

交通基本法検討会の開催状況

■趣旨

辻元副大臣及び三日月政務官が検討会を主催し、外部の有識者・事業者等からヒアリングを実施。

■ ヒアリングの進め方

有識者・事業者等から公共交通の維持・再生に関する課題等、今後の我が国の交通のあるべき姿についてご意見を伺う。

第1回 交通基本法の意義、移動の権利についての考え方（平成21年11月13日）

第2回 環境負荷低減のための交通施策やインセンティブ、交通政策の費用便益分析
（平成21年12月8日）

第3回 地域交通の現状・課題と取組み（過疎地の公共交通）（平成21年12月25日）

第4回 地域交通の現状・課題と取組み（中規模都市の公共交通）（平成22年1月20日）

第5回 離島の交通・観光（平成22年2月1日）

第6回 交通とまちづくり（平成22年2月16日）

第7回 福祉輸送（高齢者、障害者等にやさしい輸送）（平成22年3月1日）

第8回 バリアフリー（平成22年3月8日）

※ 10回程度開催予定

※ 検討会の資料、議事概要については、以下の国土交通省ホームページで公開

http://www.mlit.go.jp/sogoseisaku/transport/sosei_transport_fr_000040.html

「交通基本法」の制定に向けた意見募集の結果概要

平成22年3月

平成22年2月1日から3月2日までにかけて実施した「交通基本法」の制定に向けた意見募集については、361件の意見提出があった。

交通基本法の制定に肯定的な意見が354件、否定的な意見が7件であり、意見提出者の多くがその制定を肯定的にとらえ、具体的な案文の修正意見(165件)や交通施策に関する一般的な意見(189件)の提出があった。

具体的な意見として、

- ・ 移動に関する権利を明確にし、それを保障するという基本法の規定に賛成の意見
- ・ 移動権の保障や環境・安全の観点から公共交通の維持・充実が必要不可欠であり、自家用車ではなく公共交通を優先する理念を基本法において明確に規定するべきとの意見
- ・ 移動権の保障のための地域公共交通の維持・充実には大きな費用が必要であり、基本法の制定とともに公共交通支援のための財源を確保すべきとの意見
- ・ 交通計画の策定にあたっては、公共交通再生・活性化法の連携計画、まちづくりや都市計画との連携が重要であるとの意見
- ・ 公共交通の維持・充実に際しては、離島や過疎地、高齢者、身体障害者、子供等交通弱者に特段の配慮が必要であるとの意見
- ・ 基本法に関連する施策の実施にあたり、交通事業者に過度の負担とならないよう配慮を求める意見

等があった。

主要な論点に関する意見とその件数は、以下のとおり。

(基本法の理念について)

自家用車優先から公共交通優先・公共交通が社会インフラであるとの理念を 確立すべき	32 件
環境負荷低減の理念を積極的に打ち出すべき	25 件
自家用自動車の特徴を活かすべき	2 件
自転車の位置づけを明確にすべき	13 件
物流の位置づけを明確にすべき	18 件
国、地方自治体、事業者、国民の役割と責任を明確にすべき	54 件

(移動権の保障について)

移動権の保障に賛成	26 件
移動権の保障に反対	5 件
移動権の保障の規定について十分な議論を行うべき	19 件
移動権の保障は漸進的に達成すべき	3 件

(財源問題について)

大都市の交通事業者の利益を地方への再配分、ユニバーサル料金や交通税 の導入、ガソリン税等による公共交通の助成に関する財源を確保し、助成制 度を充実すべき、今は健常でもいつかは交通弱者になるのでお互いを支えあ う共助の考え方を盛り込むべき	101 件
公共交通に対する公的負担の増加に反対	5 件

(交通計画について)

