

第1回～第4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
交通に関する 施策の推進の 観点	交通の意 義・変化	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。	
		歴史的時間軸の中での交通の変化を振り返るのは大事であるし、これからも日進月歩だろう。	
		技術の進展によりネットショッピングが普及したことによる影響は、通販、宅配便等の物流が増加しただけでなく、人が買い物に行かなくなったという面で人流にも及んでいる。	
		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。	
	現状の把握の必要性	将来計画を作る際の重要な判断材料となる、現状の把握・調査をしっかりと行う必要がある。予算が削られており、調査期間が空いている例がある。先進国として必要最低限の調査を確保すべきである。	ICTを活用すれば、詳細なデータが安い費用で情報が把握できるはずである。
	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。	
		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。	
		どれだけ良い施策をやっているか、その背後にあるコストの観点がないと、良い施策と判断できない。費用対効果の観点が必要である。	
	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。	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。
		道路における「交通安全」「交通事故」について、どういう場所、どういう場合に課題があるかを分析する必要がある。また、車が登場する前からのユーザーである徒歩や自転車の利用者の視点と一体となって考える必要がある。	
		「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。	
		人流・物流という表現のうち、「流れ」としてのみ人を捉えている「人流」という表現は、交通基本法の趣旨、個々の国民、ユーザー視点から見たとき、ふさわしくないのではないか。	
		現在のような自家用車を使うことは、スペースも広く必要で環境面などからも必ずしも望ましいことではないが、自分が自由に乗れる乗り物を持っているということは重要。自動車を持っている人は、前期高齢者になっても外出数は変わらないが、持っていない人は、加齢に従って外出が減ってくる。個人で動くのがいけないという考え方は改めてほしい。	
	交通産業・人材	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。	
		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。	
		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。	バス事業者の従業員の年齢構成についてだが、「高齢化していて良くない」という考え方でなく、高齢者がこういうところにも貢献していますというスタンスで見ればよいのではないかと。高齢者の中では働く人の人数が増えていないという。もっと高齢者を雇用して、貢献してもらおうべき。
		物流企業が行っているエコドライブの取組については見習うべきところが多い。マナーが重要である。そこで、交通に対する教育の見直しを推進する必要がある、それができるような仕掛けを考え、「健全なモビリティ社会の発展」につなげていく必要がある。	
		教育することで事故が減り、環境も良くなるから、教育は大事である。	
		物流は「26兆円産業」としてとらえるのではなく、日本のGDPの5%を占め、日本を支えているという視点で考えることが重要。	
		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。	
日常生活等に 必要な不可欠な 交通手段の確保	公共交通の 衰退	地方の公共交通の衰退について、事業者のデータだけではなく、それに伴い住民の暮らしがどう不便になってきたのかを明らかにした上で議論する必要がある。	
		公共交通が減少した理由については、自動車へとモーダルシフトした、サービスの悪化により使いにくくなって出かけなくなった、人口減少に伴い利用者が減少したといった構造的な話も含めて要因はいくつかあると思うが、一番効いているのは何なのか、それぞれ要因を分解して考えるべきである。	
	交通手段の確保の 必要性	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るべきである。
	確保する交通手段の 選択	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ため、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。	

