

第1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15日

【室長】 定刻となりましたので、ただいまから第1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。

なお、この小委員会は、交通政策審議会交通体系分科会、社会資本整備審議会都市計画・歴史的風土分科会、社会資本整備審議会道路分科会の各分科会のもとに設置され、合同で開催されるものでございます。

本日は、政務官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。

【政務官】 改めまして、皆さん、こんばんは。本日は、大変お忙しい中、お集まりをいただきましてありがとうございます。国土交通大臣政務官を拝命いたしております〇〇でございます。まずもって委員の皆様方には、交通基本法案検討小委員会の委員へのご就任ご快諾をいただきまして、心より感謝申し上げる次第でございます。また、本日は、大変寒い中、また、大変足元の悪い中、大変お忙しい中ご出席をいただきまして、重ねて心より御礼を申し上げる次第でございます。

先生方ご案内のとおり、交通というのは、人・物・金・情報の流れと言われるところでございます。また、人にとって社会参加をする、まさに不可欠な要素とされているところでもございます。一方で、少子化・高齢化、あるいは人口減少、あるいは環境問題、さまざま交通を取り巻く環境が大きく変化をしていく中で、今後の交通に関する基本理念、それを示す交通基本法を制定する必要があるのではないかと認識をしているところでございます。

このため、国土交通省におきまして、昨年11月から交通基本法の検討会を開催してまいりまして、本年6月には、「交通基本法の制定と関連政策の充実に向けた基本な考え方

(案)」というものを取りまとめ、公表させていただきました。また、適宜パブリックコメントも実施をさせていただいてきたところでございます。このたび交通基本法案の立案に向けまして、検討すべきと考えられます基本的な論点につきまして、有識者の皆様方から専門的なご意見をいただき、また、ご議論をいただきたく、交通政策審議会及び社会資本整備審議会のご意見を伺わせていただくということとなったところでございます。今後の時代の変化に対応した新たな交通政策の基本となる交通基本法となりますように、皆様方からのご意見、ご議論をしっかりと受けとめまして、今後取り組んでまいる所存でございますので、どうぞ忌憚のないご意見、また、ご議論をいただきますよう、心からお願い申し上げます。冒頭私からのごあいさつとさせていただきます。どうぞよろしくお願いいたします。

【室長】 どうもありがとうございました。

マイクなしで失礼しております。

本日は16名中13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。F委員、D委員、J委員におかれましては、おくれてご参加されるとご連絡をいただいております。

第1回の会合でございますので、ここでご出席の委員の方のご紹介をさせていただきたいと存じます。

まず、この小委員会の委員長として指名されました〇〇委員長でございます。

【委員長】 〇〇でございます。よろしくお願いいたします。

【室長】 A委員でございます。

【A委員】 Aでございます。よろしくお願いいたします。

【室長】 B委員でございます。

【B委員】 Bでございます。

【室長】 C委員でございます。

【C委員】 Cでございます。どうぞよろしくお願いいたします。

【室長】 E委員でございます。

【E委員】 Eと申します。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】 H委員でございます。

【H委員】 Hです。よろしくお願いいたします。

【室長】 I 委員でございます。

【I 委員】 I 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】 L 委員でございます。

【L 委員】 L でございます。よろしくお願いいたします。

【室長】 ここで委員長から一言ごあいさつをいただきたいと思います。

【委員長】 ○○でございます。ちょっとのどがいがらっぽくなっておりますので、しゃべりにくいんですけど、冒頭の政務官からのお話のとおり、交通基本法案の論点整理に向けてこの会合が役に立てればいいなと思っておりますけれども、何せ、私、情報通信の専門家でございます、交通政策については若干疎い面がございます。ご専門の先生の力をかりて十分な審議ができればと思っております。よろしくご協力をお願い申し上げます。それでは、どうぞよろしくお願いいたします。

【室長】 ありがとうございます。

それでは、カメラの頭撮り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 1-1 から参考資料 3 までをお配りしております。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傍聴いただいておりますことをあらかじめご了承くださいと思います。

それでは、本日、これ以降の進行につきまして、委員長をお願いしたいと思います。よろしくお願いいたします。

【委員長】 それでは、議事に入ります。

きょうを含めて合計 4 回の会合が予定されていると伺っています。ですから、なるべく 1 回ごとに審議の大方のまとめをしながら進んでまいれたらよろしいのかと思っていますので、よろしくご協力をお願いしたいと思います。

まず、本日の第 1 は、交通基本案検討小委員会の進め方についてでございます。これにつきましては、大きく分けまして、小委員会の運営、議事の公開に関する事、次は、これまでの検討状況及び小委員会での審議の進め方に関する事をご検討願います。

まず、小委員会の運営、議事の公開に関する事項につきましては、資料が用意されてい

ますので、事務局から説明をお願いします。

【室長】 小委員会の運営につきまして、ご説明をさせていただきます。

この小委員会は、資料1-1にありますとおり、国土交通大臣が交通政策審議会及び社会資本整備審議会に交通基本法案の立案における基本的な論点についてのご意見をお伺いしたことを受けて行われるものでございます。また、この運営につきましては、参考資料1にございます、交通政策審議会、社会資本整備審議会のそれぞれの審議会令、審議会運営規則及び分科会運営規則に基づいて行っていただくものでございます。

続きまして、この小委員会の議事の公開についてご提案をさせていただきます。資料1-2をごらんいただきたいと存じます。読み上げさせていただきます。

交通基本法案検討小委員会の議事は、プレスを除いて一般には非公開とする。また、議事録については、委員等による内容の確認を得た後に、発言者の氏名を除いて国土交通省ホームページにおいて公開することとする。なお、プレスによるその議事の撮影は頭撮りのみとするということでございます。ここに書いてございませんが、あわせて配付資料、本日配付させていただいた資料についても、国土交通省のホームページにおいて公表することとさせていただきますと思います。

以上でございます。

【委員長】 ただいまの説明について、ご意見、ご質問がございますでしょうか。

よろしゅうございますか。

それでは、小委員会の議事の公開については、資料1-2のとおりお認めいただいたということにさせていただきます。

次に、これまでの検討状況及び小委員会での審議の進め方につきまして、資料が用意されていますので、説明をお願いします。

【交通計画課長】 事務局でございます。交通計画課課長の〇〇でございます。

まず、資料1-3-1をごらんいただきたいと思います。民主党・社民党が平成14年に第1次の、18年に第2次の交通基本法案を議員立法の形で国会に提出をしております。その内容は、後ろのほうについております資料の1-7-2に添付させていただいておりますが、昨年夏の衆議院の解散に伴いまして、これ自体は廃案となっております。その後、昨年秋の政権交代を機に、国土交通省では、政務三役が交通基本法の制定と関連施策の充実に向けて検討を行うとの決定を行いまして、副大臣、大臣政務官が主催するこの資料1-3-1にございます交通基本法検討会を開催いたしまして、関係者からのヒア

リングを行ってまいりました。右上にございますように、本年の7月の参議院選挙のマニフェストにおきましては、人々の社会参加の機会確保、環境にやさしい交通体系の実現をめざして、「交通基本法」（仮称）を制定し、公共交通を含む総合的な交通体系を構築します。との記述が盛り込まれております。

交通基本法検討会は合計13回開催いたしました。その間2月に第1次のパブリックコメントを実施いたしまして、3月の30日に中間整理を公表、これについてもパブリックコメントに付しました。さらに、6月22日に基本的な考え方の案を公表いたしまして、これにつきましてもパブリックコメントに付してございます。

基本的な考え方の（案）のポイントは、次の資料1-3-2にお示しをしております。柱といたしましては、3つございまして、まず、移動権の保障と支援措置の充実、2番目に、交通体系、まちづくり及び乗り物、三位一体の低炭素化の推進、3つ目に、地域の活力を引き出す交通網の充実というふうに整理をしております。とりわけ移動権の保障にかかわる地域公共交通につきましましては、差し迫った問題として、平成23年度の予算におきまして、既存の8つの補助制度を統合した抜本的な新しい支援制度の要求を行っているところでございます。

この基本的な考え方の（案）に対する国民の意見は、資料1-3-3、次の資料にまとめさせていただいております。合計351件のご意見がございまして、1ページの中断にございますように、公共交通の役割についての意見、下のほうにございますが、移動権の保障についての賛成と慎重に考えるべきとの意見、あるいは2ページの上のほうでございすけれども、公共交通に関する財源の確保について100件近い意見が寄せられております。時間の関係で詳細な説明は省略させていただきますが、4ページ以下には個別の意見をリストアップさせていただいておりますので、ご参考にしていただければと思います。

これまでの検討状況については、以上のとおりでございまして、続きまして、本小委員会での審議の進め方についてのご提案させていただきたいと思っております。

まず、ご審議をいただきます基本法というものの性格につきまして、資料1-4-1に整理をいたしましたので、ごらんいただきたいと思います。資料1-4-1でございす。我が国では「何々基本法」という名の法律が38本既にございます。参考資料2に詳しい一覧表がついてございますので、後ほど参考にしていただければと思いますが、この資料1-4-1の左側にございますように、基本法と申しましても、他の法律と同様に国

会の決議によって成立したものでございまして、形式的な効力の点で異なるところはございませんけれども、特徴といたしましては、4点ございまして、まず、1点目といたしましては、国政に重要なウエートを占める分野について、国の制度、政策等の基本方針が明示されると。2点目といたしまして、基本法と同一の分野に属するものを対象とする他の法律に優越する性格を有すると。3つ目に、基本的な施策の推進等の事務をつかさどる機関が設けられることが多いと。4点目といたしまして、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して、通常その大半は訓示規定か、あるいはプログラム規定で構成されております。パターンは右側にございますように、目的、基本理念、責務、基本的施策、計画等ということになってございます。

以上を踏まえまして、本小委員会におきましては、資料1-4-2、次の資料でございしますが、この1枚目でございますような流れでご審議をいただけないかと思っております。資料1-4-2でございしますが、まず、交通の現状や交通をとりまく環境の変化を踏まえまして、審議事項の1つ目といたしまして、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。今、何が問題となっているのか。これまでの交通政策をどのように評価するか、反省すべき点は何か。国民目線、あるいは利用者目線に立った交通政策を展開すべきではないか。審議事項の2といたしまして、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。審議事項の3といたしまして、国民目線・利用者目線に立った場合、どのような対応を行うべきか。具体的にどのような視点を設定すべきか。特に重点的、優先的に設定すべきものは何か。例えばまちづくりとの関係をどのように考えるか。審議事項の4といたしまして、関係者の責務、役割分担をどのように考えるか。国、地方自治体、事業者、国民それぞれに求められることは何か。各主体の関係をどのように考えるか。以上につきまして、本日を含めまして、年内に4回の開催を通じまして、論点についてのご審議を賜りたいと思っております。そして、12月末に基本的なこの論点についてのご報告をちょうだいできればと思っております。

