多大な影響を及ぼすおそれがあることにかんがみ、移動に関する権利を明確にし、及び交通についての基本理念を定め、並びに国、地方公共団体、事業者及び国民の交通についての基本理念に係る責務を明らかにするとともに、交通に関する施策の基本となる事項を定めることにより、交通に関する施策を総合的かつ計画的に推進し、もって国民の健康で文化的な生活の確保及び国民経済の健全な発展に寄与することを目的とする」というような目的規定のもとに、基本理念といたしまして移動の権利の保障、あるいは安全で円滑で快適な交通施設等の利用を確保する、交通体系の整備を総合的に実施する、交通による環境への負荷を低減する、大規模災害時に交通が確保できるよう、交通施設を整備する、国際交通機関等を整備するといった基本理念。

さらに基本的施策として、交通条件に恵まれない地域における交通施設の整備の促進、移動制約者に配慮された交通施設の整備の促進、都市部における交通の混雑の緩和、運賃又は料金の負担の軽減、交通に係る投資の重点化、有機的かつ効率的な交通網の形成、交通による環境の保全上の支障の防止、災害発生時における交通の支障の防止、外航海運等の中核的拠点となるべき施設の整備の促進、このような規定が盛り込まれていったという状況でごさいます。

以上が基本法についてのご説明でごさいます、さらに国民目線・利用者目線といった場合にはさまざまな視点・観点がごさいますが、主に念頭に置いていただきたい点といた

しまして、第1回資料の1-6-1の一応抜粋をつけさせていただいております。めくっていただきますと、許認可行政ということで、従前、需給調整規制、あるいは運賃規制によりまして、いわば交通事業者の業界としての健全な発展を促すということで取り組んでまいりました。

しかしながら、だんだん社会が成熟し、業界も成熟してきたということで、2ページ目にご覧のように、規制緩和を通じまして需給調整規制を廃止し、運賃規制も緩和をしてきたという経緯がございます。しかしながら、この交通事業者を通じて施策を講じるといった視点はまだまだ転換が図られていないと思っております、市場としての見方あるいは利用者から見た問題点に行政としてどのように対応するかといった点も1つの課題だと思っております。

以上が、この国民目線・利用者目線についての補足のご説明でございます。

事務局からは以上でございます。

**【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、各委員からご発言があったらお願いします。よろしゅうございますか。

**【B委員】** 基本法の中で幾つか例を出していただいたんですけれども、この例を選んだという何か特段の理由はあるんでしょうか。

**【交通計画課長】** 先ほどの資料2-2-1の2ページ目に、まず内閣として提出して成立した基本法という一覧がございますが、その中で、今回、交通基本法ということを考えてときに、一定の分野に係る基本法ということでございますので、ある種似たような視点で制定されているものというものを事務局のほうでピックアップさせていただいたということでございます。

**【委員長】** よろしいですか。

ほかに、各委員はございますか。前回、ご意見を十分いただかなかった、新たな時代に対応した交通政策ということでございますけれども、この前の資料1-6-1の抄録がありますけれども、これがこの議論の一番前提として認識しておいていただきたいということで事務局が用意されたものなんです。つまり、需給調整規制のところ、運賃規制、その後規制緩和が来て、またその後に来るものが何でしょうかという問いがあったわけです。それに加えて、国民目線・利用者目線というキーワードがこれに重なってきているわけです。これがこの基本法の中でどうやって取り上げ、またどうやって扱うのかという点につ

きまして、ご意見をこれからいただいてまいりたいと思います。

それでは、議論をお願いします。

**【A委員】** この基本法での話が、標準的な基本法というのは理念と同時にプロセスと  
いうのか、どんな手順でいろいろなことをやるというようなことも書くというお話だと思  
うので、それで申し上げるんですけども、この国民目線、それから利用者目線、要する  
に目線ですね。目線の関係で言うと、私自身の経験も若干加えながら申し上げさせてい  
ただくと、交通というのはものすごく地面にくっついていると、ユーザーにとってみればど  
この官庁の何とか担当なんて関係なしで、全部つながっているはずなんです。ところが、  
行政だけでやると、それはどうしたって法律の上から縦割りになるし、そのつなぎのと  
ころがよくなかったり、ほんとうにユーザー・サービスにとって手落ちがあったりするもの  
なんです。

だけど、そこにちょっとでもユーザーの目が入って、ユーザーの意見が入るような仕組  
みをつくるだけで、そのつなぎの部分がうんと悪いということも指摘していただいたり、  
あるいは工夫なんかも新しいのが出てきたり、あるいはもうご記憶だとは思いますがけれど  
も、しばらく前に道路のガードレールの横っちょのところに鉄片がくっついて、それが高  
校生の足に突き刺さって大変なけがをしたというのがありましたけれども、調べてみたら  
あの鉄片があちこちにあったと。だけど道路の管理からすると、あんな小さいものはなか  
なか発見できるようなふうにはなかなかできっこないんです。人数も限られている。だけ  
どユーザーからすれば、そういうようなのは「何だ、これ」といって変に思っていた人が  
いるわけで、そういうような問題発見というところにもユーザーの目を入れるというのは、  
ものすごく大きいんです。

