

第1回、第2回の検討会でいただいた主なご意見

※事務局の責任において整理したもの。

項目	ご意見	左記とは別の観点からのご意見	
交通の意義	交通は、文化や良好な空間の創出、また、旅行による経験の蓄積、教育等の様々な効果がある。		
論点となる事項	「車の両輪」として交通と社会資本整備をリンクさせて考えることが重要である。道路や観光や交通も含めた全行政分野一体となった考え方が必要である。		
	人流面と物流面に分けて、同時に議論することはよいことである。		
	私的交通、自家用交通の位置づけをよく考えるべきである。		
	モード毎の競争のほか、各モード内の競争も考えるべきである。		
	例えばトラックは、供給側の問題が心配であるので、供給側についてもよく考えるべきである。 カーシェアリングや自転車交通といった様々な枠組みをバランスよく含むことが重要である。		
利用者の視点	自動車交通において重要なのは、道路施設、自動車、利用者である。		
	「交通に対する需要」には、「デマンド」だけでなく、幅広い「利用者のニーズ」が含まれることを意識する必要がある。		
	利用者の参加、利用者の責務、供給側との構図づくりなど、「利用者」という視点が重要である。		
施策の観点	交通に関する施策は、経済にも大きく影響するので、弾力性だけでなく、安定性という観点も必要である。		
施策の検証・評価	これまで行ってきた施策を検証・評価して、問題点を洗い出し、議論に活かしていく必要がある。		
	これまで行われた様々な施策との関わりについて整理することが必要である。		
	排ガス基準や燃費基準の強化、さらにはエコカー減税などの環境に関する取組みについて、我が国の国際競争力強化などに与えた効果を検証すべきである。		
交通分野と交通以外の分野との連携	地域づくり、まちづくりとの連携	交通に関する問題については、国土づくり、地域づくり、まちづくりと別個には考えられない。交通計画は都市計画、地域計画と密接にリンクさせるべきである。また、生活交通の確保について、問題が顕在化してからその問題に対応するのではなく、都市計画区域と同様に交通サービスの提供区域をあらかじめ決め、都市計画ともリンクした計画をたてておくべきである。	
		交通手段が無いと入居率の低い東日本大震災被災地の仮設住宅があることを鑑み、交通は住宅とセットとして考えるべきである。	
		住まい方と動き方、都市計画と交通計画、土地利用と交通、といった関係が重要。	
	福祉、医療、教育との連携	交通とそれ以外の医療、商業等の分野とも横断的に考えるべき。例えば、隣町の病院までの移動のための足を確保すべきか、病院自体をその町に充実させるかといった交通の世界だけでは判断できない論点がある。	
		病院に行くために道路を作るより、病院を作った方が簡単、といったように、他の行政分野と連携させて考えていくことが必要である。	
		交通計画と福祉計画を相乗りさせて考えるべきである。	
		医療・福祉・教育に関する施策とも一体として考える事が必要である。	
	関連産業との連携	運輸事業だけでなく、自動車などの製造業、観光、流通業、建設業も広義の交通と考え、各産業の体質改善につながるようなものをビジョン化して、どのように経済成長につなげていくかを考えることが重要である。	
		大震災後の計画停電も踏まえ、交通から「どこまで連携するのか」を議論する必要がある。	