その場合に、恐縮でございしますが、その次のページ、資料1-4-2の2ページ目でございしますが、本日は、第1回目でございますので、おおむねこの進め方についてご審議を賜った上で、2点目、3点目、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。それから、移動権の問題について残った時間でご審議いただいております。2回目以降は、この移動権の問題を含めまして、国民目線、利用者目線に立って行くべき対応について、3回目につきましては、国民目線、利用者目線に立っ

て行うべき対応と、関係者の責務、役割分担その他ということにさせていただいてはどうかと思っております、4回目に報告の（案）をご審議いただいておりますということでございます。

そして、その場合に、より具体的にどのような審議の論点の例があるかということ、資料1-4-3に、1枚でございますけれども、まとめさせていただいております。僭越でございますけれども、読み上げさせていただきますと、まず、1番目の論点につきましては、①といたしましては、人口減少、少子・高齢化、地球温暖化問題への対応等さまざまな課題が指摘されていますが、我が国は、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とお考えでしょうか。その中で、交通基本法により実現すべき交通の役割についてどのようにお考えでしょうか。②これまでの交通行政は、上記のさまざまな課題に対して的確に対応してきたとお考えでしょうか。また、どのような分野において問題があったとお考えでしょうか。問題があるとお考えの場合には、その原因・背景についてどのようにお考えでしょうか。③今後の交通政策を展開していく上で、どのような視点、理念に立つべきとお考えでしょうか。

以上が1点目の論点の例でございます。

2点目の論点につきましては、まず、1点目として、移動権の保障につきまして、賛成、反対等さまざまなご意見が寄せられておりますけれども、今、移動権の保障が議論される背景（理由）についてどのようにお考えでしょうか。②移動権の内容についてどのようにお考えでしょうか。③移動権や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お考えでしょうか。

3点目の論点につきましては、①といたしまして、さらに具体的にどのような視点（理念）に立つべき（具体的にどのような姿を目指すべき）とお考えでしょうか。②、①の視点（理念）に基づいて、特に重点的、優先的に取り組むべき課題及びその方向性は何であるとお考えでしょうか。③例えば以下の政策との関係はどのようにお考えでしょうかということ、1）まちづくり、2）観光立国推進、3）地球環境問題へ対応。

4点目の論点に関しましては、まず1番目として、国、地方公共団体、事業者、国民それぞれに求められることは何であるとお考えでしょうか。②例えば国と地方公共団体との関係、地方公共団体と事業者との関係等、各主体の相互の関係について、今後どのようにあるべきとお考えでしょうか。③交通分野における「新しい公共」について、今後、どのようにあるべきとお考えでしょうか。

以上を読まさせていただきました。

また、これまで交通基本法検討会、冒頭ご説明させていただきましたが、3回ほどパブリックコメントをいただいております。そういったことも踏まえまして、この審議会に小委員会におけるヒアリングということにかえまして、自治体、事業者団体等へアンケートを実施させていただいてはどうかと。それをこの小委員会にフィードバックをさせていただいて、ご審議に活用していただくということを提案させていただきたいと思っております。この場合の質問事項につきましては、今、述べました1-4-3と同様の内容として、資料1-5-1にリストアップをさせていただきました事項について、その後ろに1-5-2にアンケート送付先のリストがついてございますけれども、こちらのほうに送付させていただきまして、アンケートにお答えいただき、これをまとめてフィードバックをさせていただいてはどうかというふうに考えているところでございます。

以上でございます。

【委員長】 ありがとうございます。

それでは、今の説明のうち、資料1-4-2、1-4-3、これは事務局からのご提案でございます。論点の整理で、並びに今後の議題、会合と議題の割り振り方でございます。また、1-5-1、1-5-2につきましては、アンケートの内容の紹介と配付先のご提案がございました。以上につきまして、ご意見、ご質問があったらお願いします。

論点につきましては、おおむねこれまでの政務三役を中心とした検討会の内容の整理になっていると思いますが、大方その中でも議論の骨子が拾われていると思っておりますけれども、これにつきましていかがでしょうか。よろしゅうございますか。

【C委員】 一つよろしいですか。論点自体は異論はございませんけれども、特に移動権の保障といったようなことにつきましては、いわゆる都市部と、それから、地方部で随分事情が違うということがございますので、その違いというものはある程度留意して議論するのが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。ただいまのことをテイクノートしておきたいと思いますが、ほかにはございますか。

では、きょうの一番最後のところで移動権の議論を行いますので、C委員のご意見をはじめとして議論を行いたいと思います。

それでは、この場では、ご提案の1-4-2並びに1-4-3につきましては了解をい

ただいたということと、アンケートを行うということについてはご了承を願ったということと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】 ありがとうございます。それでは、次の議題に移ります。

本題の議事進行ということでございますけれども、きょうの論点のまず第1点は、交通分野の現状及び交通をとりまく環境の変化についての議論を行っていただきたいと思えます。まずは、資料が用意されていますので、事務局からご説明をお願いします。

【交通計画課長】 それでは、資料1-6-1と2、それから、きょうご欠席の委員のお2方のご意見、資料1-6-3、こちらをほうを使いまして、ご説明を申し上げたいと思えます。

まず、1-6-2のほうに、確認でございますけれども、今から分厚い資料をご説明させていただきますが、それについては、先ほど申し述べました主な論点についての関連資料ということでご理解をいただきたいと思えます。

それでは、資料1-6-1の表紙をめくっていただきますと、まず、目次が出てまいりまして、右下に2とページ数が書いたところがございますけれども、2つに大きく分けさせていただきます。交通をとりまく環境の変化と交通市場の動向。そして、交通市場の動向のところは、輸送機関ごとの動向、運輸部門からのCO₂排出量、分野ごとの現状、それから、主な課題の背景に分けて資料を用意させていただいております。

それでは、早速内容の説明に入らせていただきたいと思えます。

まず、5ページをお開きいただきたいと思えます。5ページでございますが、交通をとりまく環境の変化の1つ目といたしまして、ここでは高齢化、人口減少の推移についてのデータをお示ししてございます。今年の9月時点の調査では、人口は1億2,735万人で、高齢者が2,944万人、比率といたしましては23%という状況になってございます。

6ページは、三大都市圏及び地方圏における人口移動でございます。高度成長期には三大都市圏への人口流入が進みましたが、70年代後半にこれが終息をいたしまして、その後90年に向けまして、東京圏への一極集中が進んでございます。その後、バブルの崩壊後に一度振り子が戻るような時期がございましたが、90年代後半から再び東京への流入が進んでいると。ただ、直近では世界金融危機の影響を受けまして、ターニングポイントに差しかかっているようにも見受けられます。

7ページでございますが、都道府県別の人口の増減を社会増加率、これは縦のほうで

ございますけれども、それから、自然増加率、横のほうに分けてプロットしてございまして、青い点が1980年から85年にかけての変化、赤い点が2000年から2005年にかけての変化でございまして、東京は自然増加率が下がる一方で社会増加率、他の地域からの流入が増えていると。一方、沖縄は増加率は鈍化しているものの、自然増が高いと。他の地域は押しなべて停滞ないし減少という状況でございます。

8ページは、今後の人口の推計値を詳しく示したものでございますが、今後2025年には人口が1億2,000万人を下回りまして、2045年には1億人を下回ると、高齢化率は2023年に3割、2050年に4割と見込まれてございます。

次に、交通をとりまく環境の変化の2つ目でございますが、10ページをごらんください。GDPの推移でございます。我が国のGDPは、過去10年以上にわたりまして成長が滞っているという状況でございますが、11ページには、その次でページでございますが、一人当たりGDPの国際比較が示されてございまして、赤い線が日本でございます。他の国々が着実に成長しているのに対しまして、我が国は長期にわたりバブル崩壊後、低迷が続いているという状況でございます。

続きまして、大きな区分で2つ目の交通市場の動向の1番目、輸送機関ごとの動向について説明させていただきますと、まず14ページに鉄道がございまして。鉄道の旅客数は、平成に入りまして少し低迷しておりましたが、最近はやや持ち直してきているという状況でございます。

15ページは、乗合バスでございますが、こちらのほうは長期の低落傾向にございます。とりわけ地方における利用者数の減少が著しいと。一方、バス事業者数は、分社化ですとか、規制緩和による新規参入によりまして大幅に増えていると、こういう状況でございます。

続きまして、16ページは、国内の旅客線でございます。こちらにも輸送人員が長期低落傾向にある中で、事業者数は若干増えると、こういう状況でございます。

17ページは、国内航空旅客でございまして、13年度までは右肩上がりでありましたが、その後、原油高ですとか、あるいは直近の世界金融危機の影響を受けまして、一進一退という状況でございます。国内航空旅客の特徴といたしましては、66%が羽田利用者というようになってございます。

次に、18ページでございます。貨物輸送についてでございますが、90年ごろまでは増えておりますけれども、それ以降トンベースでは減少、トンキロベースも横ばいなし

減少という状況でございます。

次に、国際輸送でございます。19ページは、国際航空旅客でございます。こちらのほうは、長期的にグローバル化進展で、あるいは訪日外国人の増加などで成長している市場ではございますが、13年の同時多発テロ、15年のイラク、SARS、20年のリーマンショックと、大きな外的要因のつめ跡が見られるという状況でございます。

一方、物量のほうは、20ページでございますが、世界の国際海上コンテナの取扱量でございますけれども、我が国の港湾における取扱量も10年で1.8倍と拡大しておりますけれども、アジアがそれをしのぐ3.6倍と大きく成長している状況でございます。

続きまして、運輸部門からのCO₂排出量についての資料が22ページに出てまいります。貨物と旅客に分けますと、下の緑、黄色、赤が貨物輸送からのCO₂排出量でございます。1996年をピークに減少し続けております。2008年時点では1990年比で13.6%の減となっております。経済構造の変化に伴いましてバルク輸送が減少している。自家用トラックから営業用トラックへの転換が進んでいる。長距離における鉄道、海運の活用が一定程度見られる。トラックをはじめとする輸送機器の燃費の向上などが寄与しているものと考えられております。一方、旅客輸送のほうは、2001年がピークでございます。その後は減少傾向にございますけれども、2008年時点では90年比で8.3%増という状況でございます。

23ページにその機関別の内訳が出てございますが、自家用乗用車の割合が90年に39%でございましたが、これが2008年には49%に増加をしているという状況でございます。それが旅客分野の割合を押し上げているという状況でございます。

引き続きまして、分野ごとの現状でございます。まず、地域交通でございます。25ページをお開きください。人口密度と公共交通、自動車の利用率を示したものでございますけれども、平成11年と17年の変化を矢印であらわしてございます。人口密度の低い左側の都市圏では、人口密度がやや低下すると同時に自動車の利用率が上昇している。一方、右側の人口密度の高い都市圏では、人口密度と公共交通の利用率が少し上昇していると、二極化をしている状況でございます。

次に、26ページでございます。左のグラフは全国を207の生活圈ゾーンに区分いたしまして、それぞれの地区の路線バスの収支率とその地区に居住する人口に占める非人口集中地区（非DID地区）の人口の比率をデータとしてプロットしたものでございます。縦軸は、路線バスの収支率、横軸は非人口集中地区の人口割合でございます。右端の1.