だから、ぜひここで何らかの交通の現状把握や評価や、何をすべきかというのを策定す  
るようなプロセスを盛り込むとするならば、そこにユーザーの目なり知恵なりを入れる、  
そういう土壌をつくる。そういうような手続きみたいなものを入れていただけたらと思うと  
ころでございます。

以上です。

**【委員長】** ありがとうございます。

国民目線に関する話で、それではお願いします。

**【C委員】** 基本法ですけども、私の理解している基本法というのは3つポイントが  
あって、1つはそのための事務局とか審議会という働く人を充てて、今後の大きな指針を



計画で示して、そこには重点的な予算が盛り込まれる。それは、今までの施策とは違う大きな政策転換のもとで行うんですよというようなことを示して、人と計画と理念が1セットです。ですから非常にプログラムのな内容ではあっても、そういう意味では非常に重要な法律だということだと思えます。

先ほどご紹介があったのは、今までの基本法のベーシックな姿だと思います。けれども、法律のあり方として見たら、私はもっといろいろなイノベーションの可能性というのはあるのではないかという気がします。ですから、そういう工夫を今回どれだけできるかということだと思います。例えば組織としては単なる審議会ではなくて、交通事業者や利用者が入る協議会のようなものをここできちんとつくって、調整の仕組みを透明につくるというのが、この交通の分野には適しているのではないかという気がします。

計画は、今までであれば基本計画を1本つくってまとめる。けれども、こういうことをやると、弱い利益はその中では淘汰されてしまうわけです。ですから、むしろ、歩行者だとか障害をお持ちの方だとか、自転車だとか、そういう今までわきに置かれかねないようなものについては、個別に例えば歩行者計画をつくる、自転車計画をつくることで利害を言わせて、それを基本計画の中でどう調整したかを説明させるというような、そういう対抗型の計画をつくるというやり方はあるし、例えば公共交通の利用可能性を示したマップのようなものをつくって、どう考えるかを説明させるなど、計画のところもイノベーションの余地はいっぱいあると思います。

それで、私はこの分野で一番あれなのは、今までは欧米にある程度モデルがあって、日本はそれを持ってきてまねしたということなんですけれども、今回は解がないわけです。ですからあらかじめ解があるようなふりをして立法をしないほうがいいのではないかなという感じがします。

特にこの省は今まで交通の施策・分野で社会実験ということを非常にされてきたんですけれども、それが予算措置としてなされたもので、その後は何だかわからないという非常に事実ベースのところ終始していたのを、もっと正面に上げて官民一緒になって社会実験して、制度をつくっていくんだというようなところに資金の投入なりをしていく。議論を重ねて、ベストミックスを探していくというような仕組みにしないと、やはり活力とか創造性とかいうのは出てこないのかなという気がします。

ですから、基本法の先ほど言われた中でもイノベーションを盛り込む。そういった利用者目線ということであれば、今までのような事業者との関係で行政をどう規制するという

法律の作り方ではなくて、歩行者はこうできますとか、障害者はこういう要求ができます、こういう参加ができますという利用者を主体にしたような条文を幾つか入れるだけでも、もう法律の雰囲気は全く変わると思います。

ですから、そういう何か新しいことを盛り込むと、先ほど権利については非常に消極的なことを言いましたけれども、抽象的な権利を書いて終わりにするよりも、もっと実効的なところに私は踏み込めるという印象を持っております。

**【委員長】** 大変ありがたいご意見をいただきました。次の意見の表明が出ていますけれども、ちょっとお待ちいただいて、ただいまの意見に対しましてご意見がございますでしょうか。

**【K委員】** よろしいですか。

私も今の意見に非常に賛成という意見で、私自身は、交通は1つはやはりPDCAで、ちゃんとやはり当たり前のことですが、プラン・ドゥー・チェック・アクションで回していかなければいけないと。その場合に、社会実験は非常に重要なんですが、私は交通というのはやはり長期の法定計画、これにしないとやはり住民が安心できないんです。毎年毎年、何か計画が右往左往しているようでは困るので、やはり交通基本法をやるのであれば、どうやってこれを長期法定計画として認めていくのかというところを抜いて議論することはできない。

その長期法的計画はちゃんとした上で、プラン・ドゥー・チェック・アクションがちゃんと時間軸の中で管理されていく、チェックされていく、モニタリングされていくと。新しいことが試されていくというような仕組みをやはりちゃんとつくるべきだろうと思いますので、今の意見に関しては、非常に賛成です。

あと、私自身が国民目線で重視してほしいということであれば、1つ挙げるとすれば、これも非常に似ていますが、遅い交通です。今までは速い交通、これに非常に重点が置かれてきていたと思いますが、より遅い交通、人間に非常に近いところの遅い交通をぜひこの中に、もし盛り込めるのであれば、盛り込んでいただきたいと思います。

