

## 地方公共団体、事業者等アンケート結果について

地方公共団体、事業者等関係団体に対してアンケートを行ったところ、12月7日までに地方公共団体から528件、事業者等関係団体から215件、計743件の回答を頂きました。

## 1. 概要

## ○ 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

- 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。

交通弱者の移動手段の確保	191
地球環境保護の促進	171
総合交通体系の構築	83
人間的な生活や生産活動ができること	76
公共交通の利用促進	70
安全、安心で快適に移動できること	65
モーダルシフトの促進	60
「まちづくり」の視点に立って考えること	53
交通弱者・障害者等が平等で享受・共生する社会	50
インフラ整備の充実	47
交通が役割を果たしていくためには、国・地方の財政支援措置が必要	45
持続可能な交通のための方策を構築	45
交通が役割を果たしていくためには、広域的な連携(国、自治体、事業者、住民等)が必要	41
移動権の保障	32
その他	104

- 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。

国・地方の財政支援措置が不十分	145
都市計画との整合性が不足	105
クルマ優先の政策	95

高齢化・過疎・人口減少等の進展	83
事業者任せの施策	66
法整備の不備	63
規制緩和実施以降の交通行政	58
地方部は利用率が低く、採算面から不利にならざるを得ない	55
インフラ整備が不十分	35
縦割り行政	34
その他	282

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。

移動・交通手段の確保	124
利用者視点で考える	119
環境負荷の少ない交通手段への転換	108
総合交通体系の確立	78
国・自治体や交通事業者の横断的取組	77
安心・安全の確保	73
「共助」精神の育成と活動	71
財政支援措置	60
まちづくりにおける交通施策	59
交通インフラ整備の推進	43
交通格差・地域格差の是正	39
自動車と公共交通のベストミックス	20
移動権を保障する	19
その他	107

○ 「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」について

① 「移動権の保障」について、賛成、反対等様々なご意見が寄せられていますが、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。

公共交通機関の衰退により「移動権の保障」についての議論が必要	249
少子高齢化社会を迎え、今後の交通の在り方についての議論が必要	168
「移動権」の定義、目的、趣旨等についての議論が必要	161
交通空白地帯など地域間格差が問題となっている	155
「移動権の保障」に必要な財源についての議論が必要	118

「移動権の保障」の考え方についてはもっと議論が必要	71
「移動権の保障」に伴い事業者の負担が大きくなる	53
国の役割や責任を明記するべきである	26
その他	69

② 「移動権」の内容について、どのようにお考えでしょうか。

「移動権の保障」の考え方に賛成	20
「移動権の保障」の考え方に反対	48
「移動権の保障」の考え方についてはもっと議論するべきである	88
「移動権」の定義、目的、趣旨等について議論が必要	369
「移動権」は生存権と表裏一体である	83
国の役割や責任を明記するべきである	66
国による財政支援が必要である	65
少子高齢化社会への対応として、保障されるべきである	50
バリアフリー・ユニバーサルデザインの観点からも重要である	28
環境対策の観点から、保障されるべきである	10
人流のみならず物流についても考えるべきである	6
その他	113

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。

「移動権」や「移動権の保障」を法律に位置づけることに賛成	95
「移動権」や「移動権の保障」を法律に位置づけることに反対	138
「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、さらに検討が必要である	235
国による財政支援が必要である	239
権利として位置づけるのであれば、国の役割や責任を明記すべき	75
「移動権」や「移動権の保障」を法律に位置づけることは重要	38
「移動権」の定義、目的、趣旨等を考える必要がある	27
自治体や交通事業者の過度な負担になる	25
権利ではなく、あくまで基本理念に留めておくべきである	12
「移動権」は生存権と表裏一体である	8
地域間格差の縮小につながる	6
まちづくりとの連携が図られる	6
ナショナルミニマムを設定するべきである	6
その他	78

○ 国民目線、利用者目線に立つて行うべき対応について

- ① 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。

誰もがどこでも利用しやすい交通の実現	229
地域住民・利用者の声を聞き、地域の実情を反映する	150
公平な税負担と無駄の排除	141
まちづくりも含めた暮らしやすさの視点	66
国、地方公共団体、事業者、利用者の連携	60
安全・安心を最優先にすること	28
その他	105