0とございますのは、すべての人口が非人口集中地区、つまり過疎地ということでございまして、左のゼロというのは、東京23区、大阪市などの大都市でございます。ここからわかりますように、人口が集中している地区ほど路線バスの収支率は高いと。逆に、人口がまばらな地域ほど収支率が低くなってございまして、近似曲線を引きますと、横軸、右端でございまして、1.0のところは収支率が5割という状況にございます。ちなみに、右上にも収支率の高いところがございまして、日光のような観光地でございます。このような収支状況にございますので、右側にありますように、運行系統で見ますと、黒字路線は全体の4分の1、冒頭政務官からのご発言がありましたように、年間2,000キロ以上のバスが廃止されているという状況にございます。赤字の事業者は7割でございます。

このように、地方では自家用乗用車への依存度が高い。一方では、バス路線、路線バスはネットワークを縮小していると。その結果、27ページにございますように、自家用乗用車の利用可能性の有無によりまして、外出機会に違いが生じてございまして、27ページには、左側は大都市圏と地方圏それぞれについての自家用乗用車をみずから運転、あるいは家族に運転してもらえる人を「車あり」と、そうでない人を「車なし」と表記しておりますけれども、1日当たりのトリップ数が16%ないし26%、低いと、車がないという人は低いという状況にございます。右側の図は、トリップから徒歩、自転車を除いたものでございまして、さらに格差を広がるというものを示してございます。

次に、地域鉄道でございます。28ページでございますけれども、地域鉄道というのは、JRと都市部の大手民鉄を除いた92社の地方で営業している鉄道でございますけれども、こちらのほうも老朽化、輸送人員の減少等が続いてございます。鉄道はバスに転換すればいいというご議論がございまして、代行バスがなかなか機能しないというケースもございます。29ページにございますように、施設の老朽化がかなり進んでおりまして、安全投資が困難となっている事業者が多いのが実情でございます。

次に、30ページをお開きください。離島でございまして、離島は国の骨格をなす側面がございまして、この本島、あるいは本土との交通手段のライフラインとしての役割を果たしておりますが、下にございますように、欠損が膨らんでいると、運賃もかなり高いという状況にございます。

31ページは、離島航空でございます。こちらのほうも経営がかなり厳しく、54%が赤字という状況にございます。

32ページは、地域交通の分野でも、より都市化されたまちの交通手段としてLRTに

注目が集まっておりますけれども、徒歩、あるいはLRTのような公共交通機関を利用すれば、環境負荷の少ない、歩いて暮らせるまちを可能にする交通機関だということで、他方、整備に向けた合意形成がなかなか難しいという面がございます。最近では、本日委員でご出席の富山市の取り組みが全国的に注目を集めているところでございます。

続きまして、幹線の交通体系に移らせていただきます。

34ページは、まず、インフラの状況で新幹線の状況、35ページが空港の状況、36ページが高速道路の状況でございます。

次に、37ページにモード別の動向が出ておりますけれども、500キロ以上の距離帯での流動は、航空は増加、鉄道は700キロ以下の距離帯で増加、自動車は200キロ以下で低下という状況でございます。

38ページでございますけれども、三大都市圏に係る主な輸送区間における航空の分担率を示しております、東京圏、大阪圏の間のこの黄色の線、航空のシェアが最近増えているという状況でございます。

39ページでございますけれども、航空機と鉄道の競合区間での分担率の例といたしまして、都市圏、首都圏と秋田、岡山の例が示されております。いずれの区間におきましても、航空会社が複数参入することで需要が拡大をしているという状況にあります。

次の40ページを見ていただきますと、東京圏、岡山圏では、新幹線の存在が航空に影響を及ぼしておりますけれども、この左側の図を見ていただきますと、新幹線と競合のある岡山は、競合のない高松、同距離でございますが、よりも割引率が高くなっていると。また、右側の図は、航空会社間の競争状況でございます、会社数が増えるほど割引率が高くなっている状況でございます。

続きまして、42ページでございます。貨物輸送の動向でございますが、短い距離はトラックが圧倒的な大きなシェアを示しておりますが、500キロ以上の距離帯につきましては、やや鉄道、海運の伸びが高くなっていると、自動車よりも高くなっている状況でございます。これをCO₂排出量との関係で見たものが43ページでございます、鉄道、海運は、長距離帯で相対的に輸送量を増やしてございますけれども、全体としてバルク輸送が減少しているということで、トンキロの数値がかなり90年から2007年にかけて減っております。トラックのほうは、先ほどご説明いたしましたように、自営転換、自家用から営業への転換、営業トラック等の燃費向上等が寄与して、全体としての輸送量は増えているものの、CO₂排出量は減っているという状況でございます。

続きまして、国際交通でございますが、45ページ、45ページの左側、出国日本人の状況でございます。2000年ごろまでは堅調に伸びておりますけれども、その後は頭打ちの状況でございます。

それから、46ページに成田空港の国際線ネットワーク、47ページに羽田空港の再拡張後のネットワーク、それから、比較のために、48ページにソウル仁川空港のネットワークを示させていただいております。

次の49ページには、東アジアの空間スケールをアメリカ、ヨーロッパと比較したものが出ております。

次に、51ページ、国際物流でございますけれども、近年、我が国における生産活動がアジア、中国、東南アジアに移っているということもございまして、それに伴いまして、日本に寄港する基幹航路の数が減少傾向にあるという状況でございます。

それから、52ページでございます、国際航空貨物、左側が成田、右側が仁川でございますけれども、中継、トランジット貨物の量でかなり差があるという状況でございます。

53ページは、世界の物流関係者が各国の物流についてどのように評価しているかというのを調べた世銀の調査でございます、日本は他の先進国と同様でございますけれども、能力が高いけれども、コストも高いと、こういう状況でございます。

続きまして、55ページでございます。バリアフリーにつきましては、本年末を期限とする目標値に向かってバリアフリー化は進んでございますけれども、まだまだ道半ばの状況でございます、現在、23年以降の新目標の検討を行っております。

56ページは、バリアフリー化の効果でございますけれども、それによって外出する機会が増え、購買も活発になるというようなデータもございまして。

次に、58ページ、テーマといたしましては、技術の話でございますけれども、我が国では高速交通技術、あるいは環境にやさしい交通機関の開発・普及、さらに、世界一安全なインテリジェントな道路交通社会の実現に関するITS等の技術が活発に開発され、普及されているという状況でございます。

59ページは、運輸部門における安全対策、運輸安全マネジメントですとか、各運輸部門における安全対策を講じているという状況でございます。

それから、60ページ、最近の話題といたしましては、我が国の技術を海外でも展開していこうということで、新幹線、リニア等の海外普及に向けた取り組みが行われている状況でございます。

続きまして、主な課題の背景といたしまして、幾つか資料をご説明させていただきますと、まず、まちの拡散について、62ページに、今年の国土交通白書で行ったアンケートの結果が出ておりますけれども、まちが拡大したということをご評価しているかということでございますが、上の2つでございますように、広い住宅を手に入れることができる。そういうプラスの面と、また、逆に、一番下でございますように、高齢者など車を運転できない人にとっては不便になってしまうと。両面認識されているということでございます。

関連いたしまして、63ページに通勤手段についての状況でございますけれども、鉄道・バス35%、車36%ということで、マイカー通勤平均10.5キロと、こんなような状況で、いかに交通機能を進めるかというのは一つ課題になってございます。

それから、65ページに、主にその幹線交通ネットワークについての資料でございますけれども、65ページは、航空のネットワークの状況でございます、この図にございますように、路線数が最近減りまして、一路線当たりの運航回数が増えていると。集中する傾向にあるという状況でございます。

次のページにございますように、新設よりも廃止路線のほうが多いと。

それから、67ページは、羽田空港の発着路線でございますが、黄色は1社単独路線で、路線的には半分が1社単独。それから、便数的に申しますと、いわゆる幹線、札幌、福岡、大阪、関空、那覇、便数としては38%という状況でございます。

68ページは、在来幹線鉄道の高速化の実施状況でございます、青いほうは、国の助成によって高速化を進めたところでございます。

69ページは、近年急速に増えております高速バスの現状でございます、利用者数・事業者数ともに大幅に増えているという状況でございます。

71ページをお開きいただきたいと思います。71ページは、訪日外国人の旅行者が感じます不便・不満について、政府観光局が調べたものでございますが、やはり標識ですとか、交通全般についての不満が表明されている状況でございます。

73ページにございます、地球温暖化問題であります、今後とも2020年に25%減ということをご達成していくのかと。国際的な合意を含めまして論点になっているという状況でございます。

それから、視点が変わりまして、75ページに運輸行政のアプローチということで、2つ、76、77と示させていただいておりますけれども、まず、許認可行政といたしまし

て、従来需給調整規制、あるいは運賃規制によりまして、業界の健全な発展と促進を目指してまいりました。経済社会の発展段階では、このアプローチは安全で安定的なサービスの確保のために有効に機能してまいりました。行政は、基本的には交通事業者を相手に施策を展開するというようなことで、内部補助を前提とする独立採算で運営されておりました。その後、77ページでございますけれども、市場が成熟するにつれまして、規制緩和を通じて競争を促進し、効率的な交通を確保すべしとの声が出て、平成12年ごろから順次規制を緩和してございます。その結果、従来規制を背景とする内部補助が困難となりまして、需要の少ない区間におけるサービスの縮小・撤退が進展し、ネットワークが縮小する分野が発生しているという状況でございます。

最後に、79、80ということで、公共交通関係施策に関してどのようなニーズがあるかということ、まず、79ページは、昨年7月の世論調査によるものでございますけれども、上の3つほどは、基本的にサービスの内容、地域的な路線の問題とか、料金の問題等が表明されておまして、4番目、5番目、6番目は、主として事業者間の調整に係るようなものが表明されております。

その関連で80ページでございますけれども、地域の公共交通機関の確保について、関係者の合意形成、連携といった課題、あるいは料金の問題、それから、交通サービスの利便性の向上についてさまざま調整をめぐる課題、交通結節点の利便性、あるいは情報システムというようなことで課題が浮き彫りになっているという状況でございます。

駆け足で大変申しわけございませんが、以上で資料の説明のほうは終わらせていただきたいと思います。なお、お手元に1-6-3の2種類、〇〇委員と〇〇委員のコメントを配付させていただいております。

