

くるま社会のあり方

交通基本法とこれからの自動車交通

2010年 6月7日

一般社団法人 日本自動車工業会 交通委員会

「交通基本法の制定と関連施策の充実に向けて - 中間整理 - 」についての 当会の意見

意見 1	交通基本法制定の主旨について	2
意見 2	「環境に優しい交通体系」の実現方策について	1 1
意見 3	ユニバーサル・デザインに配慮した交通施設の整備について	1 5
意見 4	「移動権」について	1 8

意見1. 交通基本法制定の主旨について

交通基本法制定の主旨は、一部の地域や住民、特定の交通モードのみを強調するのではなく、『広く国民を対象に、自動車*を含めた各交通モードの特徴を活かし、モビリティ(移動手段)の充実を図ること』とするなど、包括的な視点を持つべきです。

なお、文章表現については、自動車の役割と意義を踏まえ、適切な記述をお願いしたい。

* 自動車とは、道路運送車両法(自動車の種別)により、具体的には乗用車、バス、貨物車、二輪車、原動機付自転車を指す(以下同様)。

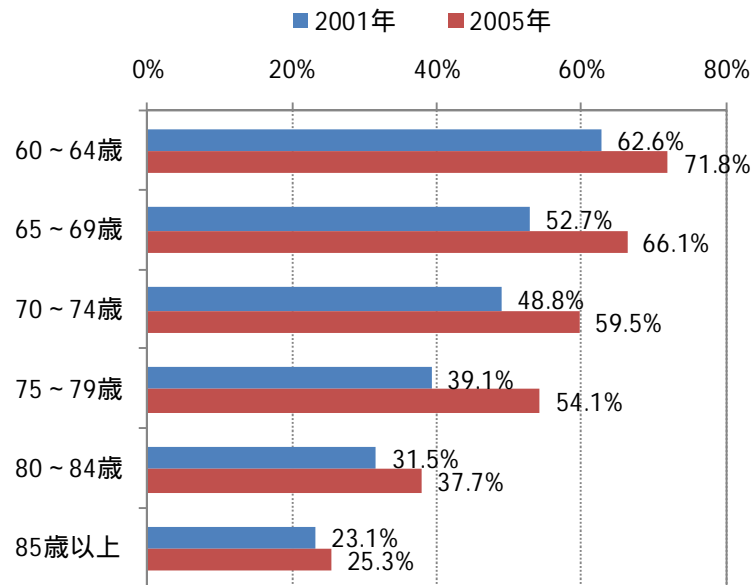
【自動車の重要性を示すデータと事例】

- | | |
|----------------------------|--------|
| (1) 活動的シニアの増加と自動車 | p3 ~ 4 |
| (2) 体の不自由な方のモビリティと自動車 | p5 |
| (3) 欧州地方都市の活性化事例、都市交通の日欧比較 | p6 ~ 8 |
| (4) 交通分担率の国際比較 | p9 |
| (5) 地域の実情に合った交通モードの選択 | p10 |

(1) 活動的シニアの増加と自動車

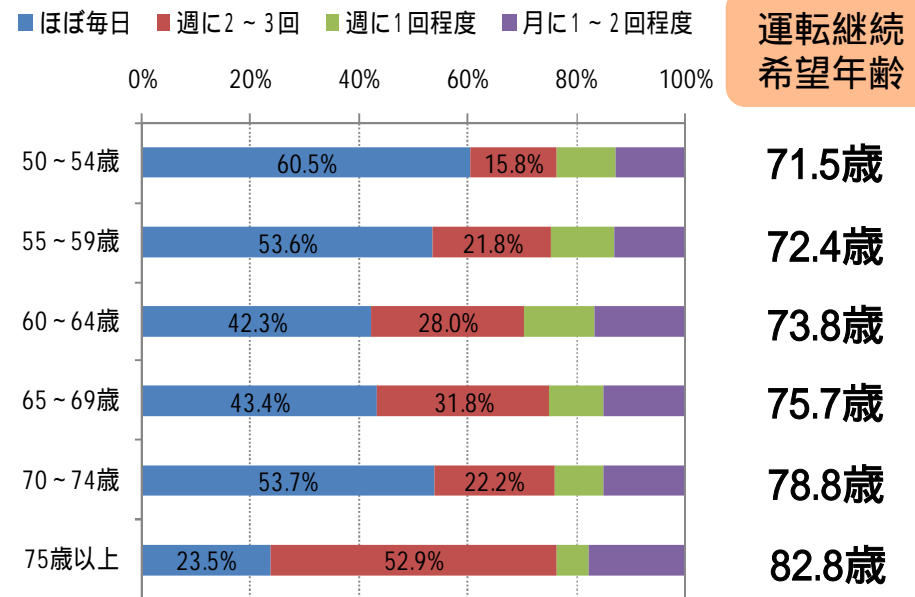
活動的なシニア層は増加傾向（図1）
 シニアドライバーの運転頻度は高く、また個人差はあるものの、一日でも長く運転を
 続けたいと考えている（図2）