以上です。

**【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。

**【B委員】** 国民目線・利用者目線というのは非常に重要だと思うんですが。

**【委員長】** 今のご意見に関して。

【B委員】 今の意見ですか。賛成です。ただ、賛成という意味は、言いかけたことな  
んですけれども、いろいろな人がおられる。いろいろな地域がある。その個別性をどう反  
映できるかということが実は大事なので、それをどう仕掛けとして担保しておくかとい  
うのが極めて重要だと思います。

それプラス計画ということになってくると、道州制がどうなるかわかりませんが、  
やはり国、都道府県、自治体という既存の組織範囲で議論が進んでいくと思うんですけ  
れども、やはり交通というのは、時と場合によっていろいろなところを越えて発生するわけ  
です。その辺の柔軟性というのを利用者目線でどう確保するかということも非常に重要だ  
と思います。

【委員長】 では、今の意見の関係ではよろしゅうございますか。それではお待ちの委  
員がL委員から、あとD委員の順番でお願いしたいと思います。

【L委員】 もし、今の意見の関連でしたら、先に。

【委員長】 今の意見の関連で。

【D委員】 イノベーションというところを、今、紹介されたんですが、それについて  
ちょっとよろしいでしょうか。

基本法と新たなイノベーションということについては、私も同感です。それでイノベ  
ーションと言うからには、何かが大きく変わっていないとイノベーションにならないわけ  
ですが、では何が大きく変わっているのか。先ほどの資料1-6-1、許認可行政から規制  
緩和になって、委員長も「この後に何が来るのだろうか」というようなことをおっしゃっ  
ていましたけれども、それと絡めて少しお話ししたいと思います。

この許認可行政、あるいは規制緩和、これは基本的には事業者任せ、事業者が動きや  
すいようなマーケットをきちんとつくることによって、サービスを適切に提供しようとい  
う考え方に基づいていたものだと思います。

しかしながら、モータリゼーションの進展等々で、事業者任せでいてすべてがうまく  
いく世界あるいは時代というのは、私はある意味では終わったのではないかと思います。  
一部の都市域については、まだそれは可能かもしれませんが、特に地方部を中心に終わっ  
ているとあってよい。事業者任せでいて基本的にはうまくいくんだけど、うまく  
いかないところについて何らかの手当てをするというこれまでの考え方から、基本的には  
事業者任せでいてうまくいくところも一部あるだろうが、なかなかうまくいかない、  
という考え方に変わるべきかだと思います。

そうだとすると、これまでは事業者の事業展開意欲に任せてやっていたらある程度うまくいっていたものが、それではうまくいかない。社会的に必要なサービスが十分に供給されない、という時代になったという意味で、私はこれは一種の交通の社会資本化、すなわち、交通産業から公共財的性格をもつ社会資本への転換が起こっていると捉えるべきではないかと思っております。

そのように考えると、今までは一般競争市場で交通事業者が自由にビジネスを展開することにより地域社会が必要とするサービスを供給していたわけですが、これからはそれはなかなか難しい。計画という視点で見ると、これまでは事業者が事業計画を適切に立てていけばサービスがうまく提供されたという時代であったが、これからはそうではない。

となると、これから立てるべき計画は事業計画ではなくて、サービス供給計画である。社会資本を整備する際に社会資本整備計画を立てる、ということと同じです。そうなるのであればこれはもう事業者がつくる話ではなくて、官がつくる、具体的には自治体だろうと思いますが、そういった考え方の転換が必要ではないのかなと思います。であるならば、その計画の内容というのも、自由競争市場を想定した今までのような計画ではなく、基本的には公共調達計画になってくるのではないかな。そこのところに大きなイノベーションがあるのではないかなと思います。

そういった意味で、地域の足を地域で確保するための理念をきちんと表明する長期の交通基本計画を立てる。交通計画というのは私の認識では下位の計画であって、上位の総合計画を、土地利用計画とか都市計画とか地域計画といった機能別の種々の横位計画で分担しながら受けるものでありますので、その役割分担と相互の連携・調整をどのようにするのかを入れた基本計画というものをきちんとつくるといったことが必要ではないかなと思います。そのあたりが、先ほどのイノベーションに関しての私の考えです。

**【委員長】** ありがとうございます。どんどん新しいキーワードが出てきてありがたい限りなんですけれども、サービス供給計画というのが、今、意見がたくさん出そうな感じがしますけれども、新しい概念が出ましたけれども、それに関してもご意見があったらお願いしたいと思います。

**【M委員】** Mです。

今、D委員のほうから、今までの計画がサービス供給計画ではなく、事業計画だったというお話がありましたが、それをちょっと国民目線・利用者目線というところに視点を合

わせてみると、多分、今までやっていたサービスに対して、それが赤字だから補填をするという政策ではなくて、生活とかあるいは交流という場面に使える移動サービスに対して投資する、あるいはそれを使えるようにするために投資をするというやり方に抜本的に変えていかなくてはいけないのではないかということなんだろうと思っています。

例えば、今、例の生活交通サバイバルというところで、453億円が特別枠の中に出ていますけれども、あの一部の枠は、今までの地方バス路線維持費国庫補助の財源が当然その中にも含まれていることになります。しかし、地方バス路線維持に関しても、各都道府県で生活交通維持確保3カ年計画として実は計画しているんです。しかし、その計画は、どの路線がこれだけ赤字で、一応国のルールを満たせそうだから補助をしていこうというところの事業計画なんです。

