

「交通基本法の制定と関連施策の充実に向けた基本的な考え方(案)」のポイント

1. 移動権の保障と支援措置の充実…成熟社会にふさわしい持続可能な新しい交通体系の構築

1) 移動権保障による活力のある社会の実現

- ◆ 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。このため、都市、地方、離島を問わず、バス、タクシー、鉄道、旅客船等の多様な交通手段による地域公共交通を維持・再生し、活性化。自家用と公共の交通手段の最適な組合せ(ベストミックス)を再構築。
- ◆ 道半ばにある交通施設や乗り物のバリアフリー化を徹底。
- ◆ 人々の知恵と新しい技術を活用し、効率的な方法で地域の交通手段を確保することが必要。例えば、情報通信技術(ICT)を活用したデマンド型の交通サービスなど新しい交通手段を活用。

2) 地域の協議会を通じた地域公共交通の維持、再生、活性化

- ◆ 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共有し、その実現に向けた持続可能な方策を構築することが基本。「計画－実施－評価－改善(PDCA)」を通じて不断に見直し。
- ◆ 国の支援措置は地域の自主性を尊重することを基本に充実・再構築が必要。
- ◆ 国の補助制度を充実するとともに、可能な限り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、国も地方も「公助」の内容を大幅に充実すべき。

2. 交通体系、まちづくり及び乗り物…三位一体の低炭素化の推進

1) 世界の一步先を行く環境負荷の少ない交通体系、まちなみの形成

- ◆ 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」にしていくため、経済的誘因、まちづくり政策、燃費規制などを総動員。
- ◆ 地球温暖化対策税や自動車関係諸税の見直しにあたって、環境負荷の少ない交通機関や自動車に配慮。
- ◆ 長期的には、コンパクトシティの推進、環境負荷の少ない都市・国土構造の形成、新たな市場の創出、経済成長へ。

- ◆ 全就業者の4割にも達するマイカー通勤から公共交通を利用した通勤へ誘導し、3,000万トンに及ぶマイカー通勤からのCO₂排出量を削減。
- ◆ 都市部の渋滞対策にインフラ整備だけでなく経済的誘因や交通規制を活用。
- ◆ 荷主と運送事業者が連携し、短距離輸送は自家用トラックから営業用へ、長距離輸送はトラックから鉄道や海運への誘導(モーダルシフト)を推進。

2) 電気自動車の大量普及と周辺環境の整備

- ◆ 電気自動車の大量普及に向けて技術革新と充電施設の整備を一体的に推進。
- ◆ 電気を動力源とする新しい個人向け乗り物(パーソナル・モビリティ)を含め、多様な乗り物の道路空間に共存させるという新しい課題に向き合うことが必要。

3. 地域の活力を引き出す交通網の充実…賑わいのあるまちなみと幹線交通網の連携

- ◆ 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。
- ◆ 路面電車の導入、自転車の利用のルール徹底等の「合意形成」に当たっては、住民参加のもとでの交通ルールの徹底を含めた総合的手法の導入を目指す。
- ◆ あらゆる角度から「幹線交通網の総点検」を行い、総合的な交通体系の視点に立って政策を推進。
- ◆ 都市内、都市間の交通網は、日本で暮らしている人のみならず、わが国を訪れるすべての人々を各地に案内できる基盤であり、アジア、そして世界の公共財。来訪者の増加は日本発の新しい交通技術を海外に普及させていくきっかけに。

「交通基本法の制定と関連施策の充実に向けた基本的な考え方(案)」に関する
意見の募集について

平成 22 年 6 月 23 日

国土交通省総合政策局交通計画課

国土交通省では、危機的な状況にある公共交通を維持・再生し、人々の移動を確保するとともに、人口減少、少子・高齢化の進展、地球温暖化対策等の諸課題にも対応するため、交通政策全般にかかわる課題、将来の交通体系のあるべき姿、交通にかかる基本的な法制のあり方等について、「交通基本法」の検討を行っているところです。

昨年の 11 月から交通基本法検討会を 13 回にわたり開催し、各地の交通関係者や交通機関を利用される方々の生の声を聞くとともに、本年 2 月に行った意見募集の結果を踏まえて 3 月に公表した中間整理について、4 月から 5 月上旬にかけて再度意見募集を実施し、200 件を超える貴重なご意見をいただきました。

今回、これらの過程を経て、交通基本法の制定と関連施策の充実に向けての基本的な考え方(案)をまとめました(別紙)。国土交通省では、関連施策の充実に向けた検討を行うとともに来年の通常国会に法案を提出したいと考えています。