図1 「ほとんど毎日外出する」シニアの年齢別割合



出典：内閣府「高齢者の住宅と生活環境に関する意識調査」

図2 シニアドライバーの自家用車の運転頻度と
 運転継続希望年齢の平均値（2008年）



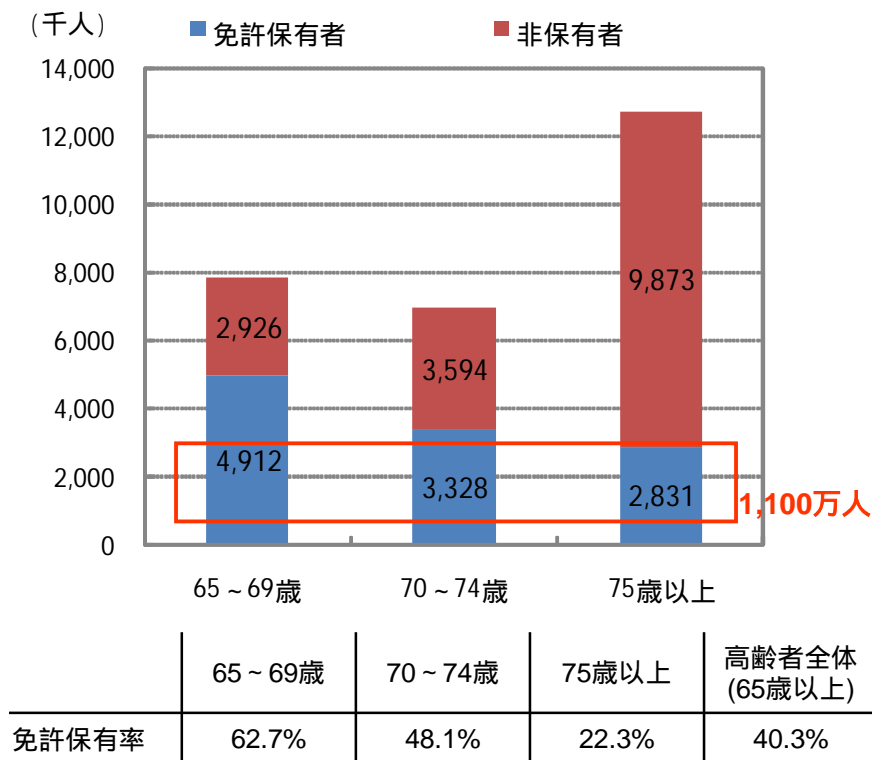
出典：自工会アンケート調査

シニアドライバーは多数存在（図3）

75歳未満の高齢運転免許保有者は、長期的に見ても1,300～1,500万人（図4）

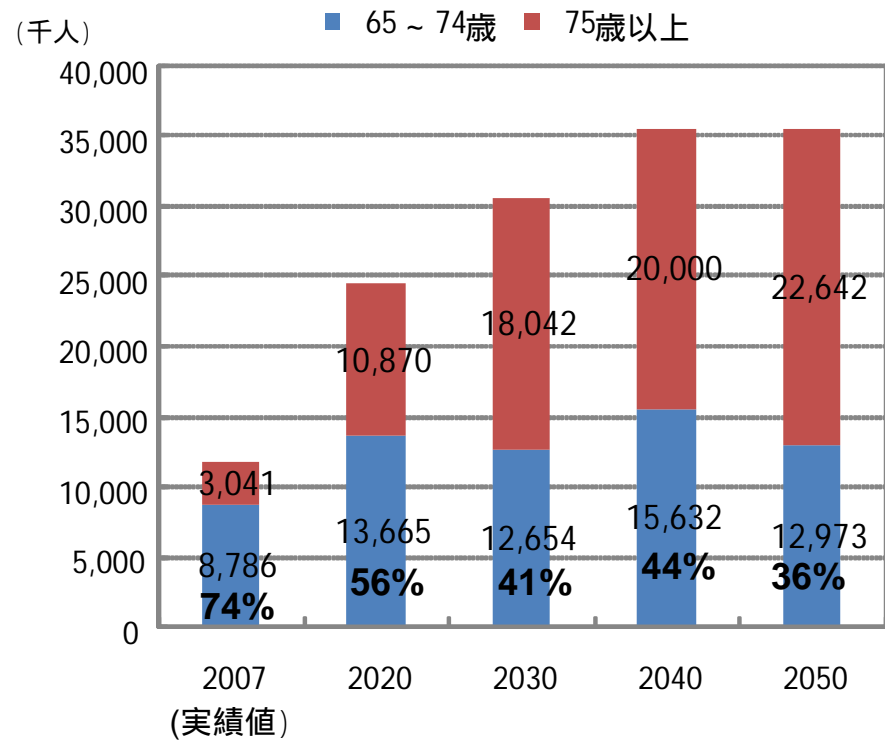
自動車は、お年寄りにとっても不可欠な交通手段

図3 年齢別運転免許保有者数
(2007年)



出典：警察庁資料などより作成

図4 シニアの運転免許保有者数の概算推計値

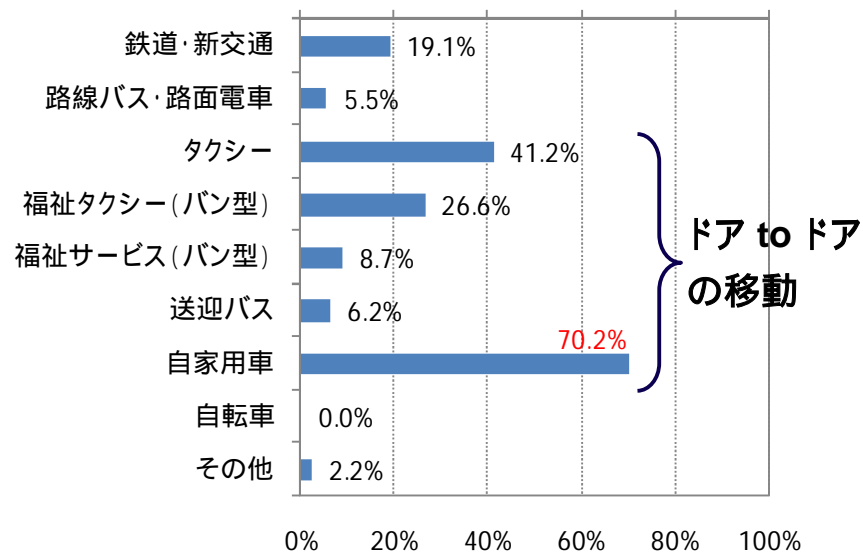


出典：人口問題研究所、警察庁資料などより推定

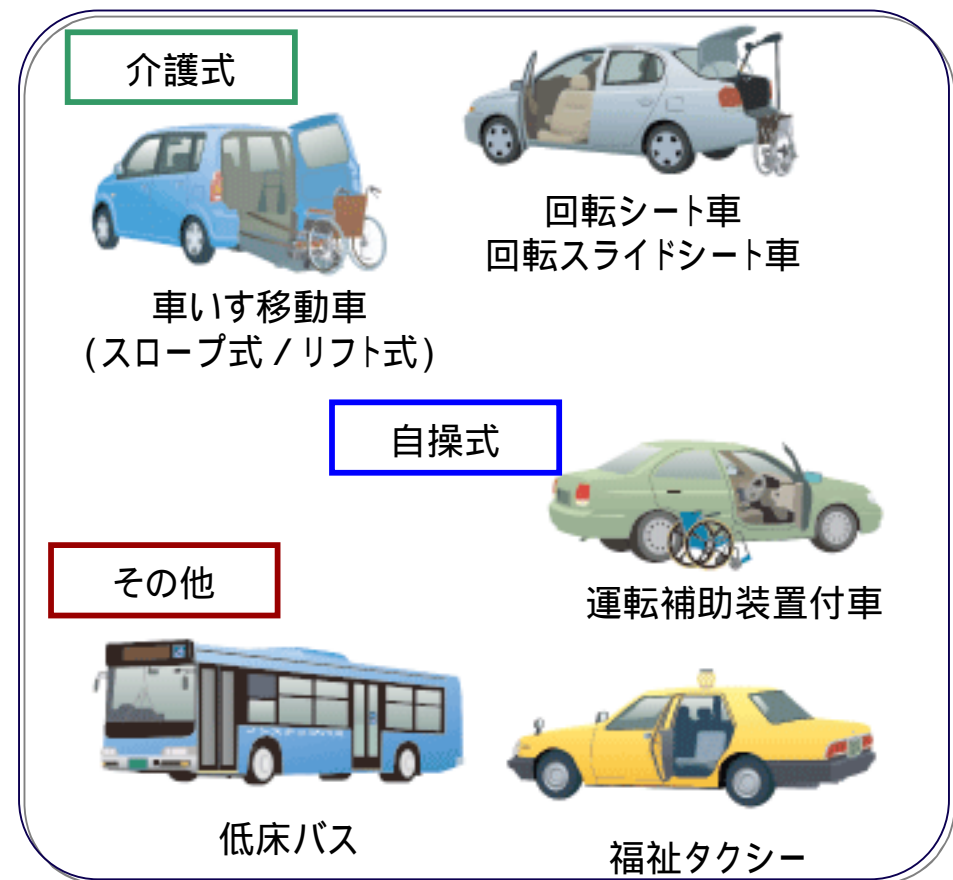
(2) 体の不自由な方のモビリティと自動車

肢体不自由者のうち約7割が外出時に自家用車（同乗を含む）を利用（図5）
 介護式／自操式の福祉車両、低床バスや福祉タクシーなど、自動車メーカーは様々な車両を提供

図5 肢体不自由者の外出時の移動手段
 (複数回答)



出典：国土交通省自動車交通局「バリアフリー化タクシー車両等の開発及び標準化仕様の策定調査」(2003年)