	事業者間の競争	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。	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。
		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。	
		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。	
		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。	
		海外では、事業者間の競争のあり方について、参入・退出自由の competition in the market という考え方や、期間を決めて、最も効率的にサービスを提供できる事業者にその期間の輸送を任せて、期間が終了すれば、また事業者を選び直すという competition for the market という考え方があ	
		る。これからは、 competition for the market の考え方も重要になってくるのではないか。	
	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もので、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、なぜ交通が重要な理論構築が必要である。ただし、その構築は非常に難しい。	
		乗合バス事業者の赤字をどのように捉えるかが重要なポイントで、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。	
		産業にもライフサイクルがあり、成長期、安定期、衰退期がある。衰退期は通常の産業は市場から退出すればよいが、交通インフラは維持しなければならないから難しい。ライフサイクルのどの段階にあるかを間違えてはならない。成長期、安定期にあるものが補助金を求めるのはおかしく、予算は維持すべきものに入れるべきである。	
		交通サービスの提供の度合いは、人の行動の選択に際して、不連続であるという状況をどう見るかを考える必要がある。また海外で、公共交通が赤字ではあるものの住民全体の効用は上がっている例や、公共交通を捨てて大規模な駐車場を整備した例もある。日本はどんなに小さなまちでも、バスを走らせたがる。ある一定以上の交通サービスには、行政によるサポートが必要であるとともに、一定の戦略が不可欠である。	
		まちづくりに関して、資料には「総力戦」と書かれているが、むしろ「消耗戦」になってきていないか。生活路線のバスの支援とかは、やってもやってもうまくいかず、浪費になっていないのだろうか。「Competition in the market から Competition for the market へ」という意見があったが、同感である。	
	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ある。	
		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。	
		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。	
		補助金を使う過疎地の交通の選択は、中央政府や地方政府ではなく、住民がすべき。路線維持にどれだけお金がかかるかといった情報を開示して、交通という身近なところで住民が選択に参加することによって、地方分権の土壌をつくっていくべきである。	
	大震災の教訓	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。	
		震災復興のプロセスにおいては、弱者は後回しにされてしまっている。効率第一主義で割り切ってはいけない。	
高齢者、障害者等の円滑な移動		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。	
		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。	
		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。	
		現在の基本方針では対象外となる、利用客が3000人以下の駅のバリアフリー化は、例えば3駅から5駅の間で1駅はバリアフリー化し、そこにバス路線を整備するなどといったように、まちづくりと一体で考える必要がある。運輸分野だけではできない。	今後、利用者が少ない駅もバリアフリー化するにあたり、最後まで利用者数を基準にして良いのかを考える必要がある。例えば、利用者の多い駅では、困った時でも周りの人に聞いたりして助けられるが、利用者が少ない駅だとそれも難しい。ホームドアは無人駅にこそ置いてほしい。普段からよく利用している人たちから意見を聞いて、着手する駅の順番を考えていくべき。
		バスを中心としたまちづくりを進めるとしても、目が見えないとバスは手ごわい相手。旅行をするにしてもバス交通の整備は鍵になるという印象を受けた。鉄道はバリアフリー新法もあってだいぶバリアフリー化が進んでいるし、駅構内にもホームの並び等にも一定の形式があるが、バスは停留所によって形状が違い、戸惑うことがある。そもそもバスが自分に気づいて停まってくれるか不安であり、反対にトラックをバスと勘違いして停めてしまいそうになってしまうこともある。また、バスによって運賃が前払いか後払いかの違いがあり、利用が難しい。都市内の移動を円滑にするため、障害者もメンバーに入れて、バスのバリアフリーに係るガイドラインを策定することを検討してほしい。	
交通の利便性	目標水準	利便性の向上は大事だが、目標レベルをどこに置かが重要である。	

向上、円滑化 及び効率化	の設定		
		日本の物流サービスは世界に冠たる高品質であるが、どこまでそれを追求するのか。果たしていつまで続けられるのか。質の追求の一方で、コストのかかりすぎや効率性に問題はないのか。翌日配達などは、かつては美德だったが、人口減少による労働力の減少の中で、維持することができるのか。限られた資源を今後どう活用していくかを考える必要がある。	人流も物流も、我々日本人は当たり前と思っているが、日本の交通の質の高さは世界が驚くほど。この質の高さはソフトパワーの一つ。過剰なサービス、過剰なコストは良くないが、観光立国という観点からも、こういった質の高さは必要。
	交通流	相互直通運転によって利便性が向上したというが、どこでもいいからつないで流しているだけで、あふれても我慢している状況ではないか。そもそも、全体をコントロールするという発想自体がない。河川ではどのように対応しているのかを参考にすべきである。	田園都市線から大井町線に流れるよう、バイパスを造って改善したのは、流れを考えてのことである。既存の路線をいかに有効活用して流れを分散化するか、ということではないか。
			交通は、個々の事業者を統括する人がいない、競争のあるサービスである。評価する基準もない。全体を統括する機能を高めるための第1歩は、各社の状況を全部並べて明らかにすることである。また、例えば線路への転落者が金曜日に多いように、交通のクオリティはユーザーの意識によっても変わる。水と違い人は心を持っている。
	多様な利便性	相互直通運転により利便性があがったが、一つのホームに色々な行き先の電車が来ると混乱してしまうこともあるので、方向別にホームを分ける等の利便性も意識することが必要である。	
		都市内の鉄道について、多少お金を払っても座りたい、移動しながら仕事したいというニーズがあるはず。時間価値を考え、そういうニーズへの選択肢を広げることも重要。	
	物流の利便性	物流の中にも産業の物流だけではなく、「生活の物流」があることを意識することが必要である。	
		貨物の乗り継ぎにも引っ越しの梱包と同様に手間がかかることを考えれば、人流にバリアフリーの考え方がるように、物にもバリアフリーがあるべきである。	
		ルート、時間、地上と地下、表と裏など分ける手法にもいろいろあるが、人と物は分けるべきである。	
国際競争力の 強化及び地域 の活力の向上			
環境負荷の低減		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。	
総合的な交通 体系の整備	社会資本 整備との 関係	「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。	
	人流と物 流	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。	
	自家用交 通	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。	
		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。	
		「セグウェイ」は、ロボットとして実験が行われている例があるが、交通手段の一つでもあるはず。当然、自転車なども人流に含めて考えるべきである。	
		シェアリングという観点が大事。車、自転車のシェアリングを進めていくべき。また、物流の共同	