- 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。

財政支援の強化とその財源の確保	179
国民とのコンセンサスの確立	143
施設等のユニバーサルデザイン化	135
地域の公共交通の確保について、利用者、住民のニーズの把握	83
自治体への権限委譲、規制の撤廃	46
利用者の意識転換	31
その他	121

- ③ 例えば、以下の政策との関係はどのように考えられるでしょうか。

1) まちづくり

まちづくりの中で交通と土地利用に関する施策を一体的に行うことが必要	230
交通の発展はコンパクトで移動しやすいまちづくりにも貢献する	214
交通の発展は中心市街地が活性化して地域の魅力向上につながる	164
自動車と公共交通のベストミックスを構築する必要がある	55
地域により自動車への依存度合いが異なり、一概に関係があるとは言えない	18
歩行者、自転車に配慮したまちづくりの推進をするべき	17
その他	77

2) 観光立国推進

公共交通の発展は観光立国の推進に貢献する	224
交通政策と観光政策は一体となって推進するべき	203
観光立国と結びつけるべきではない	48
高速道路整備などの交流圏を拡大させる交通政策を推進するべき	45

観光よりもまず生活交通の確保の方が大事	31
観光を推進するためには地域の魅力を向上させることが大事	31
その他	78

### 3) 地球環境問題への対応

公共交通の発展は環境問題の解決に貢献する	264
EV等環境にやさしい自動車の普及促進が大事	146
公共交通への利用転換を図るよう啓発・PR活動を行うべき	134
渋滞を解消するなど交通流対策が必要	29
モーダルシフト政策のさらなる推進が必要	28
環境税や排ガス規制等を導入するべき	22
その他	107

### 関係者の責務、役割分担をどのように考えるかについて

- ① 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。

国:財源の確保、財政支援を行う。	346
地方公共団体:地域に根ざした取り組みを行う。	300
事業者:旅客サービスの向上を目指す。	216
国民:地域公共交通を積極的に利用する。	208
国民:地域の交通問題に対して当事者意識を持つ。	145
国:制度設計を行う。交通政策についての基本方針を定める。	130
地方公共団体:各関係者間の調整を行う。	105
事業者:経営改善努力を行う。効率的な運行を行う。	76
事業者:その他	45
国民:その他	27
国:その他	20
地方公共団体:その他	14
その他:	204

- 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。

関係する各主体が連携する必要がある。	302
関係する各主体の役割分担を明確にする必要がある。	120
地方公共団体と事業者は連携する必要がある。	67
地方公共団体が中心となるべき。	56
国と地方公共団体連携は連携する必要がある。	34
関係する各主体が対等な関係である必要がある。	31

国が中心になるべき。	21
地方公共団体に地域公共交通の一部を移してほしい。	12
事業者が中心となるべき。	4
その他	155

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。

住民中心であるべき。	117
関係各主体が連携し官民一体で取り組むべき。	88
既存の機関との役割分担を明確化すべき。	81
NPOの積極的な参画が重要。	80
財政支援についての制度設計を行うべき	60
地域格差の是正に取り組むべき。	37
「新しい公共」の意味が不明確。	35
地方公共団体を中心に地域の実情に応じた取り組みであるべき。	34
福祉に重点をおくべき。	33
環境に重点をおくべき。	15
規制緩和を進めるべき。	13
事業者中心であるべき。	4
その他	207

## 2. 個別意見

上記ごとに代表的な意見を列記すると以下のとおりになります。

### ○ 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

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。

- ・ 「暮らしの安全・安心」の実現のため、高齢者や障がい者等の生活や自立を支援するモビリティの確保、交通事故が少なく、災害にも強い道路ネットワークづくり、社会経済活動への参加を支援する安全で快適な移動手段の確保が必要と考えます。

- ・ 国は社会的な背景から交通政策を考え、地方公共団体は住民のニーズを踏まえて政策を展開していく。事業者は利用者のニーズを把握し、国民は一人ひとりが公共交通機関の利用など地球環境に配慮する必要があると考えています。