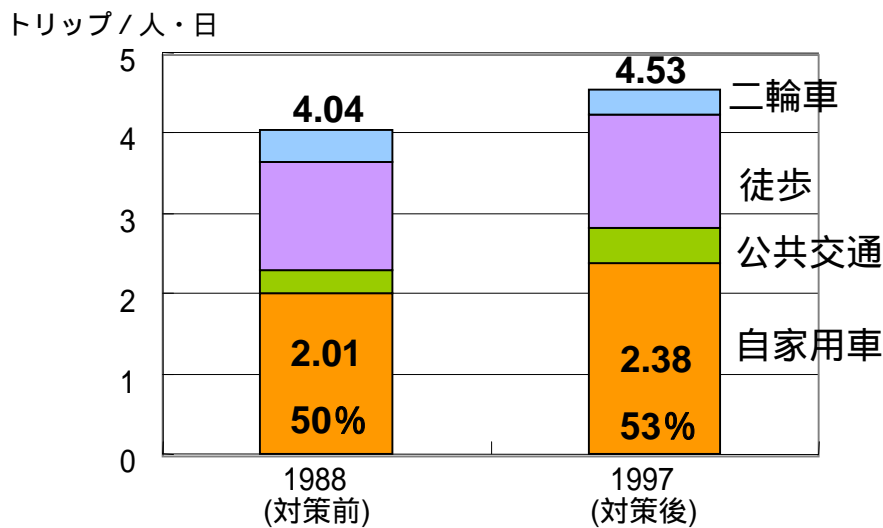
出典：いづれも自工会「はじめての福祉車両ガイド」

(3) 欧州地方都市の活性化事例、都市交通の日欧比較 モビリティの充実による都市交通の活性化

総合的な都市交通対策を実施した都市の多くは各交通手段ともトリップ数が増加（図6, 7）
モビリティが充実したことにより交通手段の選択肢が増え、都市交通が活性化
我が国も、自動車を含むと交通手段の効率的な連携が重要

図6 ストラスブール都市圏の交通分担率

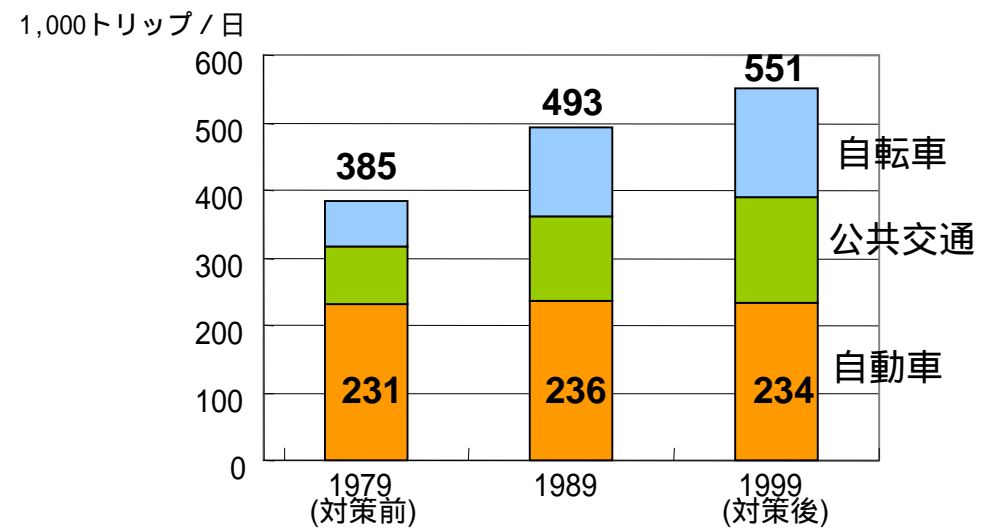
主な取り組み
LRTの拡充
トランジットモールなど歩行空間の拡充



出典: "Synthèse Enquête Ménages Déplacements 1997", ADEUS ; 「都市と交通」63 より作成

図7 フライブルク市の交通分担率

主な取り組み
LRT・バスの拡充
自動車道路網の整備
パークアンドライドの推進



出典: Sustainable Human Development in a Medium-sized City: The Example of Freiburg, Germany より作成

都市構造の相違と地方都市における自動車の役割

日本の都市の8割以上の地域交通圏が「拡散型」に分類される（表1）

日本の地方都市では、自動車と公共交通の特徴を活かし補完し合いながら、交通手段の連携を図ることが重要

表1 都市のコンパクト性の分類例（全国273の地域交通圏）

	タイプ	定義と該当交通圏数	主な地域交通圏の中心都市
拡散 226 (83%)	強自動車依存型	人口集中度が低く、公共交通の衰退が激しい	13 長井市、喜多方市、佐久市、大田原市、益田市、鹿屋市、読谷村 など
	弱自動車依存型	人口の集中度が低く自動車による通勤・通学者が多い	150 網走市、北上市、つくば市、糸魚川市、御殿場市、福知山市、伊万里市、沖縄市 など
	混在型	人口集中および交通の利用状況にはっきりとした特徴がみられない	63 千歳市、八戸市、金沢市、富士市、長野市、岐阜市、福山市、下関市、大分市 など
比較的コンパクト 47 (17%)	職住隣接型	徒歩・自転車による通勤・通学者が多く市街地が狭い	25 函館市、青森市、秋田市、松本市、静岡市、鳥取市、高松市、佐賀市、名瀬市 など
	弱公共交通志向型	人口集中度はある程度高いが、公共交通利用はそれほど多くない	14 札幌市、仙台市、新潟市、名古屋市、京都市、広島市、福岡市、熊本市 など
	集中TOD型	人口やその他施設が集積しており、公共交通利便性が高い	6 小田原市、熱海市、野洲町、大阪市、久留米市、那覇市
	拠点TOD型	市街地は広いが人口やその他施設が集積し、公共交通利便性が高い	2 東京23区、神戸市

地方では複数台保有を余儀なくされているなど、生活を支える上で自動車の必需性は高い(表2)
 日欧とも、地方都市の主要な移動手段は依然として自動車(図8)
 日本の地方都市圏の交通分担率は、現状でも欧州の地方都市と変わらない(図8)

表2 市町村別 世帯あたり自家用乗用車の保有台数

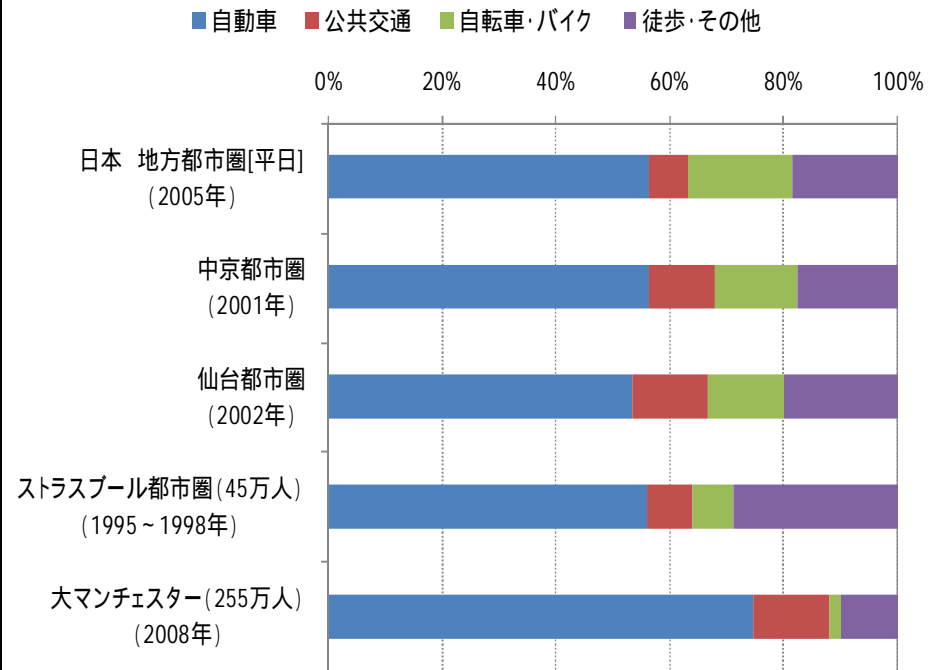
(台/世帯)