そうではなくて、じゃあ、その路線というものが維持されることによって、都道府県民の生活の質というものがちゃんと確保できるのかどうか。そのところを評価するのが多分サービス供給計画なんだと思いますけれども、そういった方向に移行していかない限り、国民目線・利用者目線というのはないのかなと。

もう1つつけ加えさせていただくとしたら、そういう事業評価といいますか、その計画評価のあり方というの、形式的な議論、形式的な評価から、実質的な評価のところへ転換をしていかなくてはいけない。例えば形式的評価という場合に、どこが交通不便地域だということで、バス停から300メートルの円をかいたり、駅から1キロの円をかいたりして、ここから外れているところが交通空白で、ここに住んでいる人が不便ですよという評価をする。じゃあ、そのところが全部埋まれば果たしてハッピーになるかというと、1日1本のバスが通るだけでも全部埋まります。ただ、1本のバスが朝、来て、そのまま帰っていくのでは、生活の用足しには使えない。

だから、そういう形式的な評価をやめなければいけないし、バリアフリーにしても、ノンステップバスが増えたというだけだと、ノンステップバスが増えても、じゃあ、実際にスロープを出せるようなバス停が、ちゃんと歩道環境が整備されているかどうかと評価していませんので、実際に使えないよという意見も実際多いわけです。そうした形式的な評価から、もうちょっと生活に使えるサービスであるかどうかという実質的な評価にやはり変えていく必要があるのではないかと。そこが国民目線・利用者目線に立って行うべき対応だと思っています。

以上です。

【委員長】 一連のご意見をいただきまして、少し躁状態になりましたので、一息入れまして、じゃあ、L委員の意見をいただきます。

【総合政策局長】 今の先生方のご議論、大変ありがたいご議論ですけれども、どちらかといえば生活交通とか地域公共交通とか、それに焦点が当たった議論なんですけど、初め副大臣があいさつで申しましたように、今回、交通基本法は何もそれだけを対象にしているのではなくて、交通全般を対象に、したがって国際化とか、例えば環境問題なんかも取り入れる。そういうちょっと広い視野で何を考えていくべきかという、そこでいろいろなご議論をしていただければありがたいなと思う次第でございます。

【委員長】 ご注意ありがとうございました。この前、大臣が社会資本整備のときに言われた大きな視点の話、今日、事務局からご説明いただきましたか。ちょっと忘れてのではなかったでしょうか。じゃあ、局長から一言。副大臣のあいさつの中に入っていたんですけれども、念押しのつもりで。

【総合政策局長】 そういうつもりではなかったんですが。

【委員長】 この前、国交大臣が社会資本整備計画の計画部会にご出席になって、それでグラウンドデザインをなるべく幅広く検討するよというご指示と、国民目線に加えて、いろいろな視線も入っているのではないかとということと、ただ極端に、国内の、それも交通の提供が思わしくないところでの議論だけではなくて、社会全体が活性化するように、元気をつけられるよという視点からも、非常に広くとらえるよというご指摘がございまして。ただ、重要なおもしろい視点をいただいたというふうなことで整理させていただきますか。

それではL委員、お願いします。

【L委員】 それでは、今、まさに局長がおっしゃった線で発言させていただこうと思って挙手させていただいていたところなんですけれども、まず、基本的に今回交通基本法ということで、いろいろと今までの経緯はありますけれども、その一方で交通全般を論じる基本法にしようという趣旨だという、前回、冒頭でご質問申し上げたときにそういうご回答をいただいて、それを私が発言申し上げるのは初めてなんですけど、もしそっちの方向であれば、ぜひそういう方向で議論していただきたいですし、地域公共交通という観点であれば、法律の名称を改変するということで、ご議論、ご検討いただきたいというのが、前回私が申し上げたことであります。

名称変更ではないという場合の意見を申し上げたいと思います。そのときに、先ほど冒

頭で副大臣がおっしゃいましたけれども、来年の国会に出すというのがまず前提であるということであれば、時間が非常に限られているということでもあります。そのときに、やはり我々この場で一番問題になりますのは、先ほどC委員がおっしゃった熟度の問題であります。交通基本法を考える熟度は、外国のモデルは基本的に存在していなくて、我々はこの場で、我々は参考意見を申し上げるだけで、そちらでご検討いただいているわけでありませぬけれども、それこそいまだに港湾の議論はこの場でも十分にされていないように思いますし、並びに道路の問題も空港の問題も十分にされていないようなところでもあります。今のこの第2回の、半ば1時間半たった時点でそういう状況でございますので、非常に熟度が低いのが、これはもう率直な私1人の感想かもしれませんが、皆さん感じているところではないかと思えます。

にもかかわらず、通常国会に出すと。当然ながら、国会に出すということは与野党等々関係なく、真摯な議論の中できちんと皆さんから合理的に、なるほど、これだったら交通基本法を我が国の法律として決めようというようなものであることが必要であると。ところが時間がなくて、熟度が低いとういときにどうするかと、非常に難問を我々は突きつけられているような気がするんです。

