

交通政策審議会・社会資本整備審議会合同
第4回交通基本法案検討小委員会

日時：平成22年12月24日（金）10：00～12：00

場所：国土交通省11階特別会議室

テーマ：

○交通基本法の立案における基本的な論点について（案）

おもなご意見：

・5点ある。4P「輸送行政」という言葉に違和感がある。国土交通行政、交通行政ではないか。②6P中央「移動権」について。日本では生存権や幸福追求権が保障可能である。移動困難によって生存権なり幸福追求権が達成できない場合に、かつ移動以外にその保障の術がない場合には移動によってこれらの保障に努めるべきであろうといった表現はいかがか。③「目線」という言葉は美しくない。国民だけが目線であることに違和感を感じる。④9P市場の話で下から10行目くらい「一般競争市場が成立しているかどうか」については判断主体が必要になると思う。これは政府、具体的には自治体が構成員として入ってくると思う。⑤「車の両輪」について。交通と社会資本は車の両輪としているが、この書き方は両者が分離している認識を与えるがいかがなものか。

・5点ある。①安全安心の観点は必要であり非常に重要。②利便性の論点にも対応してほしい。③地球環境の問題について。地域環境の問題、エネルギー節減の観点が必要。④情報通信技術の可能性が今後広がってくる。その重要性に着目したい。⑤国際競争力について。生産性だけでなく、技術力や国際貢献の視点も大事。国の技術を途上国の発展に資することも重要と考える。最後に私も目線という言葉は好きでない。

・6P中段の「市町村合併の進展等々～急増している」については、全く認識がおかしいので訂正願いたい。市町村合併によって密と疎で疎になることはない。3Pの「利用者についても努力すべき」という表現はすごくいい。ただ10P、11Pでトーンダウンしている印象がある。12P、13Pの「責務努力」という印象と「理解」という印象はニュアンスが違

うので利用者自身の果たすべき役割をうまく表現してもらえればいいのではと思う。

・目線という言葉を変えることはできないのでは。現代人はよく使う。変えないということではいけないか。

→異論があったことを明記してほしい。

・目線は『』で使えばいいのではと私は思う。大事なことを2点。P3で、利用者の行動の善し悪しが幅広く様々な影響を与える、このことが交通の本質である。これを基本的な認識に少しでも入れて頂きたい。10P②「例えば利用者が享受できるサービスの水準を～挿入：事業者の枠組みをこえて～客観的に評価～挿入：公表～するなどにより」とすれば、意味が大幅に充実する。あと些細なものを2点ほど。2P下段の「交通とは、人またはモノが空間を移動することである」について、()として「古典的には情報」と入れておいた方が交通の本来の意味が分かる。交通とはコミュニケーションである。3P上部の「ありうる」について、実際に「ある」。ありうるはきわめて薄い感覚だと思う。「クルーズ～以下訂正：などを利用することそれ自体も目的の一部となっている交通も人間にとってきわめて重要な役割を果たしている」として頂きたい。

・3点ある。①観光については、3P下段部分に「移動風景の再生」といった言葉を使っていたければ、2P③下「観光政策と連携のとれた交通政策の推進における：挿入「移動風景の再生」といった表現を使って頂ければと思う。②まちづくりに関する視点については、利用者目線という言葉はいいかなと思う。ただ利用者目線だけでは、ばらまき型ともとられかねない。事業者と利用者をミックスさせた利用者目線をこえた視点を提示すべきと思う。6Pのところでは事業者と利用者のバランスを取りながらまちづくりの中で漸次的な計画推進を図っていくというような表現でまちづくりの中に利用者目線と事業者を含めた書き方がいいのかなと思う。ベストミックスのなかで相互理解して調整をするようなポーズに考えて頂きたい。③交通権のところだが、情緒的な話だが、私を含めてこの中で結論に達していない。ベストミックスは文言では入っているが、高速道路無料化と公共交通への負担をどういう形で考えるのかはこの中で議論できなかった。交通圏域は自治体単位から道州制単位までである。その中でベストミックス観点からどういう交通計画立案を考えていくのかバランスをさせていくのかに関して、もう少し俯瞰的な構造が出てくるのか、について

は私自身も答えがないが少し思った。地球環境問題については先進的な技術開発必要であり、強い計画が必要と思う。強い計画をどうやって作っていか基本法の中でうたっていくことに理解頂かないと非常に競争力をそぐことになりかねないので強い計画を主旨に加えて頂きたい。