生活交通の確保	基本的な考え方	交通不便地帯の住民に、生活物資を確保を図る手段としては、移動手段を確保することと、移動販売を充実させることの2つの手法がある。	移動できない人に対しては物を移動させれば良いという考え方もあるが、その住民に移動したいという意思があるのであれば、その人が移動できるようにすべきである。
		人口減少のなか、どんな場所でも公共交通を永遠に確保するのは妥当ではない。密度の低いところでは、一定期間を区切り、土地利用を再編し、縮退すべきである。	集住、縮退といった考え方もあるとは思うが、その一方で日本全体がバランスよく発展することを考えることも必要。
		生活交通を保障する覚悟を持つことは大切だが、全ての場所で永遠に保証するわけにはいかない。過疎地など全ての人を対象にするのは難しいので、コンパクトシティなどまちづくりの視点から人自体も集約していく必要がある。生活交通が不足している地域に住む人の自己責任とする方向もありうる。	財政難、人口減少の中、効率化は当たり前だが、きめ細やかな配慮が必要。千年前から現在までずっと限界集落だった地域にある文化、歴史を大切にすべき。
		全ての人に交通手段を確保することは不可能だが、強制移住をさせるわけにはいかないので、交通を便利なものにして人々の自主的な移動を促し、立地行動を変えさせるような長期的な交通政策が必要である。	非効率でも残さなければならない地域があるということを前提としているからこそ、生活交通の議論がある。
		街中が崩壊すると、コンパクトシティ的な政策提言が実現されず、住民が自由な場所に住んでしまう。公共交通を強化すべきところと、そうでない地域を、計画の中で人々に見えるようにすべきである。	
		新しいモビリティをもっと活用すべき。車両の保安基準、交通ルールなどが障害となって今の制度では運用できない「ご近所グルマ」を使えるようにすべきである。	
事業者間の競争について	投資をして回収が見込める分野であるまちづくりや観光などについては、事業者が競争を行い、切磋琢磨して質の向上を図っていくべき。一方、地域の生活交通については、過度な競争は共倒れになりかねない。		
	離島の生活交通に関しては市場原理を当てはめて考えるのは難しい。		
	東日本大震災以降、事業者間において「常時の競争、非常時の協調」が求められるようになった。		
	これまで行ってきた経営の効率性の追求を変える必要はない。	事業者の経営合理化は主に人件費の削減によりなされているところであるが、交通運輸分野に従事する労働者の賃金は既に14区分中下から2番目と低く、これ以上の削減は厳しい。	
公的支援に対する考え方	行政が公共交通を保障しようとした場合は、必ず財政支出が伴うことを認識し、覚悟する必要がある。この場合、公的負担の度合いはサービス水準とトレードオフの関係になり、国際的相場と財政をみて折り合いをつけるべきである。		
	公共交通は必ずしも市場原理に委ねていたらうまくいかないの、税金を入れる必要がある。本検討会の委員の中では前提となる考え方であるが、他の分野の人の支持を得るには、なぜ交通が重要かの理論構築が必要である。ただし、その構築は非常に難しい。		
	赤字をどのように捉えるかが重要なポイントで、乗合バス事業全体のうちほとんどは事業者の独立採算、利用者の負担で賄われており、公費からの支出はたった7%しかない、これだけの財政支出を行えば生活交通は維持できると理解すべきではないか。	公費からの支出がたった7%しかないという考え方もあるだろうが、やはりコストを下げることも重要なポイント。既存リソースである郵便局、宅配便、病院、学校、宅配便、企業の車に相乗りできるような体制を考えるべき。	
	高速道路無料化は自家用車の利用を促すため、公共交通機関の利用者が減少し、生活の足を奪うことに繋がってしまう。税金の使い道について一体的に考える必要がある。		
国際的な比較の必要性	公共交通のネットワークの密度、運行頻度、運賃水準の3点について、日本の各都市と世界の同程度の人口密度の都市と国際的な比較を行い、参考とする必要がある。		
	福祉交通の水準についても、その予算の名目にとらわれずに、国際比較を実施する必要がある。		
	観光地の公共交通を無料化し、観光にも環境にも経済にも良い影響を与え、全体として十分にペイしているアメリカのある州の例を参考にするべきである。		
地域の役割	地方においては、自治体の交通担当部署は弱く、交通事業者も疲弊しており、この手当を考える必要がある。		
	自治体が地域公共交通総合連携計画などを通じて、公共交通の重要性に気がつきはじめているのは望ましいことで		

		<p>ある。</p> <p>地域公共交通活性化・再生法等のアプローチを、これからもぶれずにまっすぐに行っていく必要がある。</p> <p>生活交通の確保は単体の市町村単位での議論にとどまらない。また複数の事業者が競合した場合に、自治体のリーダーシップでは収斂しない例がある。複数の市町村にまたがる地域毎に、福祉・教育の管轄も含めて議論する必要がある。</p>	
	大震災の教訓	<p>被災した地域において公共交通の復旧に向けた補助が行われているが、実態としてすぐに復旧できているわけではなく、交通が不備なために、地域のコミュニティが解体している。</p> <p>震災復興のプロセスにおいては、弱者は後回しにされている。効率第一主義で割り切ってはいけない。</p>	
バリアフリー		<p>車両がバリアフリー化されても、バス停で快適に待つことができなかつたり、運行本数が減ったのでは、アクセシビリティが確保されたとは言えないので、一体的に考える必要がある。</p> <p>ユニバーサルデザインタクシーを都市部において普及させれば、福祉交通からのシフトも起き、利用者のニーズも吸収できるはずである。</p> <p>バリアフリーの関連は、健常者が悪気なく気づかない場合、良かれと考えたことでも利用者にとっては逆効果になる場合があるので、検討段階から利用者を積極的に参画させると共に、整備後も利用者の観点に立った継続的な見直しが必要である。</p>	
情報通信技術		<p>震災の際活用された情報通信技術にもっと目を向けるべきである。</p> <p>I C T の活用が重要だが、現状としてモード横断的になっていない。</p>	ICT の発展による利便性の向上に高齢者、障害者が取り残されるという面について、配慮が必要である。
人材確保・労働環境		<p>交通産業における労働環境の整備は、交通にとって大前提である安全を確保するための重要な要素である。</p> <p>交通分野に、良い経営者、優れた労働者を集めないと、いくら公的負担を行っても改善しない。また、司法試験でも交通法制は出てこず、皆興味を持つ機会がない。いかにいい人材を交通に呼び込むかが重要。</p> <p>本当に安心して利用できる公共交通を実現するためには、新しい血となる意欲ある若者を入れるなどして、スキルを維持し、公共交通環境を整えるべき。このままでは「高齢者を運ぶのが高齢者」という状況になりかねない。</p>	
その他		交通基本法が臨時国会で成立するよう、国土交通省として与野党問わず関係者に働きかける等尽力して欲しい。	