

交通基本法案検討小委員会委員へのお伺い

- ① 人口減少、少子高齢化、地球温暖化問題への対応等様々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。

東京都市圏の 2050 年の予測を実際に行ってみると 65 歳以上の世帯主は今の 3 倍、4 人家族は 6 割になる。高知四万十町の 2035 年の人口は 2005 年を 100 とすると 2035 年に 59 となる。縮退は現実の問題であり、現時点の交通に関わる制度、財源、計画の枠組みの継続、あるいは更新の停滞はコミュニティを壊滅的に崩壊させる可能性がきわめて高い。日本の国土と都市の動脈ともいえる自動車/公共交通に加え、コミュニティを支える静脈ともいえる遅い交通であるところの自転車や歩行といった特性に違いのある交通をどのように都市の中で現実リアリティーをもってリノベート(更新)していくが求められている。

地域の血流ともいえる「交通」を部分的に取り出して、財源や総体としての具体的計画を抜いて議論することは難しい。人口の問題は財源の問題でもある。社会保険は潤沢な予算確保と対に考えるべき性質のものである。縮退の時代の中で交通に特化した権利を保障していくような時代感にはもはやないと考えたほうがいだろう。あるいは土地利用計画と切り離され法決定されないまま放置された計画は無残である。

社会が激変していく中、社会保障的な位置づけの交通権を規定し、実体法として受け皿となる道路交通法や都市計画法との整理もままならぬ中で、交通基本法の議論をすることは不可能だろう。権利、計画、財源が三位一体となった議論がない限り、交通基本法により実現すべき交通の役割とその像を議論することは難しい。

既に地方、都市でも買い物弱者などの存在も浮き彫りにされており、フランスのナショナルトランスポートセンサスではこうした総体としての移動の実体把握のもと立体的な交通計画が都市計画と一体的に進められている。交通基本法の理念そのものはまず定量的で総合的な調査体系を整理し、あるべき都市像とそれを描く主体をはっきりさせ、それぞれの都市ごとにマクロ-メゾ-ミクروسケールでより詳細に具体的な地域の交通像と都市像を描くことが基本である。地域の実情にあわせて漸進的に対応していく新しい移動のあり方を設計していくことが重要であろう。

残念ながらこうした総体としてのまちと交通の関係を踏まえた議論が各自治体で行われているとは思わない。したがって地方の現実、都市の現実を踏まえた議論が必要不可欠であると考えらる。

- ② これまでの交通行政は、上記の様々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。又は、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。

当初の「交通基本法の基本的な考え方(案)」において、ICT やデマンドバスなどまで項目が具体的に書き込まれ検討されるなど、技術的な側面と基本的な権利の規定が併記されており、果たしてどういう意図で基本法を捉えていたかが理解に苦しむ。本来、総合的な交通計画は、先に述べたような税、計画、権利を 3 点セットとして主体を明確に、交通のおつ性質上横断的な政策として行われるべきものである。

道路空間の再配分、長期法定計画としての都市計画の一部として都市計画税なども援用しながら交通計画と一体となった地方自治の枠組みへの挿入を確保すべきであろう。ミッテランの社会改革では、市町村を解体し自治の基本を集落におきながらも、これを広域として扱う調整機能を有する枠組みとして扱われ、時代の変化とともに進化し、交通計画が地域の中でうまく機能したと考える。

比して 1/4 世紀以上遅れたこの法案は日本における計画実行力(制度的な担保)の弱さや、財源などの社会情勢の変化を考えれば半周遅れの政策であるかもしれない。しかし既存の交通

計画が法律的实施力ももたぬまま、競争力を欠き、コミュニティの中で様々な問題を孕みつつある中、アドホックな社会実験が都市において体系的に位置づけられることなく、成果もはっきりしないまま行われている現状には問題が多いといわざるを得ない。抜本的な解決法が求められているのは明らかである。都市構造が欧米とは大きく異なり中心市街地の集積度が低い我が国においては、高齢化や人口減少における対応を固定的な交通モードに求めることは困難であるし、具体的に求められる地域の交通像とその制度は、欧米とは大きく異なるであろう。

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。道路交通法、都市計画法などの既存法規と整合性を欠くことはできない。（現状の地方自治の枠組みの中では）計画立案遂行の主体を知事として、都道府県を交通圏域に分割し、それぞれに都市計画と連動した（予算的担保がとれた）漸進的な長期法定計画を立案することが必要不可欠である。

同時に（交通規制を管轄する）公安委員会を知事（もしくは副知事）が併任することで、規制などに関する権限を集約し、交通計画および社会実験の実行が可能な体制の枠組みを用意することが必要である。こうした制度変更をいきなり全国共通に行うことは難しい。現代の出島とでもいうべき特区を設け、計画立案・実施などについて、PFIなどの方法も含めて30-100万のスケールの圏域を設定し、独自の組織運営形態まで含めた国際競争力を高める都市のOSとしての地域交通社会実験が必要とされる。

財源についての配慮も重要である。基本的な道路の機能維持、道路空間の再配分についてもその機能を明快にした上で、特定交通機関を固定的に扱わない柔軟な財源確保が求められよう。公共交通、自転車、歩行者、車などそれぞれの移動機能とその目標設定を道路・街路空間の再配分の中で柔軟に取り扱うことでその戦略を見定めるとともに、旧道路特定財源と地方が独自に設定できる「都市計画税」などの税制の活用方法をこれと対応づけて再整理していく必要がある。