上位10市町村			下位10市町村		
1	茨城県 千代川村	3.929	1	東京都 中野区	0.294
2	愛知県 飛島村	2.890	2	東京都 豊島区	0.304
3	茨城県 旭村	2.431	3	鹿児島県 十島村	0.312
4	茨城県 大和村	2.415	4	鹿児島県 三島村	0.312
5	群馬県 小野上村	2.403	5	東京都 新宿区	0.324
6	栃木県 芳賀町	2.392	6	東京都 北区	0.332
7	福島県 白沢村	2.333	7	東京都 文京区	0.346
8	埼玉県 川本町	2.323	8	東京都 荒川区	0.351
9	栃木県 湯津上村	2.319	9	東京都 品川区	0.356
10	富山県 下村	2.303	10	東京都 杉並区	0.364

注) 全国1,844市町村(東京都特別区を含む)を集計対象とした
 保有台数は軽を含む

出典: 自検協、全軽自協(2006年3月末現在)

図8 日欧地方都市圏の交通分担率

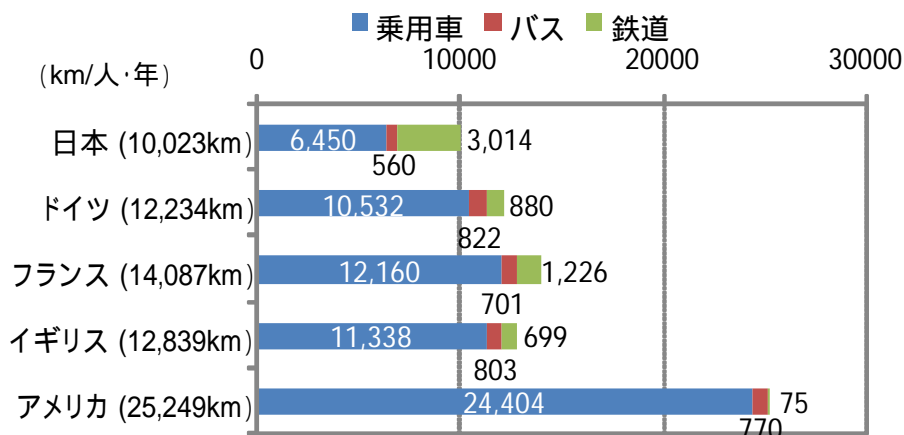


出典: 英国交通統計、H17年都市交通特性調査(パーソントリップ調査)などより作成

(4) 交通分担率の国際比較

日本は、旅客の国民一人当たりの移動距離は欧米よりも短く、公共交通や貨物船舶の割合が高い(図9、図10)
国際比較の観点から、日本は「くるま依存社会」とは言い切れない

図9 旅客 国民一人当たりの年間移動距離と交通分担率
(いずれも2004年値、航空を除く)

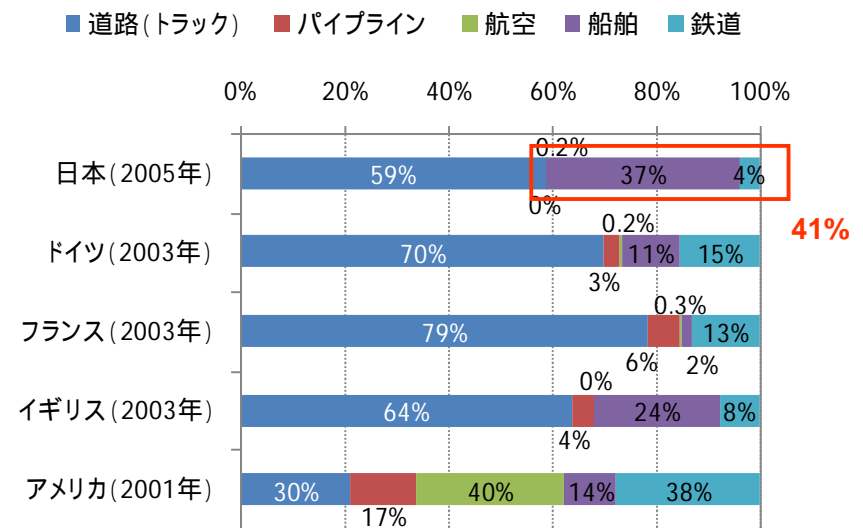


	乗用車	バス	鉄道
日本	64.3%	5.6%	30.1%
ドイツ	86.1%	6.7%	7.2%
フランス	86.3%	5.0%	8.7%
イギリス	88.3%	6.3%	5.4%
アメリカ	96.7%	3.0%	0.3%

出典: 英国交通統計、国土交通省資料より作成

図10 貨物 交通分担率

(トンkmベース)

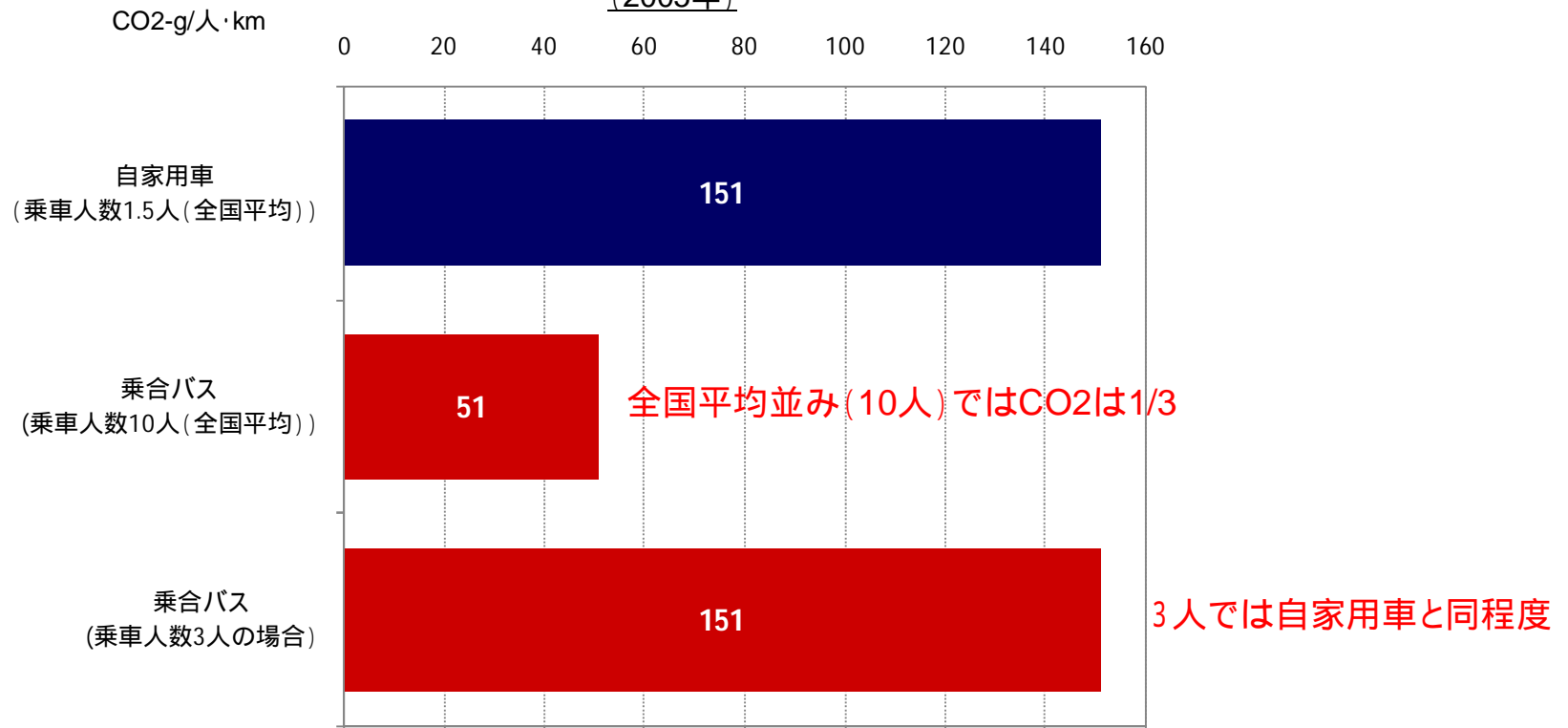


出典: 英国交通統計、国土交通省資料より作成

(5) 地域の実情に合った交通モードの選択

乗員が少ないローカル線ではミニバス等、乗員が多い都市圏では大型バスなどを整備すべき
地域の実情にあった交通モードの選択が必要

図11 輸送機関別 乗員あたりのCO2排出量
(2005年)