〇〇委員のほうからは、まず、上のほうでございますけれども、かなり人口減少というものがコミュニティに対するインパクトが大きいと。やはり土地利用計画とセットで議論すべきだ。あるいはそれぞれ都市ごとのマクロ・メゾ・ミクروسケールでの詳細な具体的検討、都市像というものを描く必要がある。下のほうでございますけれども、交通の持つ性質上、横断的な政策をとるべきだ。2枚目でございますけれども、具体的な地域の交通像というのは欧米とはかなり違うんじゃないか。それから、その下にございますが、都道府県の交通計画というものを重視すべきではないか等でございます。

〇〇委員からのご意見といたしましては、事前にお配りいたしました質問事項に沿いまして、ポイントを幾つか書かれておられます。それから、2枚目のほうに、個別のご意見

として、フランスの交通権が参考になるのではないかというようなことが述べられてございます。

以上でございます。

【委員長】 ありがとうございます。

説明の間に、D委員が着席されました。ご紹介申し上げます。

【D委員】 Dです。よろしくお願いいたします。

【委員長】 もう1方、一言お願いします。

【J委員】 Jでございます。よろしくお願い申し上げます。

【委員長】 ありがとうございます。

じゃあ、交通計画課長の説明につきまして、ご意見、ご質問がありましたら、お願いします。

【A委員】 ちょっと質問していいですか。すみません。Aですけど。

1点だけちょっと十分に理解できなかったので教えてください。

27ページと28ページのところについて、28ページは、トリップ数の、車のある人とない人のことが書いてあるんだけど、その真ん中辺のところは1日当たりのトリップ数（徒歩・自転車を除く）って書いてあるんですけどね。除いちゃったら、それは減るのは当たり前だと思うんだけど、その辺はどういうふうに読んだらいいかなって。これ、1点。

それから、その次のところで、何ですかね、これは。地域鉄道のところがあったり、「代行バスで遅刻相次ぐ」なんていうのがあったり、おくれとか、いろいろありますけども、私の見る限り、日本のバスは定時運行を努力しているとはとても思えない状況にあると思っていますけれども、その辺の資料はどういうふうになっているか、状況を教えていただけたらありがたいと思います。

以上2点、質問です。

【交通計画課長】 まず、27ページでございますけれども、徒歩・自転車によるトリップというのはもちろん含めた基本的なトリップのデータが左側でございます。

【A委員】 これ、左と右ですか。

【交通計画課長】 そうです。左側は、徒歩・自転車も入っております、右側は、仮にその徒歩・自転車を除きますと、どうなるかという違いでございます。

【A委員】 わかりました。

【鉄道局】 鉄道局でございますが、まず、この資料自体が、ちょっと直接ご質問の答

えではございませんが、京福電鉄で一度事故があって、鉄道がとまったときに……。

【A委員】 それはわかるんだけど、たまたまそこで「遅れ」という字が出ていたから、このページって言ったんだけど、別にこの事故のことを知りたいわけじゃなくて、バスの定時運行度、渋滞なんかなくても必ずおこなっていますよね、バス。

【自動車交通局】 すいません。自動車交通局ですが、ちょっと今、定時性についてのデータは持ち合わせてないんですが、確かに都市部を中心に大変おこなっている状況だと思っております。

【A委員】 それは分析されたり、なぜ日本はそういうことになるのかとか、どういう改善策をやっている。つまり、サービスを向上するところに対するいろんな、猫を駅長するだとか、そういうたぐいのところは一生懸命やっているんだけど、サービスの基本のところでは、そういう定時運行とか、そこら辺はどういう取り組みと達成をされているかを教えていただきたいと思っております。

【自動車交通局】 特に都市部で定時性に問題があると思っております、信号をバス車両に感応してバス車両を……。

【A委員】 P T P S とか。

【自動車交通局】 P T P S とかですかね。あるいはバスの専用レーンの……。

【A委員】 というか、回復運転という概念を持っているんですか。鉄道はありますよね。つまり、みんな他力本願で定時運行のことは言うんだけど、自分で努力はされているんですか。あんまり長くしゃべってもいけないので、後で聞きましょうかね。

【委員長】 何か調査ができることがございますか。どうも地方の議論の中でバスというのは重要な要素になっていますので、どのぐらい頼り得ることができる手段なのかということは基本的に考えておかなきゃならないので、現在の実態はやっぱり把握しておきたいという点がございますので、できる範囲で、よろしく申し上げます。

ほかにご意見ございますでしょうか。申し上げます。

【L委員】 Lでございます。

69ページのところに高速バスの現状というところが出ていますけれども、これが平成18年度というところでストップしているんですよ。一方で、今、これ以降、いわゆる高速ツアーバス、これは観光調査の関係になってくるはずのところの関連も出てくるはずですけども、いわゆる旅行会社が募集をして、新宿駅なり、東京駅の周辺に観光バスをとめて、そして、都市間を輸送するというようなバスがにわかには逆に脚光を浴びてきたの

がこの後なんですよね。一方で、高速道路のところの政策というところも動いてきているというところもあって、高速バスがもはやまだ右肩上がりの市場です、特に乗合型の高速バスが右肩上がりの市場ですという現状認識が、もしかしたら地方バス会社と合わないんじゃないかという気がするんですが、そのあたり、追加的なスタディとかされておられるかどうかお聞かせてください。

【自動車交通局】 確かにおっしゃるツアーバスが伸びております。ツアーバスにつきましては、統計の制約がございますが、今、把握しているツアーバス協議会というその事業者団体によりますと、大体300万人ぐらいの年間の輸送量と聞いております。高速乗合バスに比較すると3%ぐらいではないかと思っておりますが、しかし、現状においてもどんどん伸びているのではないかと思っております。

また、高速乗合バスにつきましては……。ちょっとお待ちください。

すいません。高速乗合バスの18年以降のデータはちょっとないんですが、伸びが確かに衰えているのではないかと思います。もし、またデータを確認してご報告したいと思います。

【委員長】 ほかに。ご説明に対する……。はい、お願いします。

【D委員】 きょうちょうど地方から戻ってきたんですけれど、バス路線がもうなくなった代わりに、特に高齢者などで免許をもう返上した人たちに対してタクシー券を提供してタクシーが使えるサービスをやっているケースがあります。そうすると、行政コスト的には、バスを運行するよりも安く済むという場合があります。

それから、タクシーのドライバーに介護士の資格を持たせて、病院等への障害者等の送迎サービスをやっているとか、行政内部での連携を含めたきめの細かい地方での取り組みが代替手段としてありますので、そういった実態も把握してはいかがかなと思います。

【委員長】 ありがとうございます。この整理の中で欠けていると思われるものは、ほかの行政サービスとの連携という点がなくて、国土交通省の中でまとめられることが中心になっていますので、今のD委員の意見というのは、もう少し横の連携まで考えてみると少し観点が出てくるかなということだと。

ほかにございますでしょうか。

【J委員】 遅参いたしました、まことに失礼いたしました。

既にご説明いただいたところだというふうに伺ってございますが、資料1-3-2についてご質問させていただいてもよろしいでしょうか。

【委員長】 はい。お願いします。

【J委員】 それでは、恐縮でございます。1-3-2についてお伺いしたいのですが、今回、大臣より、交通基本法についての意見を求めるというのを賜りまして、それで、答申を検討するということだというふうに認識してございますが、もちろんその答申の中で交通基本法という名前がついている中で答申の諮問をいただいているというところだと認識しておりますが、この資料1-3-2を拝見いたしますと、交通の基本法を論ずるに当たって網羅されているかどうかという、その交通というものがカバーする論点が網羅、ここの1-3-2でされているかどうかというところが非常に議論を慎重に要すべきところではないかなというふうに感じます。

まず、冒頭で簡単にだけ申し上げますと、今回この1-3-2に記載されているもの以外にも、確かに一番下に都市内、都市間の交通網は、人々と各地に案内できる基盤であるという、この部分のセンテンスは確かにあるんですが、当然ながら経済とかいろんなものの基盤であるというところもございますし、ざっと、この論点以外に何があるかなというふうに考えてみますと、例えば国家経済の経済力の増進とか、あるいは地域ブロックの経済力の増進という経済学の話が一つあると。さらに、防災力向上というような点ももちろん考えられると。さらに、社会学的には、地域的統合が交通網の整備によって、例えば昔は関西人とか、九州人という概念がなかったわけでありましてけれども、これが交通網の整備で関西人、九州人というのができた。あるいは日本人という概念すら、交通というものができて、歴史の中でできてきたという点が、これは非常に短期的な施策の中では論じられないわけでありましてけれども、国家百年の計的な交通政策を考える上では、場合によっては最も大事なものでなり得るかもしれないというような、経済学的、社会学のマクロな論点というものが当然あり得るのかなというふうに考えます。したがって、交通の基本法というものを論ずるに当たっては、そのあたりも含めることが適当である可能性が非常に高いというふうに一委員として感じます。

その一方で、その点を論じないにおいても、この1-3-2に書かれたものに関する基本法を制定するという立場も別途あるかと思えます。その場合は、交通基本法という名称の変更も議論の対象に是非していただきたいというのが私の要望といえましょうか、一委員としての意見でございます。ですから、内容を名前に合致するようにワイドにしていくなのか、エクスパンドしていくのか。あるいはここで1-3-2で議論しているような内容にふさわしい法律名称をするのかというのは、基本法という名称が今後何十年、何百年

と我が国の国の形に影響を及ぼすことに関してを思いをはせますと非常に重要になってくるのではないかというふうに感じます。まず、この点については個々の論点を議論する前に、あるいはいつでもどのタイミングでも結構かもしれませんが、おそらく非常に一番重要な論点の一つになり得るのではないかなと思いましたが、あえて発言させていただいた次第でございます。

【総政局長】 すいません。今の点、一つ重要な点でございますが、1-3-2は、これまでの検討の経緯としてこういうのがございましたということのご紹介でございますが、我々、今回交通基本法という、今、J委員がおっしゃった言葉で言えば、ワイドな、ですから、これにとらわれずにもっと、先ほどおっしゃいました経済学的な観点だとか、社会的な観点も含め、また、範囲としてももっとトータルなことをいろいろ、交通全般を取り扱いたい。そういうのにふさわしい交通基本法を制定するにはどういうことが論点か、どういうことをしていけばいいかということをしてほしいということで、これにとらわれていただく必要はありません。というのが我々の今の基本スタンスでございます。

【J委員】 はい、わかりました。

【委員長】 はい。C委員。

【C委員】 今のご指摘、確かにそのとおりでだろうと思います。ですから、交通基本法という名称であれば、それに即した内容が網羅されていることは一つの基本的な要件かなと思います。しかしながら、なるべく早い時期に、必要なときに法律の成立を見るということもまた同じく重要であろうと思います。今のご説明、これから議論して、そういった形で拡大していくということも必要かと思いますが、場合によって、交通基本法を策定して、ある一定期間の後できちんと見直して、しかるべき範囲を網羅するようにするといったようなやり方もあろうかと思えます。これは私、法律の作り方というのはよく知りませんが、そういった方策もありうるかと思えます。