そのときに、確かにC委員がおっしゃるように、具体的なインプリメンテーションのところまできちんと議論をして法律をつくるような、これに越したことはないわけでありませぬけれども、まず交通とは何かとか、交通が政府にとってどういう役割をしているとか、交通に関する行政のあり方というのはどういうものがあるのか。

例えば今回出しているこの補足資料1-6-1ですけれども、これは「運輸行政の」と資料に書かれていますよね。これは「交通行政」というものが仮にあるとすると、運輸行政を含むものでありますから、整備の話も当然含まれてくることであるでしょうし、並びに社会資本重点計画というものもあって、それと両輪でということがありますけれども、2つをきちんと分けるということは当然不可能で、我々のここで議論している交通基本法というのが重点計画にも当然ながら影響してくるだろうし、そちらで議論しているようないろいろな防災とかの議論の話が交通にも当然影響してくるというわけでありませぬから、そういう意味で半ばかなり重複しながら議論しなくては当然いけないということであると思えます。

というようなことをもろもろ勘案しますと、基本的なこの「基本法とは」と書かれている目的、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できれば、場合によっ

では今までの熟度の低い中でも、すべてのいろいろな関係者の間でも、この基本理念だったら間違いはないということになる可能性がありますから、可能性はそこにしかないのではないかと一委員として感じます。

それ以外のことをやるのだったら、もう毎日徹夜でずっと議論するのだったらあるかもしれないけれども、まあ、言っても我々は2週間に1回しか我々は集まっていませんし、そちらもいろいろとお忙しいでしょうから、私の一委員としての、〇〇から授業をさぼって出てきているもので、一応言わせていただければありがたいなと思って、今、言っているんですけども、そういうような感じで議論するがいいのではないかという、一委員の意見でございます。

それともう1つだけ。先ほどA委員が非常にすばらしいコメントを發された。通常、我々は交通というのはトリップと考えているんです。違うんです。「交わって通う」なので、実はコミュニケーションを当然つくっているので、交通というものを語るときには、単に交通手段のことだけ議論しているのではなくて、交流という人間の本質的な存在のところまでかかわるような、社会の社会たるゆえの、コミュニティのコミュニティたるゆえの、文化が文化たるゆえのところについての非常に崇高なる議論であります。

30秒で終わりますけれども、残念ながら私どもも交通工学の教科書を書いたりとかやったりするんですが、今、交通計画の教科書に書かれている交通の定義は、全部間違っているんです。「人間の意志が介在する空間的移動」と書かれているんですが、それは完全にもう交わることが入っていない。したがって交通基本法というものを我が国がもし基本法としてうたうのならば、このコミュニケーションが中心であるというところの「通」だけではなくて、先ほどA委員のおっしゃった「交」のところもきちんと入るような理念にしていきたいと思います。

これを議論するためには、来年には非常に熟度が低いので、目的のところぐらいでとめておいたほうがいいのではないかなというのが私の意見でございます。

以上でございます。

**【委員長】** ありがとうございます。前半のご意見なんですけれども、私が理解しているところによりますとというのも変な言い方ですけども、資料2-2-1をまたごらんいただきたいと思うんですけども、そのイメージ図というブルーのところとほかのところがあると。今回、まとめあげたいところでは、まずブルーのところ。

ブルーのところの記述がどういうレベルのものであるかというのが、先ほど交通計画課



長からご説明があったようなレベルのところでもとまっている文章ができればということが目標です。

ただ、これで基本法がどうやって展開していくのかということが十分審議できませんので、別途並行して下の部分とか、これから起こる政策の展開の部分とか、それを各論として審議にならうようなことを、また別途場をつくって同時並行的に行うのではないかと想像しています。

多少熟度が低いというところが、どういう実効を伴ったイメージが描けるのかということとは、きっと多くのところはその後者の場で議論を行って、その熟度を高めていくようなことを同時並行的に行っていかなければならないのかなということを考えていると思うんです。

これにつきまして若干イメージがありましたら、事務局からご説明をいただけるとありがたいと思いますけれども。

**【総合政策次長】** 先ほど局長から申し上げましたが、基本法というのは、どちらかというと抽象的なことしか実は書いておりません。C委員からイノベーションで、例えば協議会ということをご指摘ございましたけれども、現在の法制度の中でも、例えば地域交通の活性化法の中には、名前はちょっと違っておりますけれども、協議会という機能を持ったものが実はございます。私どもの理解では、基本法の中では、具体的な行政スキームにかかわる言葉は書かないのではないかと実は思っております。

一方、先ほど何らかの人というのが1つのポイントではないかということもC委員が実はご指摘されました。事務局というお話がございましたが、例えば基本法の中でも、海洋関係の基本法というのは事務局というのをつくっております。これは、実は海洋関係というのはご案内のように国土交通省のみならず、経済産業省、あるいは農林水産省等々多省庁にわたっております、そのために私どもの国土交通省の中ではなくて、別途新たな組織体をつくって、そういった政府全体としての取り組みを行っているというものがあるわけですが、そういった特別のもの以外、例えばここで例示に挙げさせていただきました住宅関係であるとか、あるいは農林水産省関係で幾つかの例がございましたけれども、そういったところについては新たな事務局といったようなものは設けられていない事例でございます。