- ・ 地域住民が公共交通を守り、育てていくといった視点を持ち、当該地域にふさわしい交通体系の構築を目指していくべきと考える。そのためには、地域住民、民間の交通事業者や企業等の「地域の連携」が重要と考える。

- ・ 現在の交通体系は、時間の早さで計られるものが利便性の向上と考えられ、優先され、安全性やゆとりのある生活については、次の課題としているように思えるが、やはり、人間の生活に一番大切なゆとりのある生活を第1に考慮した社会を目指すべきと考えます。

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。

- ・ これまでの交通行政では、公共性の高い交通事業者の経営を下支えするものという視点からの支援が多く、国民のニーズに対応する取り組みには十分にこたえられなかったのではないかと。また、道路運送法における事業許可等について、新たな交通モードを立ち上げる上でのハードルが高すぎる。

- ・ これまでの交通行政、特に運輸行政は、交通事業者を相手に安全規制等を行ってきたものと認識するが、交通は、ある目的の元に人のモノが移動するものであり、この目的に係るさまざまな施策（例えば、都市計画、道路整備、観光、福祉等々）と深く関係を持つ。しかしながら、交通の施策を行う際に、他の施策との連携が無い又は不足していることに、問題があると考えます。

- ・ マイカー・バイクが普及する前の交通の形態から時代の変化により現代のような交通の形態に変わっても、それに柔軟に対応することはできなかった。また地方の市町村では「公共交通」の分野そのものが大きく扱われず専門性を備えた職員の育成もできなかったと考えます。

- ・ 日本の均衡ある発展は未完成であり、特に国土軸として整備すべき道路、公共交通が地方末端が切り捨てられ、過疎化に拍車をかけている。

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。

- ・ 移動権に基づいて交通施策を展開するべきだと思います。  
子どもや身体障害者、高齢者などの交通弱者は移動手段をあまり持たず、またその影響は地方ほど大きくなります。交通手段が確保されれば日常生活圏の

拡大に住民が合わせられるものと考えます。それにより経済活動が活発になり、地域経済が活性化するものと考えております。

- ・ 総合的なまちづくりの視点が必要。交通政策は、道路や土地利用計画や福祉、環境の分野をまたがって考えるべきである。また、交通政策を広域的に捉え、行政界ではなく、利用者の立場から生活圏からのアプローチが必要。

- ・ これまでに蓄積されたインフラを活用しつつ、移動手段の選択の多様性を確保しながら、都市環境・地球環境との調和を図りつつ、だれもが安全で快適に移動できること。

○ 「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」について

① 「移動権の保障」について、賛成、反対等様々なご意見が寄せられていますが、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。

- ・ 都市部は比較的公共交通が発達しており、日常生活を行う上では移動に支障を来すことはほとんどないと考えられる一方で、地方では、赤字路線バス等の廃止により、交通空白地域が増加しており、そこに住む住民が日常生活を営むためには、交通移動手段を確保していくことが重要だと認識され始めたため。

- ・ 交通事業者も地方公共団体も、財源不足の中、「移動権の保障」を盾に取られて、サービスしなければならなくなることを懸念している。「移動権の保障」が及ぶ範囲やそれに係る国の役割等を明確にする必要があるため。

② 「移動権」の内容について、どのようにお考えでしょうか。

- ・ 「移動権」の内容を明確化せずに、漠然と「権利」として保障することは、解釈を巡り訴訟リスク等が高まるおそれがある。経済合理性を超えた内容の要求が「移動権」として正当化され、交通事業者は利用者等から提訴されることを懸念している。

- ・ 個人的な移動権を制定し、全ての人を平等にするためには、既存の公共交通に更なる路線増加や便数増加が必要となり、財政負担が厳しくなるため、国の補助なくして運営の維持がなりたたないと考えられる。

- ・ 都市、地方を問わずどのような地域に住んでいても、すべての人々にとって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するものである。最低限度の生活を営むために必要な保障という表現からは、国や地方公共団体によっ

て移動権が保障されなければならなくなり、広範な権利保障になることに加え、過度な権利主張に繋がる恐れもあると考える。

- ・ 移動権による最低限度の保障は必要であると考えますが、地域によって移動に関する制約内容が異なるため、全国的に同一の内容にすることは不可能である。移動権による最低保障の必要性やその内容をどのように決めていくか、更なる議論が必要である。
- ・ 移動権による最低限度の保障の基準をどこに置くか等、具体的な移動権の中身については不明確であり、その中身について明確にするべきである。