		化も同じ観点である。	
		徒歩や自転車も大事であるが、そのほか、中間的な公共交通（パラトランジット）も重要であり、福祉有償運送、オンデマンド型バスや乗合タクシー等もきっちり位置付けるべき。	
		今後の施策の方向として、公共交通の利用促進とともに、もう一つの柱として、これまで看過されがちであった Basic な交通（自転車や徒歩）も大切な交通手段としてきちんと位置づけていくことが必要ではないか。	
	モード間の連携と競争	分野ごと、事業者ごとに投資が行われた結果、ある都市において、1日1万人の利用者しかない鉄道に100億円も投資し、一方1日8万人も利用車があるバスに数百万、数千万円単位の投資といったように、全体で見ると適切な投資配分となっていない例がある。	
		モード間の競争のほか、各モード内の競争も考えるべきである。	
	交通のリダンダンシー	交通インフラ自体が非常に傷んできており、阪神大震災や東日本大震災の経験も踏まえ、「途絶を防御する」ことも考えるべきである。新しく交通ネットワークの拡充に力を注ぐのも一つであるが、既存のネットワークをどう維持するか、どうリニューアルするか、リダンダンシーの観点からも考える必要がある。	
		大都市の交通サービスが災害時にどのようなパフォーマンスが可能なのか。各鉄道事業者がBCPを作って公表すべき。世界でもやっていないことだが、日本でオリジナルでもやることをお勧めする。	
まちづくりの観点	計画相互の連携	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。	
		交通手段が無いため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。	
		中心市街地が別のところに遷っているのに、従来の交通網を維持し続けようとする例もあり、街の中心をどこに置くか、という都市計画との連携が重要。買いたい物がなく、人口も減っている崩壊した以前の中心市街地にバスを引っ張ろうとしてもうまく行くわけではない。中心市街地を決めて、これを交通も支援する必要がある。	
		まちづくりと交通について、効果的に連携するため、都市計画の区域区分のように、公共交通サービスの供給区域を都市計画に設けるなどの対応が必要。これは交通側から都市計画への強いメッセージになる。その区域を受益と負担のバランスで決め、その区域が地方の交通計画の根幹となる。	
		まちづくりと交通との連携にはいくつか段階があり、今は、お互い配慮をしているというレベル。これが進むと、一緒に作るというレベルになる。さらには、まちづくりと交通だけではなく、福祉なども一緒に考えるという段階になる。最終的なゴールをもっと高いところに置くべき。	
		協議会の仕組みを設けるものが最近の法律には多く、現場に近いところでたくさんの方が集まるのは良いことではあるが、乱立気味である。法定協議会を中心に、まとめるべき。「交通の協議会」とはせずに、まちづくりも、住民も入ってもらい、そこに関係者を集中させるという制度設計を行うべき。住民にはコンパクトシティも浸透していないし、交通にも関心	

