

国土交通委員会「交通政策基本法」の参考人としての質疑への 答弁

開会日：2013年11月12日(火)

会議名：国土交通委員会(3時間57分)

案件：交通政策基本法案(185国会閣17)

交通基本法案(183国会衆38)

発言者一覧

説明・質疑者等(発言順・敬称略)

家田仁(参考人 東京大学大学院工学系研究科教授)

小嶋光信(参考人 両備グループ 代表 兼 CEO)

秋山哲男(参考人 日本福祉のまちづくり学会会長)

白須賀貴樹(自由民主党)

佐藤英道(公明党)

若井康彦(民主党・無所属クラブ)

坂元大輔(日本維新の会)

杉本かずみ(みんなの党)

穀田恵二(日本共産党)

参考人(3人)の説明が終わった10:49分から(以下すべて敬称略)

白須賀貴樹(自由民主党)

自民党の白須賀貴樹でございます。

昔から「すべての道はローマに通ず」という言葉がございます。「道」、道路というものは交通の要でございます。当時のローマ帝国ではもう既にアスファルトの技術、またコンクリートの技術、これはローマン・コンクリートというのですが、そういったものが発達しており、非常に高度な道路を形成しておりました。その結果ローマ帝国は非常に繁栄をした例からも、その国の道路や文化やそして経済というものは、「道路」いわゆる交通に非常に関係しているということは歴史的な事実でございます。

また、「旅」という言葉がございますが、この語源は、他人の「他」に「火」と書いて「他火(たび)」、つまり、長期間外出する際には、他人の囲炉裏やかまどの火をお借りするということで「たび」という言葉になった。そして、旅というものは、同じように昔からですね、「可愛い子には旅をさせろ」という言葉もあるように、教育的な思想においても非常に重要な役割をされていて、未だに修学旅行というものもあります。

道路の役割を旅についても考えていきますと、目指すところの観光立国の施策についても連携をするということも、今回この交通政策基本法の中に組み込まれておりますので、非常に内容的にもすばらしいと思います。

つまり、今回のこの交通ということを考えるにあたりまして、やはり深い見識とそして高い理想をもってこの交通政策基本法というものを作っているんだ、そのことに対して皆様方のご理解をいただきたいと思います。

さっそく質問に入ります。

参考人の方にご質問させていただきますが、これから日本は少子高齢化に向かいます。また、東日本大震災のような大きな災害もございました。やはり、街づくりというものと、この道路、交通の重要性というものは切っても切り離せないものでございます。つまり、これからの街づくり政策と交通政策は一体化していかなければいけないと思います。そのことについて、三参考人の方々から思いっきりその思いと理念をお話していただきたいと思います。私の質問はこれ一個だけにしますので、よろしく願いいたします。

小嶋光信（参考人 両備グループ 代表 兼 CEO）

今のお話を聞いて大変うれしく思いました。

実は交通だけの問題を論じてみても物事は解決しないので、基本的には公共交通は、地域づくり、街づくりという地域が活性化するための一つのツールであるといえます。暮らしには移動というものが欠かせないということです。

昔は、マイカー時代でどんどん道路ができてきましたから、国民自身が自分でクルマを買って、そして国が道路を作って移動することができました。しかし、超高齢社会になると残念ながら自分で運転ができなくなって、道路ができてその上を移動する手段がなくなってくるということが問題になってきました。もちろん、子どもたちが学校に行く通学の問題、クルマを持たない人たちの移動の問題というものも出てきます。

そして先ほどちょっと申しましたが、都市は中心市街地がスプロール化したことによって、実はどんどん都市部は空洞化し、そして、交通渋滞というものが郊外から都心に向かって発生するようになったのが今の街づくりの実態です。

で、これはやっぱりどうやって治していくかということで、私どもが提唱したのは「公共交通利用で歩いて楽しいまちづくり」運動です。

いかに中心市街地を活性化していくか、公共交通を使いながらどうやってそれを達成することができるか。そしてスプロール化して、実は郊外の遠い団地にご老人たちが住んでいらっしゃるんですが、もう自分で車を運転して大きなスーパーへ行って買い物をするということが非常に難しくなってきた。その生活を守るために、今度は、むしろ、都心部に入ってきて暮らす。老人たちが生活のインフラがすべて整った都心部に住み、郊外には今度は若い世代の人たちが移り住んでいくというような流動を作っていかななくてはならないと思っています。

したがって、そのために実は先ほどちょっと申しましたが、「エコ公共交通大国おかやま構想」というのを作らせていただいたのには、今、地方都市はどこも疲弊し、中心市街地が空洞化し、商店街はシャッター通り化して、元気がなくなっていました。これをどうやって魅力をつくるかという魅力づくりの一環においては、実は公共交通というものをうまく使うことによってできるのの思いからです。