ただ、基本的には、今、J委員がおっしゃったように、基本法という名称にふさわしい内容を網羅する必要はあるのかもしれないということでもあります。

以上です。

【委員長】 はい、お願いします。G委員。

【G委員】 Gと申します。非常にいろいろな資料をそろえていただきまして、どうもありがとうございます。全体のトーンとして一つ感じたことは、これは交通基本法というのできることによって、いろんな何かニーズが満たされていくというふうな気持ちで多

分市民の方とか読まれると思われ、こういうことが保障されますというふうなスタンスで全体的にいろんなものが書かれています。一方で、それに伴って責務も生じるという視点もあろうかと思えます。

例えばそういう公共交通とかが必要だということであれば、当然その財源的に皆さんで支えていかなければいけないとか、そういう視点も必要なわけですね。あと、例えば資料1-3-2で、今、J委員がご指摘された1-3-2の紙でいくと、まちづくりという言葉で表現されている、都市側の話ですけれども、まちづくりというよりは、むしろまちをつくらせないところがないと、公共交通がしっかり成立するのは難しい状況にあることも事実です。どこでもかしこでもまちが広がっていったために公共交通が成立しなくなってきたという現状もあるわけですね。そういう意味でいきますと、きょうご提示いただいた資料1-6-1の、例えば61ページ、62ページあたりのまちの拡散の議論のあたりは、ちょっとまだフォーカスが甘い部分があるのではないかなと思っております。皆さんがどれぐらい共感できますかというニーズ方向の議論しかなされてなくて、結局この交通を支えていくんだという話をしっかりやろうと思うと、じゃあ、ここはあきらめざるを得ないというところも出てくると思います。まちの拡散ということが実際公共交通にどういう悪影響を及ぼしてきたのかというふうな観点からも整理をして、反省をしていくことが必要ではないかなと思いました。

以上です。

【A委員】 もうちょっと広げちゃっていいんですかね。

【G委員】 すいません。広げ過ぎちゃいました。ごめんなさい。

【A委員】 広げちゃってよかったら、発言しようと思ったんですけど。もう論点側にいつているんですか、論点側へ。

【委員長】 じゃあ、1回目だから、どうぞ。

【A委員】 この資料の質問じゃなくてもいいですか。

【委員長】 質問以外のところへいつていますので、どうぞ。

【A委員】 いいですか。じゃあ、言わせてもらおうかな。

交通の、何というんでしょうかね。基本法は、基本理念的に考えれば、J委員のおっしゃるとおりでありまして、交通という基本の何かベースシクなワードと、基本というベースシクなワードをつなげるんだから、もう何でもかんでも入れたくなるころはあるんだけど、おそらくはここまでの経緯からすると、わりとこの条件の悪い人たちであった

り、場所であったり、そういうものに対してどんなような理念と方向性を示すのかということがスタート点だったと思うので、名前はともかくとしても、論点としてはそこら辺を中心に僕はいいと思うんですよね。

だけど、ちょっと申し上げたいのは、その場合のこの移動権という言葉がいいのかどうかは、まあ、とりあえず置いとくとして、この移動権がすべて、いわゆる交通事業者による輸送サービスによって確保されているのみかのような印象が強いなという感じを持っています。もちろんそこは重要なんですけども。例えばもっとはるかに大きい移動権上できてくるのは、積雪地やなんかでの除雪、ものすごいメンテナンス費用として道路の除雪が毎年毎年されてて、それは単に雪解けるためだけにお金が消えていくわけですけどね。人口が減っていく中じゃあ、市町村道レベルクラス、都道府県道レベルクラス、国道はさすがにやっているでしょうけど、どこまでやるんだと。もちろんそこに人がいるから、移動権といった途端にそれは除雪しなきゃ話にならないんです、いけないんですけどね。だけど、今、谷口さんが言ったように、ちょっと長い目で見ると、そういうところはむしろみんなの移動権を維持するためにも、冬は除雪しないと。で、地元の下のほうに住んでいただくように、時間をかけてもっていきましょねというような、そういう道路の上の交通サービスじゃなくて、道路そのもののサービスというところはやっぱり着目すべき基本中の基本だと思っています。

それから、我が国は、歴史的に見て、最も徒歩で移動するのが得意としていた国ですよ。江戸時代の五街道を考えていただければわかるわけですけども。ところが、もちろん道路整備、戦後に始まって一生懸命やっていく中では、当然ですけども、自動車交通に重点を置いてやらざるを得なかった。これは別にそれだけが前途をもってやってきたわけじゃないんだけど、余裕がなかったんですね。ふと振り返ってみると、歩行環境であるとか、そういうものを確保するという面で見ても、それも仮にある種の、何というんですかね、バーチャーだとするとね、日本の道路でどのくらいそれがよそ様にも誇れるだけの水準にいつているのかと。安心して気持ちよく通行できるような状態になっているのかと。これだって、立派な交通権というか、そういうものだと思います。もちろんそれを確保していないと憲法違反だみたいな話とちょっと違うと思うんですが、責務みたいなものとしてはね。つまり、バスに乗って移動することだけがこの交通の移動権というふうには考えないほうがいいんじゃないかと私は思っているところでございます。

最後にもう一言だけ。何か前に見せていただいた資料では、日本はこの辺で大変おうち

やっているんで何とかしなきゃいけないみたいな文言があるんだけども、そういう面もありますけれども、どうせこういう法律をつくるんだったら、どこかの国のどこかに書いてあるような程度のことを書いているんじゃないじゃ大して意味がなくて、我が国の個性とか、独自性とか、一歩も二歩も先を見たような物言い、そこまでいかないとほんとうはうそでしょうね。それは希望みたいなものですけども、申し添えました。

以上です。

【K委員】 委員長、いいですか。

【委員長】 はい。

【K委員】 G委員、お話しいただいたように、車ということを中心にしながら拡散型のまちづくりをずうっと地方都市は大体押しなべてどの都市もやってきた。そういう中で人口減少時代に入り、高齢化率3割、やがて4割というようなことが確実に見えている中で、やはり拡散をとめないで現役世代の負担はかなり大きくなっていきますし、都市の活力も損なわれていくと。そこまでは大体どの自治体も同じように問題として共有していると思います。

その拡散をとめて凝集形のまちに変えていく取り組みという際に、やはり装置といいましか、ツールとして交通というのは大変重要な要素ですから、車も使うけれども、公共交通も使うというライフスタイルにどう変えていくか。その取り組みは、やっぱり1つには、公共交通の質を高めると。今まではずっと負のスパイラルで乗らないから間引く、間引くからまた質が悪くなる。最後は路線の廃止ということできたベクトルを何らかの形でとめるとか、あるいはもっと質をよくするということが欠かせないアプローチだと思うんです。その際にだれが事業主体となるのか、だれが費用負担をするのかということと考えますと、ずうっと明治以来日本の交通事業というのは、基本的には民業で、単体で収支が合うということを求められて、収支性が悪くなるから路線廃止ということになっていくわけですけど、そうすると、公費投入ということを利用して通れない時代に入ってきているんだろうと思います。

例えば富山市は、かなり積極的に市が前へ出ることによって、公設民営という形でさまざまに路線をブラッシュアップしてきたわけですし、一方で、当然、今、委員おっしゃいましたように、ある種シビルミニマムを維持するという意味での過疎バスやその他というアプローチは別として、それは当然やらなきゃいけないと思いますが、それとは別に、広い意味でのまちづくりを進めていく。拡散をとめて凝集型のまちに変えていくというビジ

ョンを示して、それを進めていくというときに、公費投入の妥当性ということを一事業や一施策ごとに市民に説明をしてきたわけですね。つまり、公費投入はするんだけど、それは社会全体としてリターンもあるし、妥当なんだという議論をしてきているわけですが、やはりもっと抜本的にどういう名称の法律にするかという議論は今別としまして、交通事業に、公共交通に公費を投入することは妥当だとする根拠というべきものなるべく早くきちっと形成されるべきだとまず思います。

そういったことの際に、平成19年秋の地域公共交通活性化法の改正といいますか、制定は公設民営ということを進める上で大変後押しをしてもらったわけですので、こういったことももう少しそのことの根本から法定化していくということが大事なのかなと思っています。そういう意味で、交通に関する基本法というのは、やはり必要なんだろうと思います。その上で、交通事業者と行政が考える、あるいは地方自治体が考えるまちづくりの方向というものが、必ずしもベクトル、同じほうを向くかどうかわからないわけですので、その際に少なくとも協議のテーブルについてもらえるような仕組みづくりというようなことを同時につくっていく必要が、細かな話ですが、そういったことも必要なのではないかと思っています。

しかし、いずれにしましても、交通、さまざまな、地方都市の立場から言うと、空港や港湾はというようなことまでなかなか思いが至りませんけれども、生活に密着した、あるいはまた5年先、20年先、30年先のまちづくりという意味からというと、交通政策に対しての公費投入ということはやっぱり、繰り返し言いますが、避けて通れないと思います。

ただ、私もその際に移動権と言われると、例えば不作為を問われてしまうということになりますので、そこはそういう権利として明確化しなくても、ニーズにこたえられる方策はいろいろ考えられるのではないかと思いますので、そのことについてはいささか消極的にとらえたいと思っています。

【委員長】 大変いいご意見をいただいております。でき得れば、各委員から一つは最低ご発言があるとありがたいなと思っていますので、今まで発言がない委員からお願いします。

【I委員】 Iでございます。

今回というか、きょう初めて交通基本法関係の議論に参加をさせていただくんですが、私の理解では、これまで交通基本法、あるいはそういうキーワードが出てきた議論は、大

きく2つの視点というか、流れがあって、一つは、高齢化社会の中で交通弱者と言われる人がかなり増えてくる、もう既に増えてきている。そういう人たちに対して移動するというのをどう実現させていくかという視点が交通基本法というような議論の大きな一つの出発点になっているのかなと思います。

もう一つは、先ほどからG委員をはじめとされているように、低炭素型の都市をつくる中で、あるいはつくっていかうとする中で、もちろんまちづくりということがあって、それでそういうまちづくりを考えていく上では、単に土地利用だけではなくて、その上で物も人がどう動いているかということとセットになって考えなければそういうことが実現できない。そういう都市側からのニーズというんでしょうか。そちらのほうはもう一方の大きな交通基本法というキーワードが登場してくる土壌になっていて、どうもこの2つが必ずしも同じ土俵の上で今まであまり議論されてきたこともなかった。また多分、移動権なんていう話は、前者のほうには比較的なじむんだけど、後者のほうは、先ほどのK委員のご懸念のように、むしろ逆のほうに向きかねないというようなところもあって、大きくはこの2つが今回のこの審議会の中でも議論の中心なのかなと思います。