今後、更に検討を行っていくにあたり、この度、広く国民の皆様から、「交通基本法の制定と関連施策の充実に向けた基本的な考え方(案)」に関して、以下の要領で御意見を募集いたします。

皆様から頂いた御意見につきましては、今後、「交通基本法」を検討する際の参考とさせていただきます。

<意見募集要領>

1. 意見募集対象

「交通基本法の制定と関連施策の充実に向けた基本的な考え方(案)」

2. 意見募集期間

平成 22 年 6 月 23 日(水)から平成 22 年 7 月 22 日(火)まで (必着)

3. 意見送付方法

意見提出様式に、氏名、住所、所属(会社名又は所属団体名)、電話番号、電子メールアドレスをご記入の上、以下のいずれかの方法で、意見を提出して下さい。

① 郵送の場合

〒100-8918 東京都千代田区霞が関2-1-3

国土交通省総合政策局交通計画課パブリックコメント担当 あて

② 電子メールの場合(テキスト形式でお願い致します。)

電子メールアドレス:koutukeikaku@mlit.go.jp

国土交通省総合政策局交通計画課パブリックコメント担当 あて

※電子メールの件名を「交通基本法制定パブリックコメント」として下さい。

③ FAXの場合

FAX番号:03-5253-1549

国土交通省総合政策局交通計画課パブリックコメント担当 あて

○留意事項

- ・ 御意見を正確に把握するため、電話等による御意見は御遠慮願います。
- ・ 頂いた御意見に対する個別の回答はいたしませんので、予め御了承願います。
- ・ 頂いた御意見は、住所、電話番号、電子メールアドレスを除き、公開される可能性があることを予め御了承願います。

○参考

交通基本法検討会ホームページ

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

(意見提出様式)

国土交通省総合政策局交通計画課パブリックコメント担当 へ

「交通基本法の制定と関連施策の充実に向けた基本的な考え方(案)」
に関する意見

1. 氏名
2. 住所
3. 所属(会社名又は所属団体名)
4. 電話番号
5. 電子メールアドレス
6. 意見
(該当箇所)

(意見)

(別紙)

交通基本法の制定と関連施策の充実に
向けた基本的な考え方（案）

～人々が交わり、心の通う社会をめざして～

平成22年6月

国土交通省

目次

1. 交通基本法の制定と関連施策の充実に向けた
基本的な考え方（案）
～人々が交わり、心の通う社会をめざして～
2. 交通基本法検討会等の開催状況
3. 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 6 月

交通基本法の制定と関連施策の充実に向けた基本的な考え方 —案—

～人々が交わり、心の通う社会をめざして～

国土交通省

はじめに

交通は、人や物の移動に必要不可欠なものであり、あらゆる活動の基礎となっています。国土交通省では、将来を見据え、人口減少・少子高齢化の進展、地球温暖化対策等の諸課題に対応するため、交通政策全般にかかわる課題、交通体系のあるべき姿、交通に関する基本的な法制度や支援措置のあり方などについて、積極的に検討を行っていくことが必要だと考えています。

このため、昨年 11 月から交通基本法検討会を順次開催し、各地の交通関係者や交通機関を利用される方々の生の声を聞かせていただきました。これまで合計 13 回にわたり交通基本法検討会を開催し、多くの貴重なご意見をいただくとともに、充実した意見交換をさせていただきました。

また、本年 2 月に行った意見募集の結果を踏まえて 3 月 30 日に中間整理を公表しました。この中間整理について 4 月から 5 月上旬にかけて再度意見募集を行うとともに、地方でタウンミーティングを開催して幅広くご意見を伺ってきました。

今回、これらの過程を経て、交通基本法の制定と関連施策の充実に向けての基本方針をまとめました。国土交通省では、来年の通常国会に法案と関連施策の充実策を合わせて提案したいと考えており、検討を進めることとしていますので、引き続き、みなさんからご意見をいただければ幸いです。

交通基本法の制定と関連施策の充実に向けて

私たちは、日々暮らしていくうえで移動を欠かすことはできません。職

場や学校に通い、買い物や病院などに行くためには安全・安心な交通手段が必要不可欠です。その乗り物ですが、地方を中心として、自家用車が主役となって久しくなります。自家用車は、戸口から戸口へいつでも自由に移動することを可能にし、私たちの暮らしを豊かにしてきました。自家用車の普及により郊外の広い家に住むことが可能になり、事業所などの立地場所の選択肢も広がりました。特に地方においては、自家用車は移動に欠かせない乗り物であり、一家に2～3台自家用車がある家庭もめずらしくない時代となりました。今後も私たちの暮らしのなかで自家用車が大きな役割を果たしていくことに疑う余地はありません。