国が定める交通基本計画には自動車交通量の削減目標、公共交通機関の整備目標等具体的な整備目標を定めるべき	7件
ブロック単位での交通計画を策定すべき	9件
市町村を超えた広域的な交通計画を策定すべき	23件
地域公共交通活性化・再生法の連携計画や、都市計画、道路計画と交通基本計画との整合性を図るべき	37件
交通基本計画策定にあたり関係省庁間の連携を深めるべき	11件
市町村による交通計画策定を義務付けるべき	21件
自治体交通計画策定への住民の参画を明確にすべき	17件

(地域交通に関する国の関与について)

地域の交通問題に国が関与すべきでない	6件
地域の交通問題について国が積極的に関与すべき	49件

(具体的な施策の方向性について)

離島、過疎地等の交通不便地域の問題を優先的に解決すべき	31件
バリアフリー化を促進すべき	19件
代替交通手段(リダンダンシー)を確保すべき	14件
交通体系を総合的に考えるべき(施設整備、高速料金等)	28件
モーダルシフトを推進すべき	11件
モーダルシフトの受け皿、災害時の機能等を踏まえ、港湾、海上交通網の重要性を位置づけるべき	17件

自転車の交通ルールを徹底すべき	8件
運賃・ダイヤ等の公共交通のサービス水準に公的主体が関与すべき	6件
参入・退出自由化の撤廃等運輸事業に関する規制緩和の廃止、見直しをすべき	6件
運輸事業の規制緩和を推進すべき	3件
公平な競争条件の確保、交通事業者の経営の自主性の確保等交通事業者の負担が重くならないよう配慮すべき	19件
道路運送法の改正、運用見直しを行うべき	12件
道路において人、公共交通を優先するという交通の優先権を明確にすべき	10件
道路管理や交通流管理について規制や権限のあり方を再検討するべき	16件
環境面からの自動車の単体対策をすすめるべき	3件
交通に関する教育を国民に実施するべき	14件
交通に関する技術開発をすすめるべき	6件
交通に関連する製造業に関する責務を規定するべき	2件
交通に関する人材育成をすすめるべき	23件
交通の安全に関する規定をおくべき	23件
交通に関する統計の整備をすすめるべき	6件
交通労働者の労働条件に関する規定をおくべき	7件

(その他)

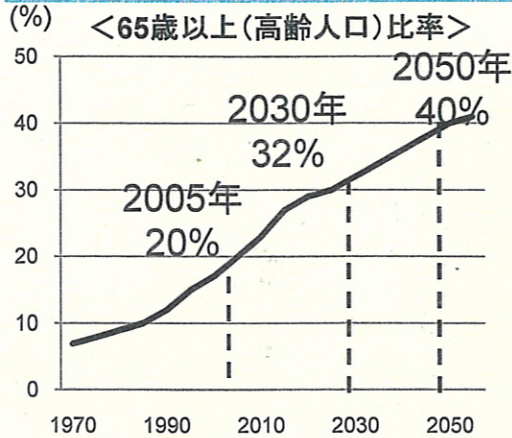
基本法の制定にあたり、幅広い意見聴取と、オープンな議論が行われるべき	19件
------------------------------------	-----

交通基本法の制定と関連施策の充実に向けて ● 中間整理のポイント

問題意識

- ・くるまを使える者と使えない者の間に発生している「交通の格差社会」を解消し、急速な高齢化が進むなかで人々の社会参加の機会を確保していくためには、移動する権利を位置づけていくことが必要ではないか。
- ・環境にやさしい交通手段に転換していくと同時に、交通網の充実により地域の活性化につなげていくことが必要ではないか。