J委員が言われる大きなマクロの話はよく理解できるんですけども、当面はやはり今、その意味で問題になっているのは、特に地域における交通弱者をどう考えていくか。あるいはそれに対してどう対応していくかという話と、低炭素型の都市をどうつくっていくかという2つであって、実は、この2つは、議論していくうちにはそのうち一つのところで収れんをしていく可能性は非常に強いと思います。きょうの資料、ちょっと私から見るとやや違和感のある国際交通とか、そういうものもかなり入っていたんですけども、むしろもう少し論点がシャープに出てくるような資料も少し用意をしていただければと思います。

例えば実際に地域では福祉有償運送とか、あるいはコミュニティバスとか、そういうことが非常に今、選択的代替手段として考えられていて、特にこれらがどれぐらい地域で進展しているのか。あるいは逆に言うと、それではどうしても対応し切れない部分があるのかといったような情報は、特に地域交通の議論をするときには不可欠の情報かなと思います。

それから、もう一つは、ちょっと国レベルの大きな交通ということは今、さておくと、当面は地域の交通ということになりますと、地域間にいろいろな特徴、風土の差もあれば、地形の差もありますので、そういった特徴をうまく生かすということになると、やはり自

治体がどれぐらい中心的主体として頑張ってもらえるかというところは非常に大きいんじゃないかと思います。そのときに民間事業者が主として地方のバス事業を担っているわけですが、こういう方々も含めて、その地域地域の中で最低限協議をするような場も、今のところはまだ先進的なところで幾つかつくられているくらいでまだないという、多分そういう状況だろうと思います。地域で交通事業者や首長さんをはじめとした行政、それから、市民や福祉関係のNPO団体なんかも含めて協議をするような場だとか、そういうことがどれぐらい実際地域で行われているのかといったような情報もぜひ出していただければと思いますので、よろしくお願いいたします。

【委員長】 では、B委員。

【B委員】 Bでございます。

最近、基本法というのが非常に日本で多いというのをどう考えるかという問題がありまして、これは、私、やっぱり法律についての考え方が変わったんだと思います。今までは私権制限するために国会の承認が必要であるということが法律の意味であって、いわば道具だったんですね。ところが、これからはそうではなくて、政策の一番大きな指針を国民に示していく。ある意味では、今後の重点施策を示すという、それが求められているわけです。ですから、日本の法律というのは、非常に目的規定が今まで貧弱だったことを補っていくということと、あと一つは、時代のこの閉塞感の中で既存の政策目標を大きく変えていこうということがあるんだと思います。

ですから、そういう内容にふさわしい基本法ということで臨むんですけれども、それで、移動権というこの言葉は、非常に政策的といいますか、政治的には関心を生む議論だと思いますけれども、ただ、今までの基本法の中では、この権利を具体的に中に盛り込んだというのは、消費者基本法でありますとかというような形で非常に限定されているわけですね。多くは、書いてもプログラム規定だということで、法律規定が別個ないと実現されないという、そういうものでありまして、移動のこの権利について、今までの裁判の判決例を見ても、具体的な権利性は裁判所では認められておりません。ですから、これを法律にうたったときのその説明と、そして、先ほど言ったような現場に対する要求は相当強いものがあって、期待と現実とは違うことになってしまうという点をどう考えるかということは、後ろ向きのような議論でありますけれども、考えておく必要があると思います。

ですから、むしろ、私は、具体的に今回進めたい、どうしてもこれをやりたいんだという施策を必ず盛り込むような仕掛けを個々具体的にを入れていくほうが、むしろ国民のニー

ズには合うのかもしれないという気がします。例えば先ほど I 委員が言われたように、地域で協議会を設けて、事業者と基礎自治体が話し合う場が今まで十分なかったということであれば、そこの調整の問題も含めたような場をそこにきちっとセットするということをすれば、一つ前に動いていくと思うんですね。そういう仕掛けをつくっていくことのほうが大事なのかもしれないというような気がしております。

それと、福岡市が最近条例をつくりましたけれども、あれを見ると、福岡ではバスが撤退していく中で、それで国庫補助金も出ない中で、福岡市はいろいろ補助金を出したいというようなことがあって、その公共性をどのように説明するかというような問題があると思います。この法律をつくる場合には、先ほど規制緩和という説明がありましたけれども、立法事実として今の補助の資金負担の状況が規制緩和の前と後でどう変わって、自治体がどういう状況にあってということを市民にお示しした後で、政策論議していくべきじゃないかって、そういう気がいたします。

それと、あとは、きょうの許認可行政のところにもありましたけれども、今までの交通行政というのは、許認可を持った行政が事業者に対して監督するという、そういう仕組みで、それはよくないということで後退していったんですけれども、一向に事業者の先にある利用者が法律上登場してこないというのが、今までの伝統的な、悪い、古いスタイルだという気がするわけです。先ほどの、例えば福岡の条例とかを見ても、そういう個々の市民が主体になってこういうような参画ができますというような、そういう条文の作り方をしているんですね。ですから、私は、これからのもし利用者ということを用いるのであれば、例えば歩行者はこういうような参画ができますとか、身障者の方はこんなような形で提言ができますというような形での、市民を主体にした条文づくりの中で、実のある施策展開ができるような条文づくりをしていくほうが、移動権というのを抽象的に置いて、それでよしとするよりも、実りが多いというか、政策的には充実するような、そんな感想を持っています。

【委員長】 ありがとうございます。E委員はよろしゅうございますか。

【E委員】 やはり特に地方にいらっしゃる、なかなか自分の力で特に車を運転することが難しい方々の移動への今、ニーズというのはほんとうに切実なものがあります。先ほど交通移動権というのは、社会参加とか、その人のほんとうに生活の質全体にかかわってしまう大きな問題、日々の物資の調達から、その人の社会参加に至るまですべてにかかわってしまう問題ですので、基本法という基本の法律の中で、移動権ということをきちんと

明記していただくというのは、とても大切なことだと思っています。

それはどういうことかという、具体的な内容の施策を事例としてでも、参考例としてでも、何でもいいですけど、プログラム規定として述べるというのは必要なことで、それはもちろんなされるべきだと思っています。大もとのところできちんと権利という形で言うておかないと、どうしてもそこであふれてきてしまう人がいるのではないかと思います。これは無理だよということが暗黙のうちに容認されてしまうというかですね。やはり基本的に私たち一人一人の権利として移動権というものが保障されていて、それは何でもかんでも権利でむちゃくちゃやるとか、環境をぶっ壊してでも権利が通るとか、そういう環境を壊してしまえば、私たち生きられなくなってしまうわけですから、そういうものではなくて、ただ、落とされてしまう人がその施策を考えていく中でないように、無理なことはそのときは仕方がないかもしれないけれども、それは考えられなかったという自覚がそこで私たちの中に残るようにという、その一つの安全策というか、という意味で、やはり権利という形で述べるのはとても大切なことではないかと、今は考えています。

すいません。以上です。

【H委員】 すいません。Hですけども、私は、28年ほど前に、日本で交通基本法を制定することを目的とした交通権学会という学会活動にずっと携わって来てましてね。そういう形で交通権、その場合は移動権という言葉でなくて、交通権保障を盛り込んだ交通基本法を制定すべきだという形で、これまでいろいろ学際的な活動をしてきました。それで、そういう交通基本法をつくって、その中で順次漸進的であろうと、一つ目的としてそういった、これ、一つ学問的には、日本国憲法の基本的人権の、それを实际的に保障するための権利として位置づけたわけですけども、そういう漸進的であろうと、今後の高齢社会に向けてそういった活力ある社会に対してでも、それを保障すべきだというふうに考えていまして、そんなところにとりあえずいろいろ議論があっても、その中でまた変えていくという形ででも何とか実現が期待されています。

以上です。

【委員長】 ありがとうございます。いろんな意見をいただいたわけですけども、どうも委員の意見、ほっとくと移動権のほうにじわじわじわと移るようでございますけど、まず、前半の交通政策として新しい展開がどういう視点からできるのかということに限って整理いたしますと、それでも幾つかの意見が出ているわけです。

まず、全般の海外移動とか、航空とか、そういうものまで含むのか、あるいはもっと絞

り込んで地方の問題であるとか、過疎の問題であるとかというものに直接結びつくような手段の交通ということに範囲を絞って議論したほうが議論がしやすいのではないかという意見があったというのが1点でございますね。

それから、A委員から話があったんですけども、除雪の話であったのを、言葉を変えていうと、上下分離みたいな議論ですね。道路という下のものとその上のサービスというものを一体化して考えないと、サービスの議論としては、その負担の総額というのをはかることができなくなってくるというものに対する不安が多少あって、そういう問題をどう取り上げていくのかという点が1点。

それから、マクロ点な視点からという話も出たんですけども、質を高めるための政策、あるいはD委員が言われたんですけども、縦割りではなくて、横の連携、場合によっては他の省の施策の展開と一緒にしたような展開の余地がないかというふうなことも含めた議論も軸としては残っているのではないかということですね。

それから、ほかにはどういう意見がありましたでしょうか。この場でさっと整理ができないんですけども、いろんな意見の中を整理して、また、骨子を決めていかなければならないと思うんですけども、K委員から出ている負担という問題をどうするのかと。それは言葉を変えて言うと、公費投入であったり、あるいは公設民営とかいう言葉に変えることができると思いますけれども、そういうふうな負担の妥当性を国民、社会に示すための何らかの方策とそれに見合った便益の提供、そういうものが良好に進めていけるものでなければだめであるということですね。

これは各論で言うと、A委員の話もあったんですけども、バスの定時性の運行の話であったり、ほんとうに現在の交通手段というのが便益の維持に役立っているのか。あるいはそういう方向に向かっているのかということをつぶさに考えて、是正すべきところは是正すると、そういうことも必要ではないかと。あるいは個々の政策プログラムに結びつくような展開をでき得るような方向にもっていかなければならなくて、そのための政策転換できるような条項を持ったような、そこで魅力を出していくようなこともできるのではないかというようなB委員のご意見もあったし、いろいろと議論すべき点が多く出たと思います。なので、一応事務局とこの辺は預らせていただいて、次回にお示しすることができるように整理を行っていきたいと思っています。

それから、どうしても避けて通れない移動権の話、これは冒頭のC委員の話で、地方と都市部を整理して移動権の問題を扱うべきという出だしの話し方、随分多様な移動権の話

が出ていたと。E委員からは、やはり除かれる人がないようなということを表現するための移動権という言葉の必要性を述べたことも記憶しなければならないんですけれども、従来の基本法には、権利というものにはなじまないような性格のものが多く存在するということから、基本法と権利の主張というのがどういう関係であるのかと。あるいは実際の進行から見ると、大きな権利を与えるという考えに結びつきやすいような表現というのは避けたほうがいいのではないかという委員からの意見も多々あったわけです。この辺につきましては、改めてご意見を賜りたいと思いますけれども、移動権につきまして限定的に行いますけど、ご意見、ご発言ございますでしょうか。