出典:国土交通省、環境省資料より作成

意見2. 「環境にやさしい交通体系」の実現方策について

「環境にやさしい交通体系」を実現する上で、まず、道路交通環境の整備など交通流の円滑化をはじめ、総合的な対策の実施を謳うべきであり、新たな交通規制の導入については、慎重に判断する必要があります。

*踏切道の立体交差化、環状道路・バイパスの整備、パーク&ライド駐車場の整備、渋滞情報や信号制御の高度化、公共交通への乗り換え情報の提供等を指す。

【交通対策の総合的实施に関するデータ】

(1) 自動車ユーザーの声

p12

【経済合理的な貨物輸送モードに関するデータ】

(2) 距離帯別輸送分担とトラックの自営比率

p13

(1) 自動車ユーザーの声

自動車ユーザーの多くが道路整備の充実を望んでいる（図12）
 渋滞や割高な高速料金をはじめ、ユーザーは道路交通に不満を持っている（図13）

図12 道路整備の必要性についての意識
 (2006年)

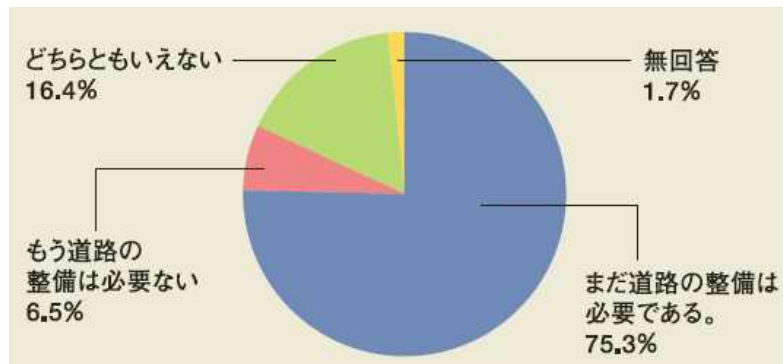
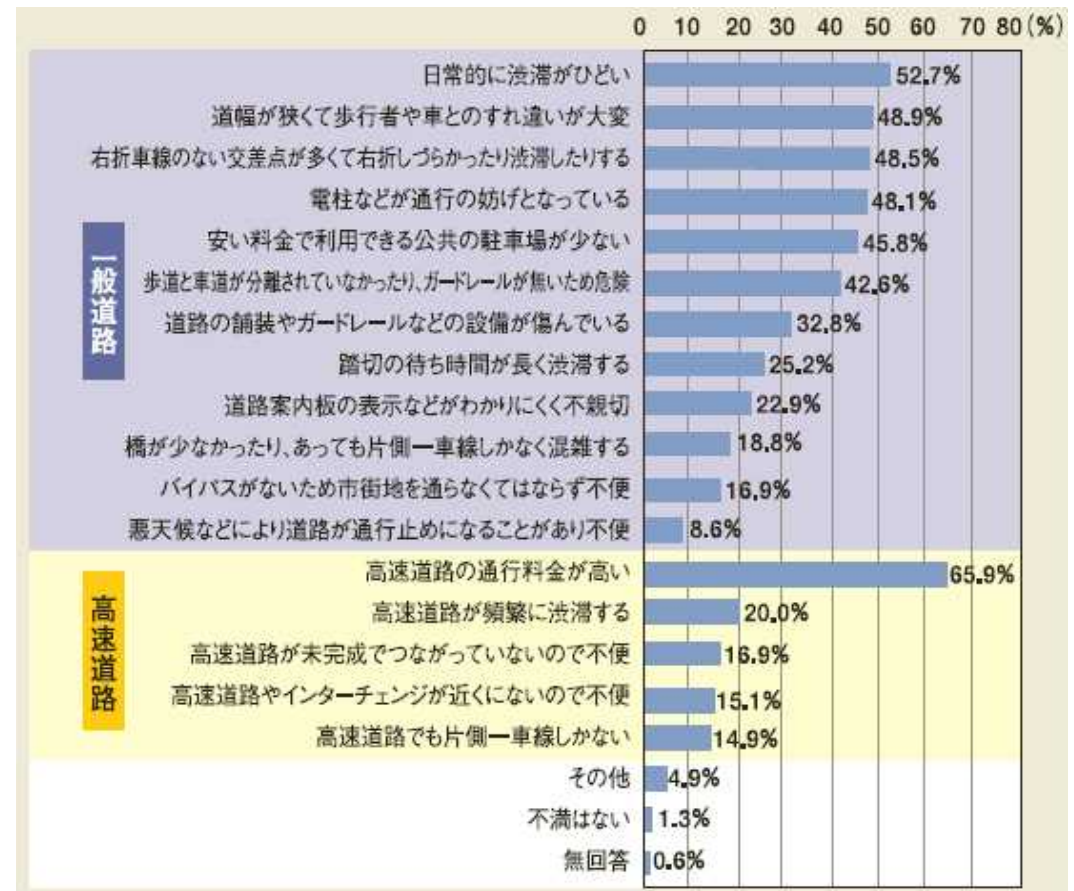


図13 道路交通についての具体的な不満点
 (2006年)