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。

- ・ 法律に位置づけることは賛同できるが、単独で検討すべきではなく、バリアフリー法、地域交通活性化法、更にはまちづくり等と合わせて議論すべきである。
- ・ 法律に位置づけることは良いと思うが、それぞれの地域に即した交通体系を整備していくことが重要であり、利用者がより多くの公共交通を自ら選択して活用できるような体制を整えないと、権利ばかりが先走ってしまうと考えられるので、移動権の保障の規定については、十分な議論・検討を行うべきである。
- ・ 法律に位置づけることは良いと思うが、実現にどれくらいの費用や人的支援が必要なのか、またどれくらい負担が生じるのか、不透明な部分も多いため、法律に位置づけることについては抵抗がある。
- ・ 「移動権の保障」を法律に位置づけて「権利」として認め、また「保障」することになると、行政及び事業者の責務の界限がなくなることも予想されるため、法律での位置づけは慎重に行ったほうがよい。
- ・ 法律に位置づける場合は、国、地方公共団体、交通事業者、住民など各々の義務や責任、負担等を明確にし、実現可能な制度設計を準備することが不可欠である。
- ・ 移動権の保障を法律に位置づけるならば、国がその権利を保障するための措置を財政負担も含めて責任をもって講じない限り、権利の保障としては不十分であると考えます。

○ 国民目線、利用者目線に立って行うべき対応について

① 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。

- ・ 地域の人が公共交通を守り育てるという風土を醸成するためにも、利用者のニーズを把握し、住民参加の下で地域にふさわしい交通体系の構築をするべき。
- ・ 通院や買い物など中心市街地での活動に参加できるよう、バリアフリー化や歩行者空間の確保など、まちづくりを含めた暮らしやすさの視点に立つべき。
- ・ 交通空白地帯を無くし、どの地域においても高齢者や体の不自由な方を含めた誰もが利用しやすい公共交通を目指すべき。
- ・ 安心・安全なサービスを安定的に供給するべき。
- ・ 国民・事業者・自治体・国それぞれの債務を明確にし、公平な負担と税金の無駄づかいを排除するべき。
- ・ 交通事業者・NPO・町内会などに対して自治体、国がそれぞれバックアップを行い、地域の資源を有効活用するべき。

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。

- ・ 最低限保障すべき地域公共交通の確保について、国民とのコンセンサスを確立し、必要な財源を確保するとともに、最低限のサービスについて住民との意識統一が図られるべき。
- ・ 住民のニーズを十分に把握できる方法を確立して分析を行うことと、住民が直接参加できるような仕組み作りに取り組むべき。
- ・ 高齢化に対応して駅、バス停等の旅客施設のバリアフリー化及び、建築物のユニバーサルデザイン化、コンパクトなまちづくりを進めるべき。
- ・ 権限及び財源などを地域分権するとともに、交通施策を地域の実情に応じて弾力的に運用できるよう、規制や法律についても見直すべき。
- ・ 過疎地域や離島などの条件不利地域において、公共交通を確保していくためには、財政的な支援を強化する必要があるとあり、安定的に維持していく上では、その財源が確保されていないとできない。

- ・ 自らが使って公共交通を残すという利用者自身の意識転換を図ることが必要。
- ・ 自動車が交通に果たす役割の重要性を踏まえ、自動車を含めた各交通モードの特徴を活かしたモビリティ(移動手段)の充実を図っていただきたい。