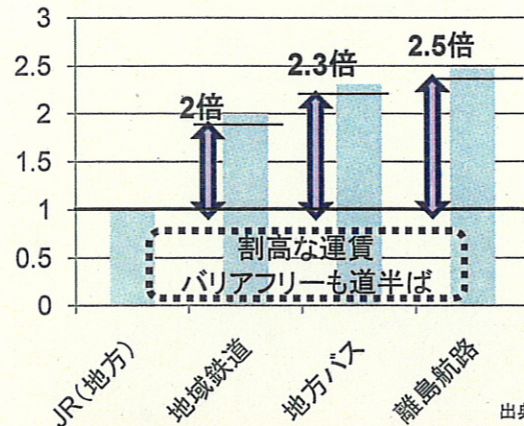
高齢化の進展



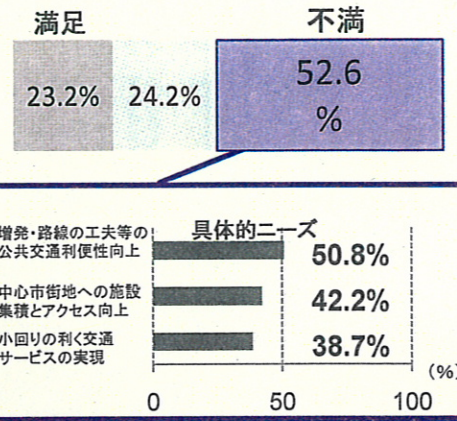
出典: 国勢調査、国立社会保障・人口問題研究所資料

公共交通の低いサービス水準

<JR(地方)の運賃を1とした場合の水準>



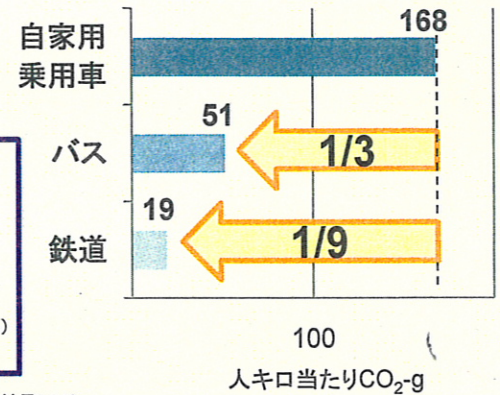
公共交通に対する不満度



出典: 20年度国土交通白書 全国無作為抽出調査(地方部の集計結果)より

地球環境問題への対応の必要性

<輸送機関別のCO₂排出原単位>



移動権の保障と支援措置の充実

- ◆ すべての人々が健康で文化的な最低限度の生活を営むために必要な「移動権を保障」すべき。それには、地域公共交通を維持・再生し、活性化することが必要。
- ◆ 住民、自治体、交通企業などの地域の関係者が望ましい姿を構想し、持続可能な方策を構築することが基本。
- ◆ 国の支援措置は地域の自主性を尊重することを基本に拡充・再構築が必要。
- ◆ 国の補助制度は、予算を拡充するとともに、地域の協議会の自主的な取り組みに対して一括交付する仕組みへ。
- ◆ 交通分野において、健常者が移動困難者を支え合う「共助」の視点を加え、「公助」の内容を大幅に拡充すべき。



【デマンド交通】

環境にやさしい交通体系の実現

- ◆ 経済的誘因(インセンティブ)等により、環境にやさしい交通体系の実現が必要。自転車、バス、路面電車、鉄道などが充実した「歩いて暮らせるまち」へ。
- ◆ 法律、予算、税制を組み合わせた通勤交通のグリーン化を推進すべき。
- ◆ 経済的誘因や交通規制の活用による都市部の渋滞対策が必要。
- ◆ 効率的な輸送機関を荷主が選択する魅力や誘因の充実により貨物輸送のモーダルシフトを推進。
- ◆ 環境負荷の少ない都市・国土構造に誘導。

地域の活力を引き出す交通網の充実

- ◆ 交通網の充実により、人々がたくさん集まり、「賑わい」のある、「住んでよし、訪れてよし」の魅力的なまちづくり、地域おこしへ。
- ◆ 「幹線交通網の総点検」により、今後の幹線交通体系を総合的な視点から再検討。
- ◆ 都市内、都市間の交通網は、日本国民のみならず、訪日外国人にとっても必要であり、世界の公共財。日本発の新しい交通技術を海外にも普及へ。