そして、私どもが提唱しているあり方というものを富山ライトレールさんが実は先鞭的に果たしてくれたと思っています。

この交通政策基本法で一番喫緊の問題は、先ほど言いました地域公共交通の傷んだ部分をどうしていくか、これから恐らく約半分以上の公共交通企業がこの5年から10年の間に破綻する可能性を秘めていますので、その問題をどうするか、過疎地の交通をどうするか、地域のいわゆる中心部から郊外に至る交通をどうするか、そういういろいろな問題と同時に新しい夢のある公共交通政策というものを創ることによって、いわゆる街づくりや地域づくりを活性化し、それが、ひいては衰退していく地方の活性化に繋がっていくんじゃないかと思っています。

従って我々としては、今までどちらかというと、資金繰りに苦しんで、防衛の方ばかりに回っていた地域公共交通を地域の皆さん方にしっかり支えていただいて、一体になりながらこの地域づくりというものに邁進していくとすれば、その過程で、この交通政策基本法も、大変役立つんじゃないかと思っています。

先ほど言われた観光の問題も非常に大事な問題だと思います。

ちなみに、たまちゃんだけで香港から年に約9,000人のお客さまにお越しいただけました。お陰様で、ローカルな所がグローバルに変わりました。ほんとにちょっとした工夫によって地域が公共交通によって変わるということもありますので、ぜひ地域公共交通並びに公共交通全般について愛の手

を先生方から私どもの方へ与えていただきたいということでお答えとしたい
と思います。

よろしく願いいたします。

白須賀貴樹（自由民主党）

ありがとうございました。

11:04 分から

佐藤英道（公明党）

公明党の佐藤英道でございます。

私は北海道が選挙区でございます、なんといっても地域公共交通の問題に関しては、非常に関心があり、北海道にとっては極めて喫緊の重要な課題でもございます。北海道というと JR 問題等もありますけれども離島もかかえ、その交通路の問題もあります。また、やはり札幌集中という問題もありまして、いわゆる過疎地域におきましては先生方がご指摘をされたように、大変大きな課題を抱えている現状であります。

そこで、まずは小嶋先生におかれましては、ぜひ地域公共交通に関わって先ほどお話ありましたことも踏まえたうえで、交通政策基本法にかける期待する思いについてお話をいただければと思っております。

小嶋先生は本当に体験を踏まえた上での貴重なご提言でございましたので、たまちゃんの話も含めてもったこういことも考えていると、というようなことも含めてお話をいただければと思うんですけども、特にエコ公共交通大国構想ですね、やはり地域公共交通というと暗いイメージがあるのですけども、先生のお話を伺っていると、大変夢のある明るい兆しも見えてくると感じましたのでぜひそうした視点も踏まえてお話をしていただければと思います。

小嶋光信（参考人 両備グループ 代表 兼 CEO）

交通政策基本法に対する本当の心の内を申し上げますと、実は、今の現行法では残念ながら公共交通を守ることができないということです。それは、運送法は、規制緩和以前は事業者を中心とした法律だったものが、今度は利用者を中心とする、利用者の利益という形に関わりを変えてまいりました。そのために、本来は事業者といわゆる利用者、これが相まって実は望ましい交通体系を作っていくべきところが、利益のた

めには業者の方は簡単にいうと、経営の悪いところは潰れても仕方がないね、という形になってしまったことが、規制緩和によって 30 いくつもの公共交通がバタバタと倒れ、全国の 2~3 割の路線が失われていったという大きな理由です。

先ほどちょっと規制緩和の幻想と申し上げましたが、やっていい規制緩和とやってはいけない規制緩和の中の、やってはいけないところに踏み込んでしまったということです。もちろん、東京、大阪、名古屋のような需要の大きいところ、これには是ですけども、需要がほとんどないところにはミスリードになります。一方においては是、片一方においては間違い、ということですが、日本全国の中で中心部に暮らすのは 2~3 千万人位のものです。

そうすると、その他 1 億人くらいみんながやはり我々の地域公共交通と同じような気持ちを持ちながら、地域の交通を守っているということです。したがって、規制緩和をすれば何でもよくなるんだということは、東京にいたるとなんとなくそういうふうに思われるかもしれないけれど、地方の目線、先程も言いましたが、マジョリティである地方から見ると、実はとんでもない業界の破綻をきたしてしまうということです。

私どもはこの法律ができた時に、例えばツアーバスが出てきた時も、これは違反する行為であり、一国二制度になるのかとずいぶん申し上げました。結果的には人の命が失われなければ法律は変わりませんでした。しかし、ぜひとも今回は先生方のご努力で交通政策基本法を作っていただくと同時に、この基本法を核としながら正しい運送法のあり方というところまでぜひ踏み込んでいただく。そして、ただ単純に交通だけではなく総合福祉の観点からこの公共交通というものを見直していただきたいというのが私の気持ちです。

先ほどたまちゃんのお話がありました。これは私どもが再生を始めた 2006 年の 4 月 1 日、本当にたまたまですね、貴志駅で自分の住処を失った三毛猫ちゃんとの出会いがありました。本当に不思議なネコでございました。そして、私が駅長に任命した時から、実はみんなどうしてあんなに仕事するのって言うんですが、駅長帽を毎日かぶって当時は朝の 9 時から夕方の 5 時まで改札台に立ってお客さまのお出迎えをし、お見送りをしてくれました。暇な時にはホームをパトロールして安全状態を確認していました(笑)。というようなことで、実はほんとに私ども社員がびっくりするほどがんばってくれました。