今日、自家用車が交通手段として重要な社会的役割を果たしていることはまぎれもない事実ですが、一方で公共交通が衰退し、気がつくとも自家用車を自ら運転することができないお年寄りや体の不自由な方々にはとても不便な地域が生じています。通学が不便になるなど子供達にもしわ寄せがきている地域もあります。自家用車を使える人と使えない人の間に移動の自由に格差が生じてしまったのです。移動手段が不十分なため、買い物すら困難な人が全国で600万人に達するとの推計もあります。このような事態を放置しておく、これからのわが国に深刻な影響が及んでくるおそれがあります。現在日本人の5人に1人は65歳以上の高齢者ですが、5年後には4人に1人、25年後には3人に1人を超えるの見込まれます。自家用車への過度の依存を改め、お年寄りをはじめ、誰もが利用できる公共的な交通手段を確保することが多くの方々の社会参加を促し、活力ある社会の実現につながります。自家用の交通手段と公共の交通手段の最適な組合せ（ベスト・ミックス）を再構築して、成熟社会にふさわしい持続可能な新しい交通体系を構築することが求められていると思います。

交通基本法を制定しなければならないと思うもう一つの理由は地球環境の問題です。地球温暖化の最大の原因は大気中に放出されるCO₂ですが、日本では交通部門からのCO₂排出量は全体の約2割で、その約90%は自動車からのものです。一定の輸送密度が確保できる場合には、交通手段を自家用車から公共交通機関に誘導するとともに、自動車自体を環境負荷の少ない乗り物にしていかなければ、政府がかかげる2020年までに1990年比25%の温室効果ガス排出量の削減という目標の達成は難しいと思います。低炭素社会の実現はグリーン・イノベーションによる成長戦略の道につながりますので、そのような観点からも交通基本法のなか交通分野の地球温暖化対策を位置づける必要があります。

交通基本法は、移動に関するニーズを受け止めるとともに、交通部門の地球温暖化対策に関して私たちが進むべき方向についての指針を明確にするものでなければなりません。移動権を法律に位置づけ、環境にやさしい交通体系を構築してくというこれからの社会にふさわしい交通政策の道しるべとなるべきです。人と環境にやさしい交通体系の実現こそが地域や国全体の活性化にもつながりますので、そのような思いで、交通基本法を制定し、その理念を裏打ちする関連施策を充実させていかなければならないと思います。

移動権の保障と支援措置の充実

交通基本法の根幹に据えるべきは「移動権」だと思います。まず、私たちひとりひとり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されるようにしていくことが、交通基本法の原点であるべきです。とりわけ、お年寄りや体の不自由な方々にとって、移動権は極めて重要です。過疎地域では高齢化が他よりも早く進んでおり、ただでさえ不便なこれらの地域での交通手段の確保は大きな課題です。また、国の骨格をなす離島にとって航路や空路は生命線です。どのような地域で暮らしていても、すべての人々にとってまちにしやすい環境を整え、移動権を保障していくべきです。

移動権を保障するためには、地域の実態に合うように地域公共交通を維持・再生し、活性化させていくことが必要です。また、「ユニバーサル・デザイン」、つまり交通施設を誰もが利用しやすいものにして行くことも重要です。権利を法律に規定してもそれを裏打ちする施策を充実していかなければ移動権は充足されないからです。しかし、地域公共交通をめぐる状況は大変厳しくなっています。地方のバス、タクシー、鉄道、旅客船の旅客数は過去10年間で2割減、20年間で4割減と落ち込み、赤字の会社が増え、運行の維持が困難なところが増えています。採算をとろうとして運賃を上げようとする、客離れが起きるといった悪循環に陥っていますが、放置しておくとも安全で安心な輸送が脅かされかねません。また、交通施設や乗り物のバリアフリー化も道半ばの状況です。人々の移動権を充足するためには、これらを誰もが利用しやすいユニバーサル・デザインにすることを徹底していかなければなりません。