		がない。都市経営のコストを市民に考えてもらう場にすべき。震災を受けて、協議会で議論したことはワンストップで許認可が下りるようにしたように、議論してうまくいったら後の手続きはスリムにするという仕組みとすべき。	
	コンパクトシティ	自治体に対するアンケートの結果、市町村の担当者は自分も「できない」と思っているコンパクトシティを、計画にただ書いているだけのことが多いということがわかった。だが実際にコンパクトシティに向けた取組を行っている例を見せれば、「こうすればできるのか」と納得される。プロセスをきちんと作る必要がある。	
		都心に高層マンションを建てればよいと勘違いされてしまうようなことがあるが、そうではない。都心に住んでもらっても郊外に買い物に行くようでは意味がない。	
	バスとまちづくり	バスのOD調査のデータがなかなか手に入らない。データがないということは計画づくりにハンディになるので、バスのOD調査は大事。	
		コミュニティバスは、単独で計画すべきものではなく、バス全体の計画がまずあって、その中にコミバスがあるべきものである。市町村はもっと前面に出て、事業者のためではなく市民のためにバス全体の計画を作って欲しい。	
	現行制度の課題	地域公共交通会議と運営協議会の関係について、NPOはタクシーの2分の1程度の運賃で自家用有償運送の運行をしようとするので、運営協議会がタクシー業者との戦いの場になってしまっている。運営協議会を地域公共交通会議の中に入れて、もう少し間口の広い議論ができるようにすべき。	
		交付金は自由度が高いが、その成果を自治体が自己評価するので、予算制約上どうしても低評価になってしまう分野を次の評価から除外してしまうようなことがある。その結果、真に交付金が必要な公共交通等の分野にお金が入ってこない状況になってしまっている状況もあり、仕組みの改善が必要ではないか。	
		見識がある自治体の計画が、例えば事業者の反対で実現しない例がままあり、計画の実現が出来るだけの権限を自治体に与えるべきである。	
	市町村の人材	市町村に計画を作れるような人材がいない。他の市町村や研修機関に5年間派遣して育成するといったことや、コンサルなどが市町村に人材を派遣して、育てていくといったやり方ができないか。	
		行政職員について、アメリカでは、計画の専門家が小さい市町村から大都市へとキャリアアップしていける制度があり、日本でもこのような仕組みが必要。	
		多くの自治体には交通専任者がいないというのは、かなり深刻な話である。地方自治法の改正で、課などの行政機関の共同設置ができるようになったので、そういう工夫をしていかないと、行政効率化の中を乗り切れない。	
観光立国の実現の観点	観光の考え方	速く動くことだけが目的ではなく、ゆっくりと動くことこそ観光の目的となる場合もある。ゆっくりするという価値観も大切にしたい。	
	外国人の訪日観光	外国人については道案内の不満が上がっているが、それは多言語表示化の要請だけではなく、例えば住所の表し方でも文化の違いがあることによる。これは、ICTの活用でかなり解決が可能ではないか。	
		日本独自の文化が、外国人にとっては違和感を生んでいる。ICTを駆使して情報提供するなど工夫して考えるべき。乗り換え時間の例など、交通に対する感覚が日本人と外国人とで	

		は異なることも考慮する必要がある。	
		国際観光について、出入国マーケットを牽引してきたのは航空である。航空路線が一本通れば問題が解決することもあるし、路線が無ければそもそも来ることが出来ない。観光客を何人呼ぶのに航空分野でどれくらいの供給が必要なのか等を調査することも必要だ。	
	観光とバリアフリー	ある程度障害があっても観光ができるように観光ルートを整備すべき。	
		人工透析が必要な人は旅行が難しいが、スイスでは、景勝地に人工透析が可能な病院を設立することでヨーロッパ中から長期のバカンス客を誘致している例があり、参考とすべき。	
	統計の重要性	観光入込人員の統計について、主催者発表と実際の数値が大きく異なる場合があることを踏まえ、しっかりやらないといけない。統計が不正確ということは、それに基づく計画が不正確ということである。	
	約款の重要性	観光に行くと、いろいろなサービスを受けることになる。トラブルが生じた場合でも、円満に解決できれば満足して帰ることができるが、解決が良くないと当事者の不満が余計に高まる。そのトラブルが生じた際の迅速・公正・低廉な紛争解決のシステムが完備されることが重要で、その解決の基本となる運送約款、宿泊約款の内容の適正化が必要で、これも交通を考える際の重要な論点とすべきである	
協議の促進	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るべきか、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。	
技術の開発及び普及	情報通信技術	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。	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。
		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。	
	新しいモビリティ	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。	
		高齢者が免許を返納して車に乗れなくなると、車に続く乗り物がない。究極のシニアカーである電動車いすと車の間に連続的に何か乗り物が必要で、そしてこれらが安全に走行出来るようなネットワークを作るべき。しかし、すでに整備されているところでの実施は難しいので、まずは被災地で、新しい市街地を作るときから始めていくべきだろう。	
国際的な連携の確保及び国際協力の推進		これまでの議論では、「規格」についてあまり触れてこなかった。鉄道ゲージの軌間、橋の強度しかりである。日本は国際基準から立ち後れてしまっており、対応を進めるとともに、今後も、国際基準を踏まえた規格についてしっかりと議論する必要がある。	
国民等の立場に立った施策の実施			

--	--	--	--