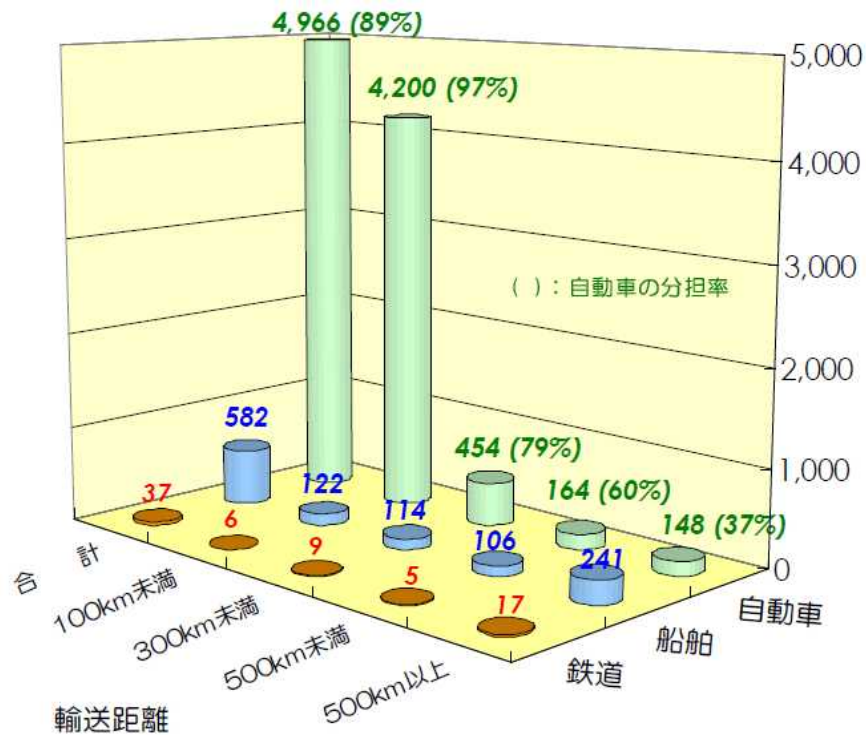


出典: いずれも、自動車税制改革フォーラム「道路整備と自動車税制に関するアンケート」

(2) 距離帯別輸送分担とトラックの自営比率

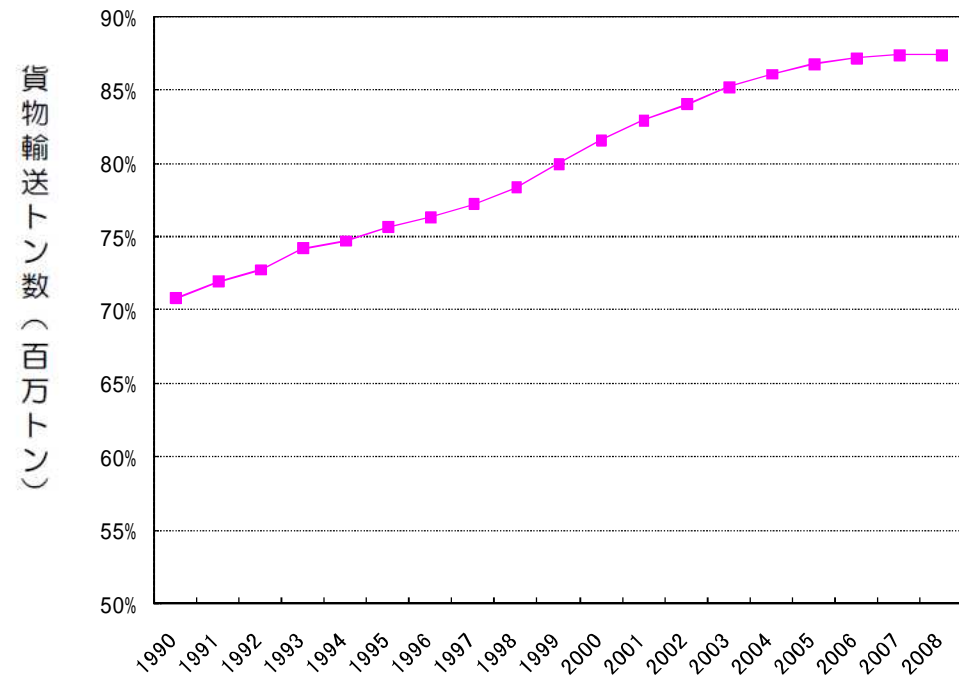
貨物モーダルシフト 自動車は貨物輸送の中心。船舶等への切り替えの可能性は長距離のみ
 自営転換 既に上限に近い営業用比率に

図14 距離帯別 輸送分担(トンベース)
 (2005年)



出典: 国土交通省資料より作成

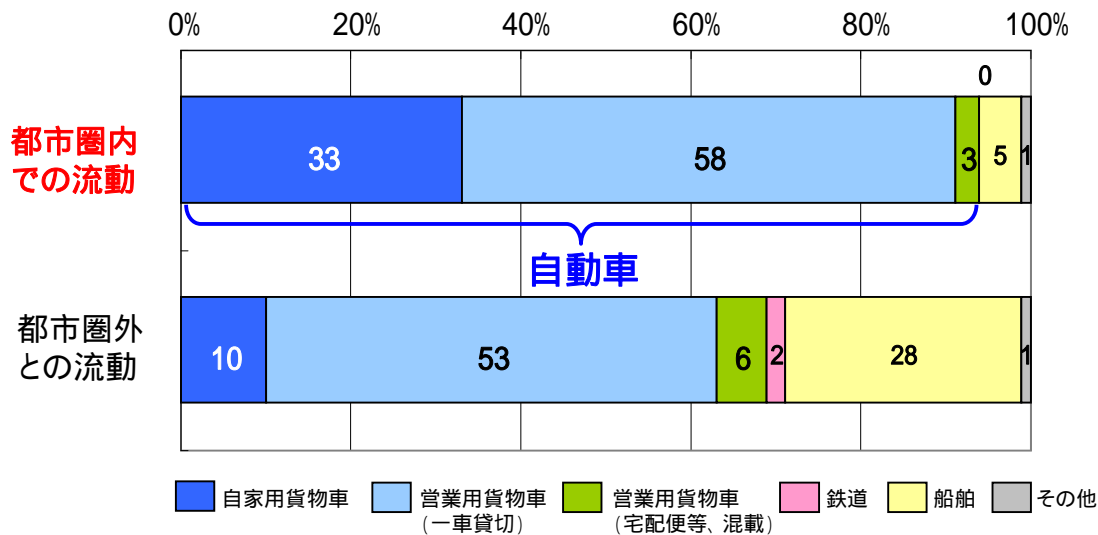
図15 トラック輸送の営業車比率



出典: 国土交通省資料より作成

都市内の物流の輸配送手段は、ほとんどが自動車
 7割弱の企業が、多頻度小口輸送やジャストインタイム等、高度な物流サービスを重視

図16 東京都市圏の輸送手段構成
 (純流動・重量ベース)



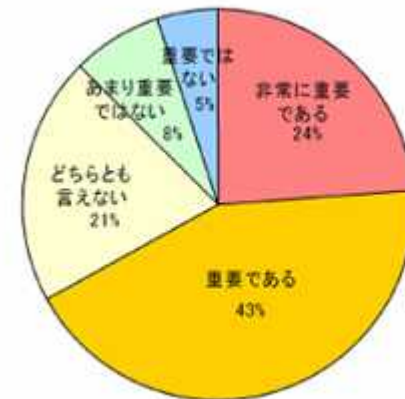
注: 本調査では、調査対象事業所に入り出る際の輸送手段を調査した。そのため、例えば、鉄道を利用した輸送であっても、事業所を出発する際に貨物車を利用していれば、輸送手段は貨物車として把握される。

- ※1 自家用貨物車 : 白色(または黄色)のナンバープレートを付けていて、自己の貨物及び他人の需要に応じて無償で輸送を行う貨物車。
- ※2 営業用貨物車 : 緑色(または黒色)のナンバープレートを付けていて、他人の需要に応じて有償で貨物の輸送サービスを行う貨物車。
- ※3 一車貸切 : 営業用貨物車を貸切して輸送している場合(自分の荷物のみ輸送)。
- ※4 宅配便等混載 : 宅配便のように貨物一つ単位で輸送を依頼している場合(他の荷主の荷物と一緒に輸送)。