・① 8 Pの文言に関して、(4)「時期尚早」というのが、検討小委員会の結論として書かれているが、「時期尚早」であれば、いつがいいのかという議論やこれからどうするのかという話になる。「今後のあり方について引き続き検討していく必要がある」といった形など表現方法に工夫をして頂きたい。② 8 Pの「ただし」以降の「地域における生活交通の確保維持」という言葉が引っかかっている。事業者に対する要請から転換していく必要性があり、交通のサービス改善も必要であるが、確保維持では今のサービスを何とか保持しようとする事で、従来の行政スタイルと変わりが無い。まちづくりの道具として地域交通を使いこなす視点がこれまで議論されているので、少なくとも生活交通の確保維持及び「再生」を入れないと前に進まないのではと思う。10 P (2) 1, 2行上部分、「地域の人たちが参加～維持する」とあるが、ともに考えともに維持しともに「育てる」と書き加えた方が今回の主旨に合う。③ 10 P②の上部分、「市場の歪み～どう対処」について、市場の歪みが何を意図しているのかよく分からない部分もあるが、市場の交通が対応できない部分について新しい公共例えばNPOやLLCが対応している例が我が国にもある。新しい公共の役割について考え方を整理して置く必要がある旨はこの部分に書き加える必要がある。④ 12 P③の観光立国推進について、2次交通と国際航空、航空政策が連携し考えていくことが国際競争力ある観光立国推進のためには不可欠であり、2次交通だけでは不十分だと思う。

・3点ある。① 8 Pの移動権について、目標として交通権実現を目指す文言とすることが重要。難しくても移動権、交通権の確保ぜひお願いしたい。②安全と安心の文言について、実際に実現するのは交通事業者と従業員なので、現場の第一線で働いている従業員の労働条件の問題、雇用の安定・確保を入れて頂くなり努力して頂ければと思う。③物流は付け足しみたいな感じがする。交通基本法から分離する形で検討した方がいい。

・4点ある。①移動以外に目的達成の手段が有る場合、無い場合の判別することについて、生活の質の確保や手段達成の目的としての交通の確保

など交通の意義を考えた上で判別が必要となる。②障害者が交通機関を使うことを拒否されてしまう場合について、改善していく必要があると思うし明記して頂ければと思う。③事業者側の連続性、つまりあるところまで行けるがその後は事業者の考え方違うから行けないという問題について、政府が中心となって事業者が協力していく体制が必要であり政府を中心に保障すべきと思う。④まちづくりについて、市民の目線とあるがせっかくの交通基本法案なので、移動制約者を含めた市民の目線、まちづくりなど全てにおいて移動制約者の存在を考慮されていることを印象づけられるようにしてほしい。

・基本的な認識は画期的で気持ちが入っているなと感じた。ペーパーがこれまでの議論を表現し反映する気持ちの入ったものになるかについて、先生方がご指摘された一つ一つの箇所を反映するかで受け手の印象が変わると思うので再度是非検討頂きたい。

・2点ある。①13P一番最後の、「ただし～枠組みである」という一文は、国土交通省に向かって委員会が言う必要があるのかなと思う。ブレーキ踏んでいる感じがするので、削除頂きたい。②8P(4)パブコメ、アンケートを審議会の外に向かって既に行っており、議論の時にも参考にしながら、この委員会に臨んだ。今のトレンドでは、パブコメ、アンケートについて、もう一回行政が応答する、つまり一往復半することが作法だと思う。アンケート、パブコメで意見を寄せてくれた市民に向かって、応答して頂きたい。

・3Pすぐ上の段落「交通のこのような意義について」文章について直接目的語が存在しないので分かりにくいので、わかりやすくしてください。5P目①3段落目「路線バス以外にも」地域鉄道という表現はあまり馴染みがないので一般的には地方鉄道でいいんじゃないのかという気がする。特に思い入れがなければお考えを。それから9P目①のとこの次の段落「この点についていえば」真ん中あたり「いかなる交通サービスが提供されるか」についてサービスを提供する側の視点ではなくサービスを提供される側の視点で提供とあるが、この書き方だと今後は利用者のことのみ考えて事業者のことは考えませんと読める。本来は両者のバランスをとることだと私は思うが、この表現だと極端から極端に行っている気がする。9P一番最後の外部不経済よりも外部効果、外部性が正しい言葉と思う。それから11P最後の方「公共交通機関分担率の上昇により」と

あるがこれは都市部のことか?ご確認を頂きたい。感想としては「目線」という表現は私も好ましいとは思わない。交通基本法案がばらまきの根拠となるような法律にはならないでほしい。

以上