これまでは、地域の公共交通は交通企業などの「私」の取組みと国や自治体の「公」とに頼ってきました。しかし、残念ながら年々公共交通を巡

る環境は厳しさを増しており、「私」の取組みには限界がでてきています。このため、地域公共交通を維持・再生し、活性化させ、ユニバーサル・デザインの徹底を図るためには「公助」を一層充実させることが必要ですが、今までのやり方で単に支援額を増やすだけではいけないと思います。

少し具体的に考えてみましょう。まず、移動手段の確保やバリアフリーの問題は、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共有し、その実現に向けた持続可能な方策を構築することが基本だと思います。地域の関係者が参画してつくりあげた交通計画は、地域の人々がその交通計画に責任を持ち、計画に基づく新しい交通手段を利用してこそ意味があり、また、持続可能になります。「計画－実施－評価－改善（PDCA）」を通じて各種の取組みを不断に見直していく過程も重要です。これを地方と連帯して支援していくのが国の役割です。従って、国の支援措置は地域の自主性を尊重することを基本におきながら充実・再構築していくことが必要です。このような観点から、地域公共交通の維持・活性化などに関する国の補助制度を充実するとともに、可能な限り自治体や交通企業などによる地域の協議会の自主的な取組みに対して一括して交付する仕組みに改める必要があると考えています。

また、「公助」の内容についても新しい発想が必要です。今は健常で自家用車を自分で運転することができ、また、家族に連れていってもらうことができても、いずれは年をとって運転できなくなり、家族に頼れない状況にも遭遇します。誰もが動くことが難しくなるというリスクを負っているのです。生きていくなかで障害を負った人や生まれながらに障害をもっている人もいます。このような状況にあるにもかかわらず、交通分野には福祉の思想、つまり健常者が移動に困難を伴う人々を支え合う「共助」の考え方が欠けているように感じます。「共助」の視点を加えて、国も地方も「公助」の内容を大幅に充実する必要があると考えています。

「公助」が充実されるとしても、人々の知恵や新しい技術を活用し、効率的な方法で地域の交通手段を確保しなければなりません。例えば、人口が集中していない地域では、情報通信技術（ICT）を活用し、利用したいときに予約を入れて相乗りで利用するデマンド型の交通サービス（DRT）など新しいタイプの交通手段を活用していくことが必要です。

交通体系、まちづくり及び乗り物：三位一体の低炭素化の推進

現代社会が解決すべきもう一つの重要課題は環境負荷の少ない交通の

実現です。そのためには、私たちの暮らすまちを、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」にしていかなければなりません。自動車から環境負荷の少ない交通機関への誘導や環境負荷の少ない自動車の普及を加速させるためには、経済的誘因（インセンティブ）、まちづくり政策、燃費規制などを総動員する必要があります。いわば、「交通体系、まちづくり及び乗り物」について、低炭素化に向けた三位一体の改革が求められていると言えます。

例えば、通勤についてですが、全国の就業者の4割が通勤に自家用車を使っています。このようなマイカー通勤からのCO₂排出量は年間3,000万トンに達すると推計されています。マイカー通勤の多い地方都市で通勤交通のグリーン化を推進するためには、都市交通を刷新して専用レーン導入や情報通信技術によりバスや路面電車の定時性等の利便性を一層向上させるとともに、駅やバス停に駐車・駐輪スペースを確保し、自動車や自転車を組み合わせながら、通勤手段を環境負荷の少ないものに誘導する必要があります。また、根本的には、コンパクトシティの推進、すなわち、居住地や事業所の立地を誘導することにまでさかのぼって「歩いて暮らせるまちづくり」に取り組む必要があります。

経済の牽引役が期待される大都市も交通混雑が常態化していると成長力は半減します。例えば、1都3県で年間2.8兆円の経済損失（地域内総生産の1.7%に相当）があると推計されています。シンガポール、ロンドン、ストックホルムなどで行われているように都市部の渋滞対策にインフラ整備だけでなく経済的誘因や交通規制を活用する時代が来ていると思います。法律、予算、税制を組み合わせ、交通分野のグリーン化を加速させる必要があります。

物流でも荷主と運送事業者が連携して、短距離輸送は自家用トラックから営業用トラックへ、長距離輸送はトラックから鉄道や海運へ誘導（モーダルシフト）していくことが必要です。そのためには効率的な輸送機関を荷主に選んでもらう魅力や誘因を充実させることが必要です。

このような観点から、導入が検討されている地球温暖化対策税や自動車関係諸税の見直しにあたっては、環境負荷の少ない交通機関や自動車に配慮する必要があります。

これらのことを実現するためには関係者の努力が必要ですし、一面では負担や制約をもたらします。短期的なCO₂排出量削減のみならず、長い目でみれば私たちの住まいや事業所などの立地に影響し、環境負荷の少ない都市・国土構造の形成にもつながるはずです。