【C委員】 今はもう議事の3に移っているわけですかね。

【委員長】 はい。

【C委員】 2は後でされますか。

【委員長】 2もまた同時に進行しますけれども、まあ、3の意見をいただきます。

【C委員】 そうですか。はい。1つは、移動権というものは、必ずしもそれ単体で議論できないのであって、居住地選択権とセットで議論しないといけないのではないかなと思います。つまり、なぜそう考えるかという、私は、移動権よりも、むしろ生存権とか、健康で文化的な生活をする権利として位置づけて、その一つの手段として交通があると、こういうふうを考えております。で、交通もちろん基本的な手段であるわけなんですけれども、人々が生活していく上で、いろいろなサービスを受けながら生活をしていくと。その中で運べるサービスと運べないサービスというのがございます。運べないサービスについては、例えばまちの空気を吸うとか、あるいは今日ここにみんな集まっているわけですが、これを分散開催したら意味をなさないので、そのためにはここへ来なくちゃいけない。こういうものは、運べないサービスであります。運べないサービスについてはそのための移動の手段を確保する必要があるだろうと思います。

一方で、例えば病院に行かなくても往診に来てくれるということもあろうかと思えます。これは運べるサービスの一つであります。あるいは買い物でも、最近スーパーのデリバリーであるとか、ネットスーパーとか、かなり増えてきていますけれども、そういった運べるサービスというのもあります。私は、移動権というものはある程度限定的に考えたほうがいいのではないかと思いますけれども、その理由としましては、運べるサービスは運んだほうがいいのか、あるいは住民が出向いたほうがいいのか、これはそれぞれで選択すべきものではないかなと思います。

その中で、移動権と言ってしまうと、住民が移動して解決するというところに非常に狭くとらえてしまう可能性がある。そうではなくて、生存権、あるいは健康で文化的に生活する権利というふうに考えますと、それをどのような方法で実現するのか。その中で効率的・効果的な方法もある。例えば今、政策コンテストというのをやられておりますけれども、ある医療を受けるために、例えば交通だとかこういうやり方でこれだけのコストでできます、あるいは医療だったならば、こういうやり方でこれだけのコストでできます。あるいは複数の部門が連携するとこんなうまいやり方がありますということこそ、私は競うべきではないかと思えます。これは官と官の間の競争でありますけれども、民の方がうまくやれるところは民に任せる、NPOなども含めて協働した方がうまくいく場合は協働する、というようなこともあっていい。つまり、非常に広い政策の組み合わせ、パッケージというものが有り得るにもかかわらず、移動権ということにしてしまうと、その移動するということだけに限定されてしまう可能性があるのではないか、これが一つの懸念するところであります。

先ほど居住地選択権とセットで考えるべきであるというふうに申し上げましたけれども、やはりどの場所においても移動を保障されるというのは、私はなかなか難しいんじゃないかなと。もちろん移動権というときに移動する自由というのはあるだろうと思えますけれども、移動させてもらう権利まで必ずあるかどうかというと、これは議論のあるところだろうと思えます。

例えば水道法で言うと、給水区域というものがございます。これはもう区域を限って給水する。その外は、例えば簡易水道でやるといったようなやり方があろうかと思えます。あるいは都市計画で市街化区域というものがあって、これは集まって、その区域の中で住むことによって都市的な生活ができるようにしましょう。あるいはアメリカでしたら、それこそ市町村の間にすき間というものがございますね。インコーポレテッドエリアといいますけれども、10月の初めに米国で発生した火事を消防が消さなかったというのでニュースになったことがあります。どの市町村にも属さないところに住んでいる人は最寄りの市町村にお金を払って消防サービスを委託する、お金を払った人でないと火事は消さない、という契約になっているわけなんですけど、私は、いずれにせよ、そうなってくるのではないかなと思えます。

ちょっと長くなりますけど、例えば、高齢夫婦のみの世帯で、どちらかが体が不自由になって外へ出られなくなったときに、もう1人は何とかして移動させてあげたいと思って

もできない場合が多分あると思います。つまり、この高齢夫婦世帯というものを自治体、あるいは国に広げたときに、してあげたいのは山々なんだけどできないというところがあるだろうと思います。そういうところで権利というものをどう考えるのか。これは非常に難しい話だろうと思います。そういう意味で、これからの時代については、どこにいてもすべての人に提供できるサービスと、そうではなくて、ある程度選択的に行政サービスを提供する場所を決めなければ提供できないサービスというものが出てくるだろうと思います。

そう言うと切り捨てのように聞こえるかもしれませんが、例えば今から20年ぐらいは公共交通のサービスをしますけれども、そこから後はあまりしませんので、新規にそこに立地することは、それを念頭に置いてやってくださいといったことが私はあってもいいのではないかと思います。この辺は議論があるだろうと思いますが、いずれにせよ、サービスの区域といったものと、それから、それに対してどのような権利、あるいは対策を施すべきかといったものはある程度セットで考えないと難しいのではないかなと思います。

以上です。

【委員長】 お手元に1-7-1から1-7-5という移動権、あるいは移動権の保障について述べた資料がございます。議論に移る前に、この資料の説明もいただいております。なければならないわけですので、事務局からこの説明をお願いしたいと思います。

【交通計画課長】 資料1-7-2をまずごらんいただきたいと思うんですが。

先ほども冒頭申しましたように、かつて民主党・社民党が国会に共同で提出しておりました議員法案の第2条でございますけれども、この第1項のところで、すべて国民は、健康で文化的な最低限度の生活を営むために必要な移動を保障される権利を有する。それから、2項で、何人も、公共の福祉に反しない限り、移動の自由を有する。こういう規定が入ってございました。その関連で、資料1-7-1のところで、冒頭もご説明申し上げました基本的な考え方の（案）をパブリックコメントを通じて移動権について触れられているコメントを整理したものでございまして、賛成というご意見25件、反対という方もおられますけれども、内容についてよく見直すべき、議論を行うべきという慎重なご意見も多々ございました。全部ちょっとご紹介するのは時間の関係もございまして、できませんが、1ページのところには、賛成のご意見として、将来の向かって安心して暮らせる方向性を打ち出すことに賛成だと。あるいは趣旨等について賛意を表明されている方々のご意見でございます。

それから、2ページのほうは、逆に、2ページの上のほうでございますけれども、移動の自由を保障するというのが、全国津々浦々すべて同様だということだとすると、なかなか難しいのではないかと。その下のところも、次の2番目でございますけれども、それを保障するだけの財政力が我が国に存在するののかといった視点。それから、見直すべきというところで、先ほど来、ご意見ございますように、権利という位置づけをすると、保障義務というのが生じるのではないかと等、さまざまなご意見を現にいただいているところでございます。

先ほどB委員から言及がございました福岡市の条例でございますけれども、1-7-3に添付させていただいております。1枚めくっていただきますと、2ページのところに条例の内容が出てまいります。公共交通空白地等及び移動制約者に係る生活交通の確保に関する条例ということで、3ページの第1条を見ていただきますと、この条例は云々でございます。すべての市民に健康で文化的な最低限度の生活を営むために必要な移動を保障し云々と、移動権とは書いておりませんが、移動を保障するというようなことですか、さらに、その後、関係者の権利と責務の規定ということが順に出てまいりまして、5ページの例えば7条のところまいりますと、市民等は、市に対して、生活交通に関する施策の提案をすることができることですか、6ページの12条にいきますと、地域公共交通会議というような協議の設定などが示されているという内容になってございます。

それから、よく交通基本法で引き合いに出されますフランスの国内交通基本法につきまして、1-7-4にポイントだけお示しをさせていただいておりますが、全体大変多岐にわたる規定が、1982年制定後、何年かごとに改定をされてきております。現時点での交通に関する権利の点については、3ポツに書いてございますけれども、少しわかりにくい表現になっておりますが、まず第1条で、国内交通体系は、共同社会にとって経済的、社会的、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。国民の団結及び連帯、国防、経済的及び社会的発展、均衡のとれた国土整備及び持続可能な発展、国際交易等に欧州域内交易の発展に貢献するものとする。これらの要求は、交通事故やその危険性、特に騒音などの公害、汚染、温暖化ガスの排出等の制限・減少を目指すことを尊重し、移動制約者を含むすべ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。その財貨の輸送をみずから実施するか、またはこの輸送を自己の選択する交通機関に委託するに当たってすべての利用者に認められる権利を実現化することによって満たされるとございます。

さらに、第2条に、次のページにございますけれども、第2条にまいりますと、交通に関する権利の漸進的实施によって、利用者は、アクセス・サービスの質・運賃・共同社会の負担となる費用、特に公共輸送機関の利用による費用について、合理的な条件のもとで移動することが可能となる。このような意図のもとに、移動制約者及びその介護者のために特別措置をとることができる。不利な社会的環境に置かれた人々、特に島嶼及び都市からの遠隔地もしくは本土の交通不便の僻地に住む人々に対しては、この種の状況に適した想定を設けることができる。交通に関する権利は、利用者に供されている交通機関及びその利用方法についての情報を受ける権利を含むというような規定になってございます。

それから、最後に、我が国の訴訟でどのようにこの交通権というようなものが扱われているかという例を3つほど紹介させていただきますと、1-7-5でございますけれども、旧国鉄和歌山線が地方交通線に選定されまして、幹線とは異なる割高な運賃（格差運賃）が定められたことにつきまして、原告が、国鉄を相手取って訴訟を起こしたというものでございます。判決の要旨、下にございますが、原告らの主張する交通権は、これを原告らの本件請求の根拠となるような具体的権利として考える限り、憲法上根拠づけることはできないというふうな下りがございます。

それから、2枚目の信越本線廃止許可処分の取消請求控訴審判決ということで、これは1997年の北陸新幹線の開業に伴いまして、横川-軽井沢間が廃止となりまして、バス転換されたということについての廃止の許可処分が違法であるということの訴訟でございます。下に判決のポイントがございますが、原告適格の議論から判断がされておきまして、この処分取消請求は認められないということでございます。

それから、交通ではなくて、障害者基本法も引用しつつ、3枚目でございますけれども、ホームヘルプサービスを市町村が実施していたわけですが、それを廃止したと。民間のホームヘルプサービスが出てきたということで廃止をしたと。それに対して、市のサービスを利用していた障害者の方が訴訟を起こされて、その中に障害者基本法、次のページに障害者基本法の一部掲示させていただいておりますけれども、3条の1項、すべて障害者は、個人の尊厳が重んぜられ、その尊厳にふさわしい生活を保障される権利を有する。この規定なども引きまして、その継続を求めたという訴訟でございますが、この判決では、あくまでもこの規定は、一般的な責務を定めているにとどまりまして、具体的な権利については、他の法令を通じて実現される趣旨であるという判断になってございます。

資料は説明は以上でございます。

【委員長】 ありがとうございます。先ほど1-6-1で、最後の80ページで、課題例がたくさん出たわけですが、こういう課題の政策的な実現と、フランス、あるいは福岡市の条例等との親和性というんですかね。あるいはこの条例の結果、どういうふうなプログラムが進行したかということにつきまして、何か情報ございますか。