図17 高度な物流サービスに対する企業の意向



◇ジャストインタイム等、時刻指定への対応



意見3 . ユニバーサル・デザインに配慮した交通施設の整備について

交通施設には、地域公共交通だけでなく、自動車交通に関わる施設も明記し、**高齢者を含むドライバーが安心して運転できる道路交通環境作りを重点施策とすべき**です。

【道路交通施設整備の重要性を示す事例】

- (1) 視認性向上のための道路施設の改良事例
標識類の改良や高輝度化、高機能舗装 p16
- (2) ITSを活用した予防安全 p17

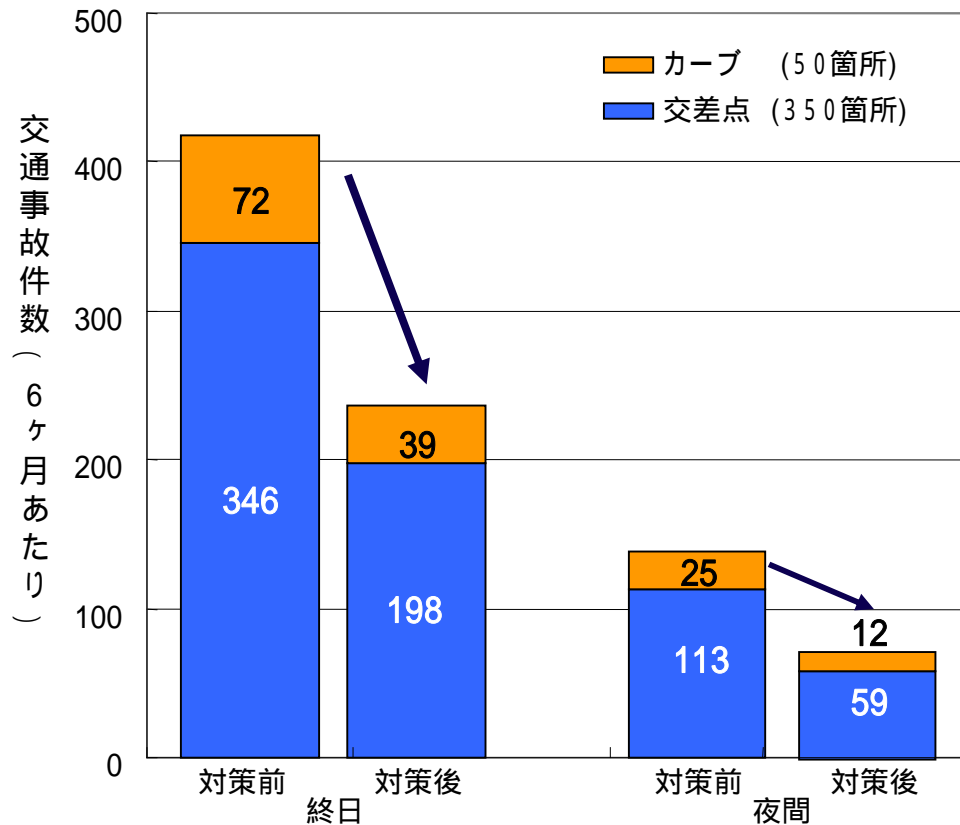
(1) 視認性向上のための道路施設の改良事例

標識類の改良や高輝度化は、シニアドライバーの動態視力低下を補うなど、交通事故件数を大幅に減少させる効果(図18)

高機能舗装は排水が良く雨天時でも視界が確保されるため、安全・快適な運転に貢献

事例1 標識類の改良や高輝度化

図18 栃木県における対策前後の事故件数の変化
(対策前後各6ヶ月間の比較)



出典:下野新聞(2008.7)より作成



出典:栃木県警資料などより作成

事例2 高機能舗装

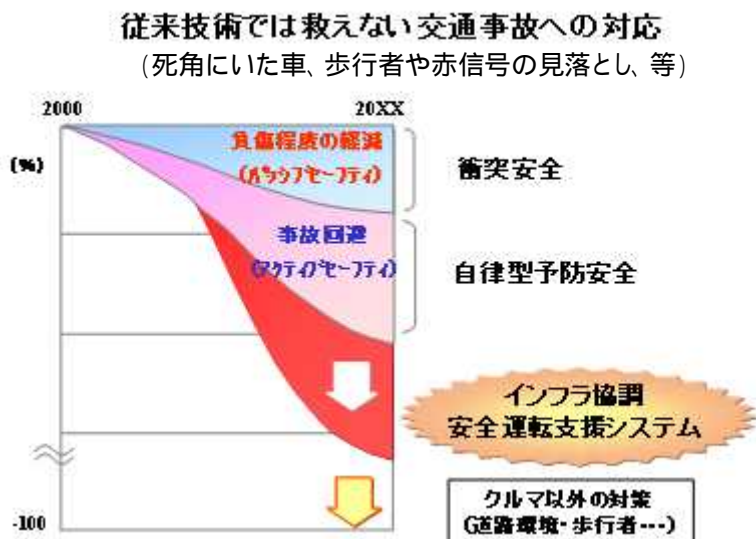


出典:NEXCO東日本資料

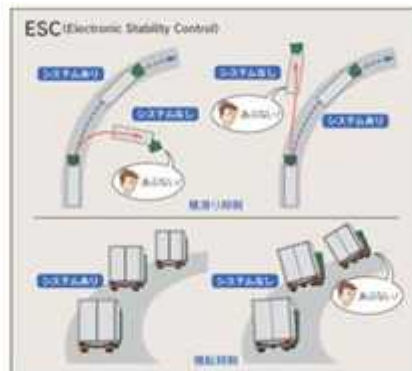
(2) ITSを活用した予防安全

交通安全に関する政府目標*を達成するには、交通事故の予防が重要
ITSを活用した安全運転支援システムの導入の推進

*2018年までに交通事故死者数を2,500人以下



【自律型予防安全 機能例】



【スマートウェイ (DSRC)】 ＜自車道・路車間システム＞

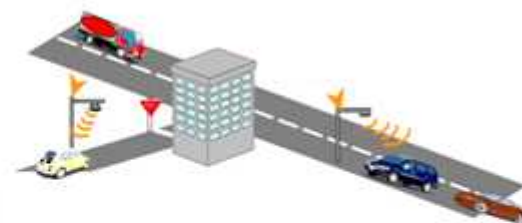


【先進安全自動車 (ASV)】 ＜車車間システム＞



(平成18年度国土交通省重点施策資料)

【安全運転支援システム (DSSS)】 ＜一般道・路車間システム＞



(第2回新交通管理システム(UTMS)懇談会資料)

意見4 . 「移動権」について

「移動権」には、**「交通手段選択の自由」**を追記すべきです。

【「交通手段選択の自由」の保障を示すデータと事例】

(1) フランス交通基本法とイギリス交通白書から

p19

(1) フランス交通基本法とイギリス交通白書から

フランスの交通基本法では、移動権として移動手段選択の自由を保障
イギリスの白書でも、自動車の役割を認めつつ、公共交通の整備を進めています
日本の交通基本法でも「交通手段選択の自由」を移動権として明記して、自動車を含めた多様な交通モードの充実を図るべきです

【フランス 交通基本法】

1982年12月制定

第1条 下記の事項を実効するものとする。

全ての利用者のもつ移動する権利およびこれに関して交通機関を選択する自由。

第3条 旅客及び貨物運輸政策は、下記各号に関して各種の個別及び公共輸送機関のもつ長所及び短所を考慮しつつ、各輸送機関の調和及び相互補完関係を達成し、その発展を図る。

【イギリス 新交通政策に関する白書】

1999年 ジョン・プレスコット環境・地域・交通担当大臣

(前文より)

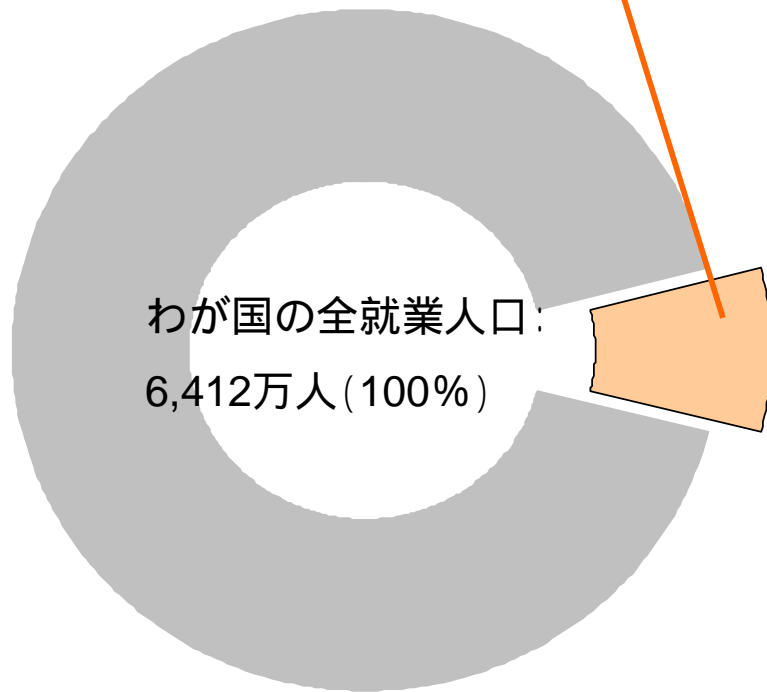
この白書の主たる狙いは、選択肢を改善することにより個人の選択の幅を広げること及び長い期間に亘り持続可能な交通を確保することである。

