

## 第2回交通基本法検討会 議事要旨

日時：平成21年12月8日(火) 17:00～18:30

場所：国土交通省8階国際会議室

有識者：

城所 幸弘 氏 政策研究大学院大学 教授

松橋 啓介 氏 国立環境研究所交通・都市環境研究室 主任研究員

伊藤 規子 氏 慶應義塾大学商学部 准教授

吉田 樹 氏 首都大学東京都市環境学部 助教

有識者からの主な御意見：

- ・ 政策の効果を経済学的に評価できる費用便益分析は無駄の排除に有効だが、不十分な理解に基づく誤った適用例、モード横断的なマニュアルの不備による不整合、シンクタンクへの丸投げ、行政側に正しい分析を行うインセンティブがない等の問題がある。体系的なチェックや費用便益分析を行う組織の一元化が必要。
- ・ 費用便益分析は、公平性の問題や他の価値基準を含めることができないが、一定の条件下で効率性に関する正確な情報を意思決定者に提供するもの。
- ・ 自動車に代わる交通機関が充実している都市においては自動車からのCO<sub>2</sub>排出量は少なく、長期的なビジョンをかけた、中心市街地をつなぐ公共交通機関、安心して歩ける地域、乗用車の電動軽量化による低炭素地域の形成を図るべき。
- ・ 「移動する権利」の視点から見た交通サービスは、シビルミニマムとしてではなく、人々の社会参加を促す仕組み、或いは、後世代の環境を含む「生活の質」を維持するためのものとしてとらえることができるのではないか。
- ・ 社会参加機会の確保及び持続可能な交通を促進する手段としては、自治体と交通事業者のパートナーシップやさまざまなインセンティブが重要。

- ・ 交通関連施策には混雑課金のように一部の者に不利益が及び、施策が社会的に受け入れられにくいものがある。このため、市民ディベート等の地道なプロセスや住民／国民投票による直接参加が大事であるとともに、最終的には「政治」のリーダーシップが重要。
- ・ バスが「環境」「モビリティ」に寄与するためには、単にそれを走らせればいいのではなく、「品質保証」「性能保証」の発想が必要。
- ・ 地方のバス路線の多くは不採算であり、各種の補助が入ってもバス会社の負担で維持されているものが多い。「交通事業者まかせ」では縮小均衡を余儀なくされ、計画・運営主体と運行主体の分離などにより責任分担を明確化することが必要。
- ・ 最近、地域で動き出している市町村による協議会の活動を大切にし、より広域的な交通問題に広げていくことが必要。補助制度の見直しや路線バス、コミュニティバス、タクシーなどで別々に法定されている協議会を統合すべき。

以上