③ 例えば、以下の政策との関係はどのように考えられるでしょうか。

#### 1)まちづくり

- ・ 道路、鉄道だけでなく、バスや航路といった公共交通機関についても、都市施設の構成要素として、まちづくりの中で一体的に考えていく必要がある。
- ・ 地域間の連携や交流のためにも交通は欠かせないため、交通政策とまちづくりは一体的に取り組む必要がある。
- ・ 公共交通利用者が増えれば中心市街地が活性化する。魅力のあるまちづくりをするためにも交通政策と一体で考える必要がある。
- ・ 高齢者等が移動しやすく暮らしやすいコンパクトシティー化を推進するためにも公共交通の発展は重要である。
- ・ 道路整備と公共交通にかかる費用を最小化するためにも、自動車と公共交通のベストミックスを構築する必要がある。
- ・ 当該地域では自動車依存が高いため、駐車場の整備などがまちづくりの課題であり、公共交通政策とはあまり関係がない。
- ・ 環境問題や高齢者の移動に配慮して歩道や自転車道の整備を進めるべき。

#### 2)観光立国推進

- ・ 主な観光地では公共交通が発達しており、公共交通の発展は観光立国の推進に貢献する。また、交通自体を観光資源として活用することも可能である。
- ・ 海外からの観光客は公共交通を利用するが、当該地域には2次交通が無く、観光客を誘致するためにも、交通政策と観光政策は一体となって推進するべき。
- ・ 移動権の保障と観光立国の政策は結びつけるべきではない。
- ・ まずは有名な観光地や空港のある主要都市から足を伸ばしてもらうための、高速道路の整備など交流圏の拡大を図るべき。

- ・ 財政状況から観光にまで手が回らないので、まずは生活交通の確保が喫緊の課題である。
- ・ 交通よりもまず地域の魅力を向上させることが観光客の誘致につながる。

### 3)地球環境問題への対応

- ・ 公共交通が発達することにより、自動車からの利用転換が図られ、環境問題の解決に貢献すると思う。
- ・ 公共交通への利用転換を図るためには、モビリティマネジメントの普及など、住民に対して意識啓発を図るほか、公共交通が環境にやさしいことをPRする必要がある。
- ・ 鉄道・海運へのモーダルシフトが進んでいないことから、さらなる推進が必要。
- ・ 環境税や排ガス規制等を導入し、公共交通や低公害車を優遇することによって地球温暖化問題に対応すべき。
- ・ バスの利用促進を図るためにも、渋滞を解消する交通流対策が必要である。
- ・ 便利な自動車からの転換は難しいので、電気自動車等の普及や新たな技術開発によりCO2削減につなげるべき。

#### ○ 関係者の責務、役割分担をどのように考えるかについて

- ① 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。

##### (国)

- ・ 交通施策の基本となる理念の策定、地方自治体の支援。幹線交通について、地方の意見を踏まえながら責任を持って維持、継続すべき。
- ・ 地域の問題であり地方公共団体、事業者、住民それぞれが意見を出し現状の把握と解決策を検討し、国はこのことに対して財政面を含め支援することが必要。

##### (地方公共団体)

- ・ 国の基本理念にのっとり、国民の意見を取り入れた地方の実情にあった施策の推進。

- ・ 地域内交通の維持、継続について、地域主権の趣旨に則り、総合的に担っていくべき。

(交通事業者)

- ・ 採算性の確保。同時にライフラインの一つとして、インフラ機能を有することについて自覚し、地域の社会便益を最大化するため、運営面で工夫する。
- ・ 経営努力を重ねる中でニーズを的確に把握し、行政の支援を最大限有効に活用できるように努めるべき。

(国民)

- ・ 地域の交通を地域で支える意識の向上。公共交通の積極的な利用。
- ・ 自らの行動が全体のニーズを形成していくことを自覚し、それがサービスや行政施策に十分反映されるよう関心を払うべき

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。

- ・ 交通事業者は、公共団体との協議に応じる責務や地域交通の権限の一部を地方公共団体に移してもらいたい。
- ・ 各々が果たすべき役割を最大限果たした中で、国、地方公共団体、事業者、利用者が協働して取り組む必要がある。
- ・ 国と地方公共団体、事業者との役割を明確にし、相互に協力しながら交通の充実を図る必要がある。国は地方の自主性を重んじ、国民の移動権が保障されるよう、支援措置の充実を図るべきである。
- ・ 国と地方公共団体の間では、相互理解を持ちながら適切なご指導をいただければと考える。また、財政面での支援もお願いしたい。地方公共団体と事業者についても、やはり相互理解が重要と考える。
- ・ 国と地方公共団体は、事業の取組についての費用負担及び助言・指導が必要であり、地方公共団体と事業者は、お互いが事業により住み分けるのではなく、一つと考え、補完しあいながら、運営をしていくべきである。