私どもも利用者の視点ということを考えますと、何らかの協議会的なものを拡充していく必要があるだろうというふうに考えておりますが、これは個別法の中の問題かなと。こ

の絵で申し上げまして、こちらのほうの議論ではないかと思っております。本日、第2回目でございますが、あわせて第4回までご議論いただきたいと思っておりますが、委員長のほうからお話ございましたこのブルーの部分でございまして、これを具体化するにつきましては、まずその次に計画を一体どうするのかという問題が出てくるのだろうと思っております。

さらにこの計画を具体化する形で、個別法であるとかあるいは予算であるとか、そういった施策が展開されるということになるだろうと思っております、基本法のレベルでどういったところまですくえるのかということについては、今後、これは閣法で出す予定でございしますので、内閣法制局などと調整する必要があるだろうと思っております。

**【委員長】** ありがとうございます。私なりに理解すると、あまり熟度が低いからといって意見を制約することはしたくないと。革新的な話がある中に見えれば、十分拝聴に値するものとして作業を行ってみたいというふうなことを考えていますので、ぜひとも忌憚のないご意見をいただきたいと思っております。

お願いします。

**【H委員】** Hでございます。先生方の意見、いずれも納得いくものばかりなんです、今の話の中で例えば国民目線に絡む話でいきますと次のような課題も出てきます。例えばK委員が最初におっしゃられたような過疎の地方部で、我々のところは地域間格差が非常に大きいので権利を保障してほしいから、例えば新幹線をつくってくれとかいうことを言った場合どうすればよいのでしょうか。何が言いたいかというと、個別の障害のある方のミクロな移動権、交通権を保障しましょうという話に、今、非常にシフトしているわけなんですけれども、もうちょっとマクロに見た場合に、このようなそういう地域間格差に基づくニーズが例えばそれが国民目線の意見なんだという形で、この法律がこのままだった場合に例えば出てくる場合もあるのではないかと思います。それがいいか悪いかということとは別で、それがきちんと議論されていないということが、ひょっとしたら熟度が低いことなのではないかと思います。

そういう意味で、A委員も最初におっしゃいましたけれども、交通というのはやはり地域の活性化に非常に意味あるものであるとか、ある一定以上レベルの交通がきちんと整備されると、その中での移動権がきちんと確保されるものであるというお話がやはりベースにあって、そのあたりの整備の役割をやはり非常に広く認識した上で、議論をしないといけない部分があるかと思っております。

塾度の問題に加え、スコープの問題も残されているかと思います。先ほど局長さんがおっしゃられていたことをまさに私も思っておりまして、その資料2-2-2の一番最後、過去に提出された交通基本法案というのがございます。ここでは、委員長がおっしゃられたように、やはり基本理念、基本的施策、計画、その構成になってはおります。ただ、基本理念のところに環境への負荷を低減するという文言があるんですけども、それに対応するような施策というのは、非常に有効な形では書かれていないのではないのでしょうか。あと、あまり海外のまねをするべきではないかもわかりませんが、先ほどのフランス国内基本法では、地域の経済的な社会的な発展とか、持続可能な発展、国際交易とかいう事柄がその基本理念のところに明確に位置づけられています。そういう観点からも、やはり以前過去に提出されたものの骨組みからしっかり見直されることというのは必要なのではないかなと感じております。

以上です。

**【委員長】** ありがとうございます。先ほどC委員がおっしゃった国民目線イノベーションというのは、スキームとしてのイノベーションであって、対象とする課題が利用者の視野に入っているかということにとらわれることなく、展開するスキームがイノベティブであるということをおっしゃったわけですね。

私はその点で大変共感するんですけども、一方で国民目線という言い方をすると、私の目線も東京に住んでいますので東京の目線になってしまうと。みんな自分の住環境から出た視点になってしまうわけです。だから国民目線というのは、対象とする交通を見る具体的な目でなくて、もう1つの目線というのは、例えば国際目線みたいなものがあって、海外から日本はどうやって見ているんだろうとか、日本の海外の方が参入しにくいところはどこにあるんだろうかと。これも1つの目線であって、そういうふうなマクロ的な目線というのは、きっとここで問いかけている目線のことではないかと思うんです。

だから、先ほど局長からもチェックが入りましたけれども、地域フォースのことで考えておられるというのはそういうことであって、それは十分ご承知おき願ってご議論いただきたいと思います。

それから、発言待ちの委員がおられます。J委員、お願いします。

**【J委員】** 今、委員長が言われたこととわりあいと近いんですけども、ちょっと国民目線というのはまだしも、利用者目線の「目線」という言葉はあまりいい言葉ではないのではないかという気がしています。それで、多分利用者目線の対になっているのは事業