公共交通がよくなれば、より多くの人々が利用するようになる。しかし、自動車は依然、多くの人々の機動力として重要であろうし、自動車所有者の数は引き続き増加するであろう。そのため、我々は自動車利用者のカーライフもより良好なものにしたい。プライオリティは新たな道路整備よりも、既存道路の維持に置かれるし、また信頼度を高める要綱な道路網の管理に置かれる。

日本の自動車産業について

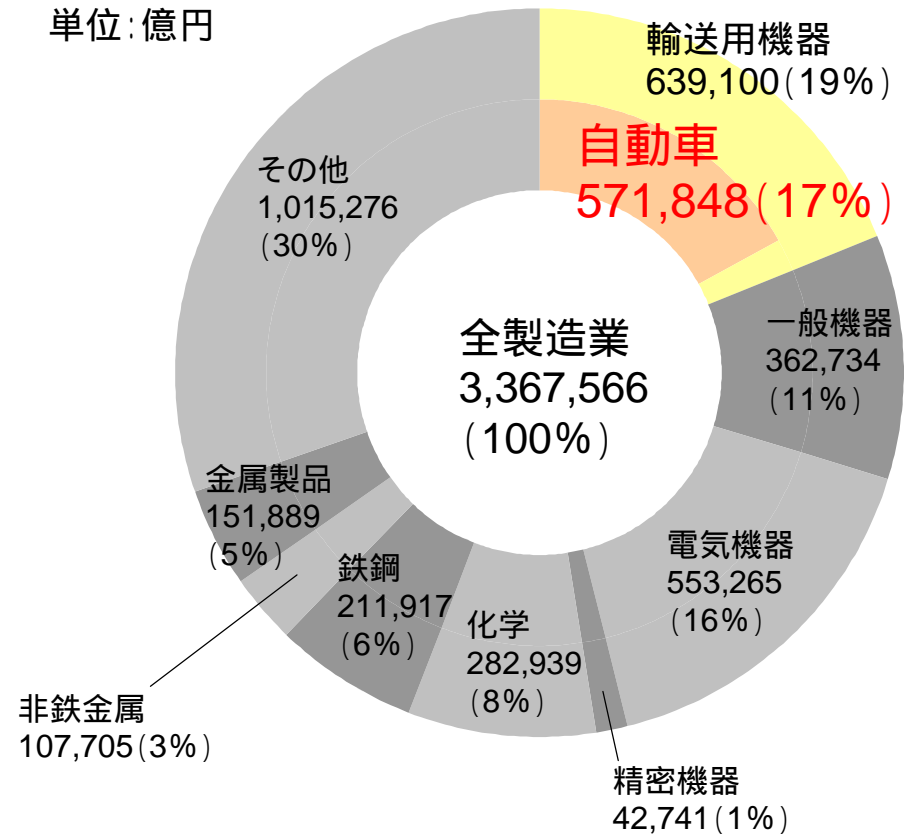
1) 自動車関連産業と就業人口

自動車関連就業人口:
515万人(8%)



2) 製造品出荷額等

単位: 億円



交通基本法の制定、並びに、これからの交通政策のあり方について、今後とも、幅広く議論させていただければ、幸いです。

ありがとうございました。

【連絡先】

一般社団法人 日本自動車工業会
交通統括部

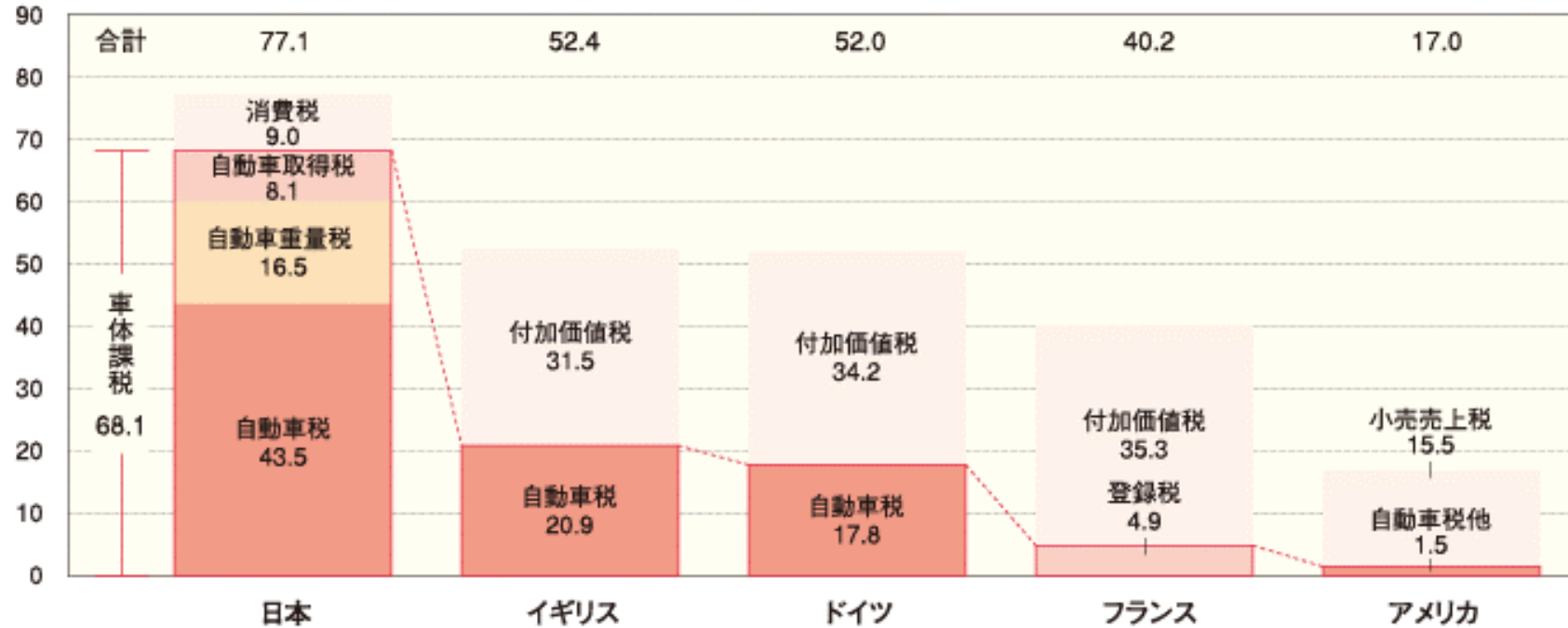
〒105-0012 東京都港区芝大門1-1-30 日本自動車会館

TEL: 03-5405-6123 FAX: 03-5405-6136

参考資料

● 自動車関係諸税（取得・保有段階の車体課税）の国際比較

単位:万円



前提条件:①排気量1800cc ②車両重量1.5トン未満 ③車体価格180万円 ④フランスはパリ市、アメリカはニューヨーク市 ⑤ドイツの排出ガス規制はEuro4 ⑥フランスは課税馬力8 ⑦11年間使用(平均寿命) ⑧為替レート:1ユーロ133円、1ポンド152円、1ドル94円(2009年4月~2010年3月の平均)
 注:1.日本以外は2007年3月時点の税体系に基づく試算。2.日本は現在の税率(自動車重量税額は2010年4月1日からの引き下げ後の税率(5,000円/0.5トン)で計算)。3.各国の環境対策としての税制政策(軽減措置)は加味していない。4.各国の登録手数料は除く。5.フランスは2000年をもって個人所有に対する自動車税は廃止。 日本自動車工業会調