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。

- ・ 地域に古くから機能している「協働」の精神を生かしながら、広く住民が役割を担うことで、交通手段の確保や充実に繋がれば有効である。

- ・ 人の幸福や地域の豊かさは、企業による社会的な貢献や政治の力だけで実現できるものではない。地域住民が社会的・経済的状況を踏まえた上で、公共交通の再生・活性化に役立つために地域として何ができるのか、また、それを見出せない場合、次にどうすればよいのか、地域においても客観的に自身が住む地域を捉え、「公共」とは何かを見つめ直してもらうように努めなければならない。

- ・ 交通分野においても、他の分野と同様に変革の時代を迎えており、従来の行政主体の公共交通の維持・確保には限界を感じているところです。また、「移動権の保障」などが議論され、行政に対するこれまで以上の負担が予想されます。

このようなことから、「新しい公共」の考え方や取り組みを積極的に取り入れ、行政・事業者・住民が一体となって地域の公共交通を考えていかなければならないと考えている。

○ その他のご意見がございましたら、以下にご記入をお願いします。

- ・ 地域のニーズ(気候、風土を含め)に合った具体的な施策と財政的支援を望む。
- ・ 費用対効果で、全国一律に評価すると、地方の切り捨てになる。
- ・ 地域公共交通だけでなく、国際競争力強化のためには幹線交通の整備も必要。
- ・ 人の移動に関する視点だけでなく、貨物の移動(物流)に関する視点でももっと議論すべき。
- ・ 移動手段が限定される地域の交通手段確保・維持は大変困難であるため、持続的に移動手段を確保していくための方策を国を中心に検討していく必要がある。
- ・ 交通基本法制定については、他の法律、既存の計画などと整合をとってもらいたい。
- ・ 地域公共交通の維持、確保、改善には十分な財政的支援が必要であるが、日本は厳しい財政状況であり、その財源確保のためには、新しい税負担の在り方も含め検討する必要がある。
- ・ 現行の運行補助金の仕組みは、バス会社が財務的な信用を構築する上では問題

があり、そのことが資金を調達して新たな公共交通サービスの展開を図る上で障害となりうるので善処願いたい。赤字補助制度から運行委託制度への切り換えが必要であることは上述したが、複数年度の委託契約にすることによって将来のキャッシュフローに対する資本市場の認識を高めることが出来る。現在は、補助金の入金をあてにした運転資金の調達にも苦心する事業者が多いが、このような仕組みの変化によって長期設備資金等の調達の蓋然性が高まる。

- ・ 一部の都会生活者によって、地方の現状を理解出来ないのに、経済効率だけを強調しての赤字路線廃止論の展開。個人権利主張が叫ばれて中、先鋭化した個人主義による事業者、官公庁への無理な要求に対しての法的な規制措置の確立。

- ・ 厳しい経営状況に置かれている地方鉄道に対する取り組みは「とにかく明日さえ走ってくれればいい」という考えになってしまっているようです。鉄道弱者が近代化を図れない現状が続けば、交通のステージから消えてしまうことになってしまうと危惧しています。

- ・ 公共交通の整備・維持には長い展望と明確なポリシーが必要だと考える。政権の担い手の交代や、景気による財政の変動によりコロコロと事業や制度が変わっては地方公共団体や事業者はたまったものではないので、道路財源のような特定財源を確保し、「今後 30 年間でこうして行く」と言う揺るぎない指針を示して頂きたい。また、公共交通は道路と同じく国民生活のためのインフラであり、国や地方公共団体は自らの責任と負担で整備・維持して行くと言う姿勢を示してもらいたいと考える。

- ・ 交通基本法に係る論議において、交通労働者の労働条件の確保について論議があると聞きますが、事業者の経営体力とのバランスもあり、拙速な論議は回避していただきたく思います。

- ・ 公共交通機関も二元化を行い、人間らしい生活環境を実現できたらと考えます。長距離移動は「リニア新幹線と高速鉄道」生活に必要な移動は「自転車等」・・・が代表です。