【交通計画課長】 まず、福岡市につきましては、今年の3月に条例制定されたということで、これを受けて具体的にどのような施策が講じられたということは、すいません、まだ承知しておりません。これは福岡市のほうにちょっと聞いてみたいと思います。

フランスのほうは、公共交通の関連で申しますと、かなりまちづくりと一体となった公共交通整備というのが各地で取り組まれているということで、主にLRTなどを活用してパーク・アンド・ライドをきっちりやると。で、まち中には車を入れないというようなまちづくりがいろんなところで進んでいると聞いておりますけれども、特に官と民の役割分担につきまして、フランスでは、基本的には、民間の交通事業者が公共交通というものをサービス提供するというよりは、公の責務としてきちっとサービスを提供すると。特にその背景には、フランスの制度の中で通勤手当というものは、企業が一般の勤務する方々に払うのではなくて、それは、いわば税の形で公共交通を提供する主体に納付する地方税の仕組みがございまして、そういったこともうまく組み合わせさせて、先ほど申し上げたようなまちづくりと一体となった交通体系が構築されているというふうに向っております。

【委員長】 それでは、ただいまのご質問を踏まえて、お1方、1点に限ってご発言をお願いしたいと思います。たくさんございますでしょうが。

【A委員】 いいですか。何とか1点風に聞こえるようにしゃべるといって高等テクニクが必要ですよ。

私自身は、日本の場合に、あるセクターとあるセクターが対抗的な意識を非常に意識せざるを得ない。権利という言葉を使うのがほんとうに適切かどうかという感覚を持っています。それよりは、現場でいろんな取り組まれているのは、もっと協働とか、例えばこの間のあの国土形成改革では新たな公だし、今は、民主党さん、何と言ったんでしたっけ。

「新しい公共」とかいうんでしたっけ、同じ意味ですよ。それとかね、もう少し我が国らしいコンセプトをベースに置きながら進めるには、権利という言葉ではないほうが前に進むという感覚を持っているところがございます。むしろ、言うならば、これからの人口も減っていくような新しい時代の中でのモビリティ社会の理念みたいなものを定めることのほうがよくて、それは最低の生活をするためにどうしてもいるよねみたいなたぐいじゃ

なくてね、人間というのは動いて初めて幸せになるんだと。モビリティこそ活力の源泉なんだと。それはできれば、どんな人だっていつだって動きたいんだと。それが日本の将来のためだみたいなことは理念の一つだろうし、あるいはもう一つだけ理念を言わせて、2つはないですね、1.5ぐらいにしておきましょうか。サービスを最も効率的に提供することが正しいんだという理念、ここがフランスであえて言えば、交通権と言ったからあんなになっているんじゃないで、むしろヴェリブをはじめとしてね、たくさんの世界中に発展するような公共交通事業学者を出していますよね。そういうところこそ、フランスについては学ぶべきで、交通権なんていう名前のところの問題じゃないと思っています。

以上です。

【委員長】 では、L委員。

【L委員】 Lです。

私は、この交通権という言葉に最終的にするのかどうかというところは、若干自分でも疑問を持っているところはあります。ただ、しかし、おそらくこれからは多分、特に地域交通の政策という視点で考えてみると、今までの場合だと、モード単位、交通手段単位の事業法である道路運送法、バス関係だと道路運送法、タクシーだったら、それプラスタクシー特措法、それから、地域公共交通活性化・再生法というのも、いわば、どちらかという事業法寄りの多分規定であったと。実は、地域公共交通活性化・再生法というのはそうではないんですけれども、ただ、総合事業の中でタクシーというものが支援措置に入ったというのはようやく今年度ですし、福祉交通である、先ほどI委員がおっしゃったように、福祉有償運送、過疎地有償運送という、いわば市民が自分みずから運行しようというプログラムについては、あまり正面からそのところで追ってこなかったというところですから、やっぱりどちらかという、事業寄りだろうという評価をしています。

そう考えると、これからの多分地域交通行政というのは、生活者、あるいは利用者視点に変えていかなきゃいけないと思うんです。それを、その視点を、例えば道路運送法の改定であるとか、タクシー特措法の改定であるとか、活性化・再生法の改定であるとか、そういうところでやれるんであればいいんですけれども、おそらく現実厳しいと思っているんです。そういう意味だと、逆に言うと、今回の交通基本法というのがこれからの地域交通政策の指針を描くのであれば、プログラム規定という段階の移動権という話ではなくて、ある程度具体的権利を持つようなところに踏み込むというのもありじゃないかと思います。

ただ、裁判規範ではないというふうに私も考えていますので、それで直接裁判の根拠と

なるようなものにはならないかもしれないけれども、プログラム規定だと、ほかの法律とか、制度が動いてこない可能性があるんです。ですから、それをほかの法律とか、制度というものを動かせるような形の仕組みにするためには、多分具体的な権利規定といいますか、法規範というような形にある程度はしていかなきゃいけないんじゃないかなと思います。

それと含めて、今度は交通に関する、地域交通に関する支援措置というのも、今、走っているバス、今、走っている鉄道に対して支援をしていこうという今まで枠組みなんですけど、そうではなくて、使えるサービスをつくるために公的支援をしていこう。多分その考えが富山市の例のライトレールとか、さまざま取り組みだと思いますけれども、そういうあり方に多分支援の仕方を変えていかなきゃいけないんじゃないか。こういうところの力強さといいますかね、そういうところにもっていくときの言葉として移動権というところを規定するというものが有用であるんだしたら、私は、もう少し積極的に評価してもいいんじゃないかというふうに考えます。

【委員長】 はい。K委員。

【K委員】 さっきC委員おっしゃいましたように、憲法上保障している生存権だとか、最低の生活、そういった概念というものがまず基本としてあって、そもそも法というものを根拠にしなくても、移動の自由というのは当然のことですから、ある法を根拠として制限されない限り、移動の自由はだれだって当然の法理としてあるわけですから、そういうことをきちっと踏まえた中で、権利というものがある法律に新たに移動権なり、交通権なりということになったときに、受容すべきぎりぎりの線だとか、甘受すべきそのぎりぎりの線ということが極めて難しい話になっていくと思うんです。

あまり好きな言葉じゃありませんが、最近、皆さんそうおっしゃるので、いわゆる限界集落というところに住んでいる一家族が医療を受ける権利というのは、交通ということから離れて当然にしてあるわけだし、行政責務としてそこに適切な提供しなきゃいけない、サービスをという行政需要もあるんだと思うんです。それを実現するために、例えば過疎バスを走らせるとか、NPOなどを使いながらデマンド型で迎えに行くとかということは、その手法として出てくるのであって、それを私が医療を受ける権利というものと離れて、医療機関へ行く権利と規定されてしまうと、具体的にそういうものを提供しなきゃということになってくると思いますので、やはりさまざまな意見はあるんでしょうが、慎重にもっと議論をすべきだろうと思います。

それで、一方、今、L委員に言っていたように、例えば富山ライトレールなどのように質を高めると、結果的には沿線の人の暮らしが変わって外出機会が大幅に増える。それは極めて質のいい生活というものにつながっていくわけですので、そういうものを提供しやすい根拠法というものとしての、交通の質を高める行政責務みたいな、あるいは行政需要なみたいなものを何か規定する法体系みたいなのがどうしてもそれは必要なんだろうと思います。

例えば整備を補助金をいただいている。でも、その後の運営や、上下の上の部分やメンテナンスについては、交付税措置や起債だという制度をいろいろ考えると何も、つまり、基準財政需要額にカウントされていないわけですから、全くもって単費でやるしかないわけですので、最終的に市民の生活の質を高めるための行政責務や行政需要というものを、一定のこれから議論される法律というものが一つの理論的なバックボーンとなって進んでいくというようなことであれば、その交通基本法というものについて、ぜひ早期に実現をしていただきたいという思いでいます。

【委員長】 じゃあ、E委員。

【E委員】 私の視点では、移動というのは、その最終目的を果たすための手段だけではなくて、その途中にもその社会的な意味というのがすごくあると思うんですね。移動の過程でいろいろな人の目に触れるというのは変ですけど、いろんな人と交流というか、すべてが家の中でインターネットで済むだろうということになってしまっただけではない。それは年をとられてからそうなるのはもしかしたら、わかんないですけど、もう外に出るのは面倒くさい人はいいかもかもしれないけれども、生まれてから全く動けない方もいらっしゃるわけで、やはり移動、目的を達成するための移動ではなく、社会生活としての移動というものがやはり考えられるべきだと思います。私も権利という言葉が日本の風土に合うかどうかというのは、今、ちょっと言えないんですが、そこを忘れない何か理念なりを打ち出す必要はあると思っています。

すいません。以上です。

【委員長】 I委員。

【I委員】 1点だけということですので、移動というのは、出発地と到着地があるので移動になるわけで、出発地と到着地にどういうものを置くかというのは、都市計画であり、土地利用計画でコントロールをしているわけです。残念ながら今の日本では出発地と到着地の土地利用コントロールがあまりきちんとできていないわけで、そのところを全

く抜きに移動の権利という話は、非常に難しいんじゃないかなと思います。つまり、土地利用計画としてどれぐらいの制約を受け入れるかという議論と、移動権の議論というのはパッケージというか、やっぱり分けて考えることはできないというか、不適切なのではないかなと思います。

以上です。

【委員長】 移動権につきまして、きょうで最後ではございませんで、また次回の冒頭に議論いただくということが予定されています。その間にきょうの議論を少し整理をさせていただきたいと思います。また、論点が目に見えた形で整理されて、また、次回の議論の種にしたいと考えてございます。

きょうは、第1回目にかかわらず、たくさんのご意見をいただきまして、ありがとうございました。今後の交通政策のあるべき姿であるとか、第1の論点だったんですけど、それが十分尽くせたとはいいがたいですけれども、D委員はじめ、皆様から展望は豊かでないかと。特に移動の効率化と環境の統合を持った解をつくることはかなり可能性が高いという発言もございましたので、そういうものを機軸として、限られた範囲で魅力豊かな政策転換ができるような、そういうことを楽しみに今後の議論を進めてまいりたいと思います。

第1回交通基本法案検討小委員会をこれで終了させていただきます。

次回の小委員会でございますけれども、11月の29日18時ということをご予定してございます。よろしくお願ひ申し上げます。委員の皆様にはご多用中にかかわらずご出席をいただき、ありがとうございました。また、F委員、どうもありがとうございました。

【F委員】 すいません。おくれまして。

【委員長】 委員長代理でございますので、次回からまたよろしくお願ひします。どうもありがとうございました。

じゃあ、事務連絡をお願いします。

【室長】 本日の小委員会の内容につきましては、後日、各委員の皆様にご送付させていただきますので、ご了解をいただいた上で公開したいと思います。

また、近日中に議事概要及び配付資料を国土交通省のホームページにて公表させていただきますので、よろしくお願ひいたします。本日はどうもありがとうございました。

— 了 —