

## 第3回交通基本法案検討小委員会への意見

## 1. 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。

現行の交通に関する法令の太宗は、事業者による交通事業の運営を適正かつ合理的なものとするを目的とされており、事業者の行為に対して国(国土交通大臣)が認可等を行う規定となっている。今回の交通基本法では、広域交通、地域交通ともに事業者のみの判断によって、交通を確保させることを改め、利用者目線による判断や取組を加えることが重要と考える。

- 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。

交通事業に関して、事業者だけに整備や運営を負わせるのではなく、国や地方公共団体についても責務があることを規定すべきである。その上で、地域交通の事業について、ほとんど関与できなかった地方公共団体、特に市町村の関与を規定する。その際、利用者の意見反映も重要と考えるが、利用者の意見が常に的確で合理的なものとは限らないことから、市町村が代表して関与することを規定し、市町村の独自の工夫で利用者等の意見反映を実現することが適切と考える。例えば、富山市ライトレールの整備では、都市計画制度等を活用して、意見反映を行っている。

また、交通事業に関する規定や運用のうち、安全性の観点は重要であることは否定しないが、過度の重視は利用者の利便性や快適性を損なう場合がある。富山ライトレールの整備では、これまでほとんど認められていなかった駅の構内踏切を新設し、利用者の利便性の向上を図った。必要最小限の全国共通の安全基準等を規定した上で、運行本数が少なく事故の可能性が低く路線等において利用者の利便性の向上が見込まれる場合は、踏切や構内踏切の新設を認めるなど、生活しやすい地域を作る観点から、地域の総合的な判断で独自の施設整備や運営が実現できるようにすべきである。

- 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

人口減少、高齢社会における地方の地域公共交通については、これまで以上にまちづくりとの関係が重要になってくる。理念に地方公共団体の役割等を規定した上で、交通事業とまちづくりとの整合を事業者や国、地方公共団体の責務として規定することが考えられる。具体的には、交通施策を土地利用計画や交通結節点の

整備等のまちづくり施策として実施することが重要である。

土地利用については、富山市では、中心市街地及び鉄軌道や幹線バスの沿線に住宅を誘導するための補助制度を導入している。加えて、開発許可の運用でも工夫しているが、公共交通を活かしたまちづくりを一層進めるためには、さらなる取組が必要と考える。また、公共交通のサービスも重要な要素である。中心市街地の活性化の一環として、65歳以上の高齢者を対象としてオフピークに中心市街地と市内全域間のバス料金を片道100円とする「おでかけ定期券」事業を実施している。また、年に5回、週末の中心市街地の駐車場を無料にしている。すなわち、交通施策がまちづくり施策のひとつとなっている。

交通結節点については、移動は複数の交通手段による場合があり、乗り換えの利便性や快適性の確保が重要である。事業者は自らの収益や利便性、安全性の確保を重視しており、それが必ずしも合理的な方向とならない場合がある。逆に利用者の希望が合理的なものでない場合もある。このようなことを踏まえた上で、交通結節点の重要性と調整のルールの考え方などを規定すべきと考える。

### 3) 地球環境問題への対応

富山市は、公共交通を活かしたコンパクトなまちづくりにより、環境モデル都市に選定されている。地球環境の問題は、世界や国レベルでの取組も重要であり、これに加えて、都市や地域レベルでの取組も重要と考える。このような観点から、公共交通の有り様について、事業者任せにするのではなく、国や地方公共団体も一定の責任があると考え。都市レベルについては、様々な施策について、内外の都市との連携が重要と考える。これが国際貢献にもなり、また、各都市での効果的な施策の実施になると考える。

## 2. その他の意見

第2回小委員会において、「交通基本法には、具体的な政策スキームは規定せず、それは個別法で議論すべき。」とされたと聞いている。それが現実的な対応であると理解するが、目的、基本理念、責務等を規定した交通基本法の制定だけでは、地域の公共交通は何も変わらない。従って、この小委員会での議論も踏まえ、交通基本法の議論に並行或いは制定後、速やかに個別法においても見直しや予算制度、税制等について、必要な検討がなされることを望みます。