20世紀が化石燃料を用いた自動車の時代であるとする、21世紀は電気などの低炭素型エネルギーを動力源とする乗り物の時代です。電気自動車は航続距離、充電時間の課題はあるものの、蓄電技術の発達により以前に比べて長い距離を走行する性能を獲得しました。住宅とセットでプラグイン型電気自動車が販売される日も遠くないでしょう。電気自動車の開発の進展にあわせて、バス、タクシーなど公共交通においてもさらなる低炭素化の可能性がでてきています。

最近では、電気を動力源とする新しい個人向けの乗り物（パーソナル・モビリティ）も提案されています。電動アシスト型の自転車は市販されて久しくなりますが、より自動車に近い形態の電動車両が今後出現する可能性がでてきています。これらの新しい乗り物を普及させようとするとき、道路という空間のなかでいかに安全性を確保しながら多様な乗り物を共存させることができるのかという新しい課題に向き合う必要があります。

電気を動力源とする乗り物が普及するためのもう一つの重要な条件は充電施設が各地に整備されることです。充電施設網の整備と電気自動車の普及がセットで進むような政策を政府一体となって進める必要があります。

このような取組みは、わが国の交通体系やまちなみを世界の一步先を行くレベルに引き上げるものとなり、環境負荷の少ない交通体系や世界の先端を行く高速鉄道やエコカーなどの技術革新を促すことにより、新たな市場の創出をもたらす、経済成長につなげていくことにもつながると考えられます。

地域の活力を引き出す交通網の充実

社会参加の機会が広がるということは、人々が、そして、まちが活気をもつことにつながります。路面電車のまち、自転車で動き回れるまち、バリアフリーの徹底した誰にとっても移動しやすく、子育てのしやすいまちには人々がたくさん集まり、「賑わい」をもたらします。「住んでよし、訪れてよし」となり、来訪者も増えていきます。それが魅力的なまちづくりであり、地域おこしというものではないかと思えます。

まちづくりで重要なのは、合意形成です。路面電車の導入をめぐる地域での合意形成がなかなか進まないケースがあります。また、車道と歩道を縦横に走る自転車の利用のルール徹底も難しい課題です。自転車の走行環境を整えるためには、インフラを整備し、自転車専用の走行路を確保する

とともに、利用のルール徹底を同時に考える必要があります。交通基本法に基づいて交通に関する計画を作っていく場合、住民参加のもとでの交通ルールの徹底を含めた総合的な手法の導入を目指すべきだと考えています。

地域の活性化は、地域間を結ぶ幹線交通網が各地の隅々にまで根を伸ばしてこそ引き出されることとなります。その意味で、どこがどのように欠けているのか、新しい高速道路料金制度と整合のとれた交通体系はどうあるべきか、交通結節点へのアクセスで改善すべきところはどこかなど、あらゆる角度から「幹線交通網の総点検」を行い、総合的な交通体系の視点に立って政策を推進していくことが必要だと感じています。その際、大都市圏をリニアのような新しい超高速交通機関が結ぶ時代も視野に入れて、今後の幹線交通体系を総合的な視点からみつめてみる必要があります。いいでしょうか。

都市内や都市間を結ぶ交通網は、日本で暮らしている私たちのみならずわが国を訪れるすべての人々を各地に案内できる基盤となり、日本だけでなくアジア、そして世界の公共財になるのです。海外からの来訪者がわが国の優れた交通サービスに接する機会が増えれば、日本発の新しい交通技術を海外に普及させていくきっかけにもなるでしょう。そのような世界に開かれた未来志向の発想も交通基本法には必要だと思います。

おわりに

フランスでは 1982 年に交通基本法が制定されました。今では、首都パリのみならず、ストラスブールなどの地方都市の交通体系は世界をリードするようになっていきます。遅れること 30 年。日本でも交通基本法を制定するときにきました。国土交通省では、関連施策の充実に向けた検討を行うとともに来年の国会に交通基本法案を提出したいと考えています。

そのためには、全員参加の過程が重要だと思っています。できるだけ多くの方々と意見を交わしながら、市民本位、住民本位の法案をつくっていきたいと思っています。交通基本法の制定と関連施策の充実に向け、この基本方針に対しても、みなさんから幅広くご意見をいただければと思いますので、どうかよろしくお願ひします。