者目線というもので、今まで事業者目線だったからこれからは利用者目線にしましょうという、バランスのシフトのことを強調されたいということはよく理解できますし、それには賛同なんですけれども、本来基本法は利用者目線とか事業者目線とかいう話ではなくて、特に交通のような要素になると、先ほど言われたマクロな視線というのかあるいは、社会目線と言えればいいんでしょうか。いずれにせよ、全体を見据えているということが重要なのではないかと思います。

例えばフランスの基本法では、持続可能な発展ということが最初に書いてあるわけで、そういう目線がやはり一番最初に来るべき話であって、その中で、今まではどちらかという事業者目線でやっていたので、利用者目線をより強調してあげるような、例えばC委員が言われたように、計画段階で利用者が参加することを保障する、あるいはこれはK委員がおっしゃられましたけれども、評価に利用者の評価をどんどん取り入れていく。そういった構成になっていくのかなと思いました。

それから、例えば協議会みたいな具体的なものは多分個別法になるのかもしれませんが、やはり利用者と事業者と行政、そういったものが協議なり連携、協力をしながらやっていくというのは、これは当然基本法レベルの話であって、そこに具体的な固有名詞まで書くかどうかわかりませんが、そのために協議の場は必要で、どういう形であれ設定しなさいというのは、私はやはりそれは基本法レベルできっちり書くべき話なのかなというように思います。

以上です。

**【委員長】** ありがとうございます。

じゃあ、F委員。

**【F委員】** おくれてまいりまして、申しわけございません。まさに今の点についてちょっと思うところがありますので、述べさせていただきます。最初から極端な話から入って恐縮ですけども、ほんとうに極端に言うと、先ほど委員長がおっしゃったみたいに、私も利用者で私も国民なので、やはり私の目線で考えると、私の家のそばにぜひ駅をつくらしてほしいですね。それからバス停も家の近くに必ず置いてください。それからあと、空港のアクセスが不便ですから、やはり空港まで行く直行の鉄道も私の家の前から引いてほしいですし、宅配のセンターも家のそばに置いてほしいというように思うわけです。

結局、国民目線という言葉で皆さんいろいろなことを考えられて、そうした中には私のようなことを主張する人もいるわけです。こういう私のような人が一番困った人であるわ

けです。私は利用者だから、私の目線は利用者目線だろうということになります。そしてこの言葉が法律で書いてあるんだから私の言うとおりにやれよという論理になってしまいます。しかし、これでは困ります。

先ほどJ委員おっしゃいましたけれども、私も「目線」というのは好きな言葉ではありません。しかし、少なくとも政治の世界で国民感情に訴えるという意味では、これは非常に有効な言葉だし、この言葉自体を頭から否定する気はないんです。利用者の目線に立って交通政策をやりますということは、政治の世界ではいいと思うんです。ただ、これを実際の法律に落としていく、行政としてやっていくと、非常に大きな誤解を招く気が私はしています。

事業者から利用者に主役が変わるということ、つまりこれまでの事業者目線を国民目線に変えるということですが、これも変ではないかと思えます。実は事業者と利用者があたかも両方が車の両輪として機能するのが普通であって、どっちが上とか下ではないと思います。どっちが主とかどっちが従ではないと思うんです。

ただ、この言葉を入れてしまうと利用者が主であって、それがすべて支配をして、それに従って供給者がくっついていくというように思えるのですが、それはやはり違うのではないかと思うのです。また、交通市場にはいろいろなものがありますが、例えば非常に競争の激しい都市間輸送とか、あるいは航空分野の国際的競争のときには、事業者さんというのはもう利用者目線なんて言わなくても、利用者目線でサービスを考えなくてはそもそも事業をやっていけない。でなきゃ倒産したり撤退しなくてはならなくなるわけですから、いやでも利用者目線に立たなくてはならないわけで、特に言う必要もないわけです。

問題なのは、地域交通の場合ですが、でもそれはやはり利用者目線を主にしろという意味ではなくて、利用者の要求なり要望なり意向なりをうまくくみ上げていくシステムを作り上げるという意味で言うならば「利用者目線」を取り上げるのは正しいと思います。

要するに、市場には需要と供給があって、事業者と利用者の双方が上下や主従ではなくて、対等な同じ立場で相互の利害関係の調整を図っていく、それを監督する市場の番人が行政当局だという理解を私はしています。ですから、この意味から考えると、この言葉を積極的に入れていく前に、この言葉の意味をしっかりと検討しておく必要があるという気がしております。

以上です。

**【委員長】** ありがとうございました。

A委員、お願いします。

【A委員】　これで終わりにします。

1つ目が、せっかく交通基本法をつくるんですけれども、これはほかならぬ来年2011年につくるという方針で行くならば、このほかならぬ2011年につくられる法律であって、つまり20年前につくるものでもないし、今つくるんですよ。その中では、なぜ今、交通基本法なのかという必然性のようなものをやはりうたったほうがいいと思っています。

社会資本重点計画のほうについても同じことを言っているんですけれども、私は3つの切り口をぜひ全面に出して、だからこそと言いたいんですが、1つは人口減少化、高齢化の中で、日本の地域の構造や国土の構造が大幅に変わっていく時期にあると。その中で交通基本法だ。

