

# 交通基本法中間整理等に関する コメント

-幹線交通を中心として-

淑徳大学教授  
廻 洋子




□ 移動権保障の視点

□ 地域活性化の視点

□ 環境の視点

# 移動権の保障について

- すべての国民に等しく移動権の保障を規定し、現状の交通に関わる問題点を解決し、交通のあるべき姿を追求していこうという考えかたは評価
- 公共交通は、国や地域の産業、生活、文化のインフラ。観光立国推進にも不可欠。
- コミュニティバスなどの施策は、緊急措置。今後生まれる交通空白地をカバーしきれるものではない。

- 
- 競争規制の緩和は、社会的規制の強化とともに進めるべきもの
  - とはいっても、公共交通には「公共性」とともに「経済性」が不可欠. 双方のバランスが必要
  - 移動権に関する国民の理解、合意が重要



# 地域活性化の視点

□ 幹線交通体系

□ 地域交通

□ 国際交通

# 必要な交通体系の総合的整備

- 異なる輸送機関の歴史
  - 交通機関によって異なる交通施設の公共財としての位置づけ
  - 施設部分と輸送サービスの分離供給、各々の方針の調整要
  - 様々な交通モードの調整要
- ↓
- 交通体系の総合的整備が必要

# 幹線交通体系をめぐる4つの視点

- 幹線交通体系へのアプローチ
- 既存ストックの有効活用
- 地域間アンバランスの是正
- 市場が育てる「グリーン交通技術」

# 幹線交通体系へのアプローチ

- 幹線区間の交通手段には、高速道路等を利用した自動車輸送のみならず、新幹線をはじめとする幹線鉄道、航空、高速バス、海上輸送等の公共交通サービスが並存している。
- 幹線交通は業務、観光、帰省等のさまざまな目的のために利用されている。また、物流に関しても、資源・エネルギーから冷凍食品にいたるまで、さまざまな財が運ばれている。
- 所要時間、料金等の面で多様な交通機関による選択肢が提供されていることは、利用者や荷主のニーズがその選好に応じて充足されることを意味し、全体として高い利便性をもたらしていると言える。



- 従って、特定の交通機関を使うように強制するのは妥当ではなく、効率的な選択がなされるように交通基盤の整備、料金設定、アクセスの改善がなされるべき。
- このため、高速道路、新幹線、空港などについて、どこに重点をおいて投資をすべきか、料金体系をどのようにすべきか、アクセスをどう改善すべきかについては、地球温暖化への影響も踏まえつつ、統一的に対処すべき。
- その意味で、「中間整理」にある「幹線交通体系の総点検」に期待。

# 既存ストックの有効活用

- 高速道路料金無料化の社会実験や上限制の試行は、既存ストックの有効活用による交通・物流の活性化という観点から政府が進めているものと理解。
- 交通ネットワークが完成に近づいている今日、既存ストックの有効活用という視点は重要。
- そうであるならば、同様の観点から、着陸料の見直しによる航空市場の活性化、旧国鉄の資産を受け継いだJR三島・貨物会社の経営基盤強化、内航・フェリーの有効活用などにもしっかりと取り組むべき。

# 地域間アンバランスの是正

- 大都市圏には人や企業が集積し、高い経済水準が維持されている。このため、大都市圏をめぐる交通市場では旺盛な交通需要と高い利便性がもたらされている。地方部ではこの逆が起きている。
- しかるに、大都市圏をめぐる交通サービス水準が高いのは、利用者の負担や企業努力の結果だけではなく、まとまって住んでいるという事情、即ち、「集積のメリット」（外部効果）によるところが大きい。
- その結果、大都市圏を営業区域に含む交通企業は集積の経済の恩恵を受け、大きな利益を上げている。

□大都市圏を中心に交通企業が利益を上げること自体は問題ではないが、次の2点について政策課題がある。

1. 大都市圏を営業区域に含む交通企業は、地域的に独占・寡占の地位を享受している場合があり、採算性のみならず公共性を担う責務を有しているが、利益の追求に偏していないか。
2. 大都市圏を中心に交通企業が国・地方公共団体に納付している法人税等は年間約4,000億円にのぼる。この税収は大都市圏の「集積のメリット」によるところが大きい。これを財源に、大都市圏のみならず地方の交通サービス改善を行うことは一定の合理性を有すると考えられるが、国・地方公共団体にはそのような意識が欠けているのではないか。

# 市場が育てる「グリーン交通技術」

- 交通分野の地球温暖化対策には技術を育てる発想が不可欠。
- わが国が世界に誇る高速鉄道、エコカーなどの「グリーン交通技術」は、いずれも市場のなかでもまれて育ったもの。
- 今後の交通政策においては、将来を見据え、グリーン交通技術が育つようにしていく視点が必要。
- 高速道路料金のエコカー優遇のような環境低減インセンティブの充実、モーダルシフトの推進、中央リニア新幹線導入への論議などは重要。

注：以上の発表内容は個人としてのものです。所属する組織のものではありません。

# 地域交通は街づくりと共に

- 地方公共団体(特に市町村) 主体
  - 人口減少、少子高齢化社会に対応した、公共交通を軸としたコンパクトなまちづくり
  - 公共交通沿線における集約的拠点の形成
  - コミュニティーに配慮・住民参加
  - 環境に配慮
- ↓
- 交通基本計画と都市計画の一体化

## 国際交通機関等

- わが国経済の国際競争力の維持および強化(第7条)  
↓
- 需要に見合う供給を用意できるか
- 観光政策と空港政策(容量、アクセス、費用、サービス) & 航空政策(オープンスカイ、チャーター、LCC)の一体的な取り組みで急増する東アジアの需要に対応。
- 羽田空港の国際化、成田空港の完全民営化、関西3空港問題、JAL問題等の課題をいかに扱うか。