それからもう1つは、主として中国等の台頭によって、日本の国際競争力をうんとつけなくてはいけない時期に来ている。しかも従来型の産業構造から変わらなければいけない。そういう国際競争力をキーにしたような、そこでの交通基本法だと。

それから3つ目は、地球環境については、今、始まったわけではありませんけれども、鳩山前首相がお約束したようなこともあって、非常に一生懸命やらなくてはいけない。だからこそ交通基本法だと。この3つの柱から論理が出てくるようにするのがいいのではないかと私は思っています。これが1点目。

2点目、交通については、これは言うまでもないことなんですが、皆さんおっしゃっていることなんですが、非常にどぶ板といいますか、非常に短距離のローカルな交通から、非常に大きな数千キロのオーダーで物を考えなければいけない交通まで、みんな交通なんです。私自身は、この国民目線という言葉はいいのかわかりませんが、要するに少なくともユーザーの視点に立った云々というのは、このローカルに近いところほど有効に活用すべきだし、活用する余地がいっぱいあると。だからこそ、さっきのPDCAサイクルなんていう話がありましたけれども、理念としてはそういう視点を大いに活用することで、理念として書き込んだほうがいいと思います。

だけど同時に言うべきは、国民目線とかユーザーの視点というのは相当に限界があるということも事実でありまして、よくいろいろな国で、物流を悪者にする施策をやるんです。これはほとんどの場合はそのほうが投票になるからです。選挙の票になるんです。個々の人の交通については、みんな自分の関心を持つけれども、物流なんて自分に

関係ないと思っているです。だからつい物流をいじめてしまう。だけどほんとうは自分の生活に直結しているのが物流なんです。国際交通もそうです。つまり、ユーザー目線というのは限界があるんだということも明記して、やはり国家にとっての将来とか、アジア的視点で見たときの将来とか、そういうのも国民目線的なものを並行して言うべきだと思っております。これが2点目。

3点目は、とほいうものの、私は利用者の視点に立ったサービスの評価というのは、なるべくきちんとやって公開していくというのも、国がやるべきか地方政府がやるべきかはわかりませんが、少なくとも現状の主として民間型で交通事業をやっている我が国としては、これは非常に重要だと思っています。

旧運輸省の中でも、例えば自動車の性能について評価して出すとか、いろいろなことをやっていますよね。あるいは通勤混雑なんていうのもそうだし。それが、僕はまだまだ足りないのではないかと思う。だからそういうことを評価してみんなに知ってもら。知ってもらうことを通じて事業者自身が切磋琢磨するという仕組みをぜひ入れてほしい。これが3点目。

最後4点目ですけれども、イノベーションはすごく重要だと思っています。ただ、何人かの先生がおっしゃった意味のイノベーションという意味ではなくて、交通というのは例えば道路がずっとこういう格好をしているのが道路だとか、鉄道といたらこんなものがずっと今までも、これからもそうですよか、バスもああですよというものではないんです。常に変わっていくんです。常に変わっていくような技術開発して、制度も新しくして、どんどんよくしていくのが交通というものの本質なんだよと。それを促すようなふうに通の世界は持っていかななくてはいけないのだよというのもやはり重要な理念だと思うので、イノベーションということについては、そういう面も入れていただきたいなと思います。

以上でございます。

**【委員長】** ありがとうございます。

今日、この場で特にご意見を表明される方はいらっしゃいますでしょうか。

次回でございますけれども、今日の今やっている審議事項の3の①、②というところに該当する議論をいただいているわけですが、次回は③番目です。③にはまちづくり、観光立国、あるいは地球環境問題等々が含まれてくると思います。今、A委員も、地球環境の話をお忘れてはいけないんだよということをおっしゃっていましたが、次回ご意見をいただきたいと思っています。また、審議事項4についても議論をいただきたいと思

います。

ということで、今日の議論の足りない部分は、また次回に継続ということをお願いしたいと思います。本日の議論は、約8時に近いですから、このあたりで終了ということにさせていただきますたいと思います。

次回の小委員会でございますけれども、12月8日の18時からということになってございます。

本日の議事は以上でございます。これをもちまして、第2回交通基本法案検討小委員会を終了させていただきます。委員の皆様方におかれましては、ご多用中にもかかわらずご出席いただきまして、どうもありがとうございました。

最後に事務局からご連絡がございます。よろしく申し上げます。

**【室長】** 事務連絡を3点申し上げます。

まず1点目、冒頭配付資料の中にお配りさせていただきましたが、委員の皆様におかれましては、審議会の運営開催に関するアンケートがございます。本日の審議会の運営、もしくは本日言い足りなかつた分も含めまして書いていただき、お手元の封筒に封をして、その場に置いていただければと存じます。

2点目、次回12月8日の場所でございますけれども、10階の共用会議室Aということで、この会場ではございません。1階下の10階、そして建物反対側ということで、場所が変わりますということをちょっと改めてお伝えさせていただきます。

3点目、本日の議事録でございますけれども、また前回と同様、皆様に議事録を送付させていただきますして、ご了解をいただいた上で公開をしたいということでございます。その後、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。

— 了 —