で、よくマスコットと言われますが、実はたまちゃんは私どもの正式な役員でございます(笑)。

和歌電のホームページを開いていただくと、役員構成っていうのが書いてありまして、社長は私です。次席は、社長代理たまでございます。3番目が代表取締役専務という順番になっていまして(笑)、たまちゃんは会社ではナンバー2ですが、今、和歌山県の観光招き大明神になっていて、私を超えてついに神様になってしまいました(笑)。大変扱いにくい存在になっていますが(笑)、非常にながらばってくださっているわけです。

私が申し上げたいのは、公共交通の惨めなところばかりを強調するのはいつまでたってもこの日本はよくなる、やはりどうやったらこれを前に向いた方向に進めていくのか、新しい方向に進めていくのか、ということが大事だと思います。今私どもは岡山市で、KDDIさんと31両の路線バスを使って岡山市から西大寺という幹線においてデジタルサイネージの実験をしています。これはスマホを使ったバスロケというもので、三つくらい前の停留所に来ると、この停留所を今降りていただくと、例えば、Aという中華料理屋さんへ今行ったらチャーシュー3枚オマケになりませというように情報を流すことで市内中心部の中での移動を推進して行こうじゃないか、また、中心部から郊外に至る、例えば西大寺では今、植木市やってますよ、と流して都会の人に知ってもらって、郊外へ行ってもらおうというような実験をしています。このように前向きな方向に公共交通を使うことによって地域の活性化ができるのです。

その中の一つとして、先ほど言ったエコ公共交通大国ですが、日本のこの最先端の公共交通をなぜ商品化しないかということです。

本当に今、韓国や中国にどんどんアジアで負けてしまっています。実は日本がもっとも優れた公共交通システムを持っている国であって、それにこの日本のマニュファクチャリングと情報システムを合体してやっつけば、私は世界に(公共交通という)環境を輸出できる、すばらしい国になると思うので、ぜひこういう夢を持ちながら、公共交通がもう一度、国民のみなさんから熱いまなざしで見ただけのように、衰退産業から成長産業に切り替わっていくことを心から切望しています。そうすれば優秀な人材がどんどん入ってきて、ますます良くなっていくのではないかと思いますので、是非よろしくお願ひしたいと思ひます。

佐藤英道 (公明党)

貴重なご意見ありがとうございました。終わります。

11:21 分から

若井康彦（民主党・無所属クラブ）

先ほど来、三人の参考人から大変貴重なお話をたくさん賜りました。その中で大変に印象的でありましたのは、お三人ともこの交通基本法の中で、最大のテーマは地域公共交通ではないかということであったのではないかと思います。

交通政策と相まって、コンパクトシティを実現していくということが、交通基本法の中には直接は書いてありませんけれども、おそらく、大事な方向付けだというご指摘ありがとうございます。

それでは、小嶋参考人にお伺いをいたします。

白須賀委員が先ほど千葉県のお話をしておられましたけれども、いすみ鉄道、あるいは銚子電鉄等、ほんとに経営状況が厳しい私鉄でございますが、いろいろ元気を出す材料を見つけながら、次の時代へ生き延びていく、あるいは自分の使命を果たしていくという工夫をしておられるわけでございます。和歌山電鐵の例のお話を聞いておりますと、そのもの自体がなんていうか、前へ進もうという主体的なあるいは自律的な動機をもって動いておられるように思うのですが、その秘訣といいますか、肝はいったい何なんでしょうか。その辺、ちょっと教えていただければと思います。

小嶋光信（参考人 両備グループ 代表 兼 CEO）

大変大事なことを訊いていただいたと思っています。

実は地域の公共交通を維持するのは、事業者や行政だけではないんですね。

地域住民のみなさん方が本当にこの鉄道が必要だと、このバスがなければいけないと思って下さることが大事なんです。まあ一言で言うと、当時の地域住民運動が「乗って残そう貴志川線」だったんですね。全国で起こっている鉄道の存続運動であるとか、バス(業界)というのは、行政が心配しなくなったら困るだろうということをやっている住民の方は、ほとんどがマイカーに頼っていて、まあ、行政から言われたからじゃあ一生懸命応援するか、ということで「口だけ残そう何とやら」なんです。

ですから、やはり自分たちが本当に必要として、利用して残していこうという気持ちを持つようにしていくことが一番です。

それからもう一つは、交通は実は広域にまたがることが多いんですね。私どもでも和歌山県と和歌山市と紀の川市という1県2市にまたがっています。これがなかなか気持ちを一つにするってことが、行政同士っていうのは難しい点が多々ございます。

したがって、それをやっぱり市民の方に向かって一つの心でもって応援をしていく、やはり、その行政の応援がなければ、実は地域公共交通というのは成り立たないんですね。

それが和歌山県の場合は、極めてうまくいっているということです。

それからもう一つは私どもの社員の努力です。

今までは(職場が)縦割りで、運転士は運転、駅務は駅務というふうにやってたのがですね、運転士さんたちが、暇な時には一生懸命営業活動をしてくれたり、イベントをやったり、がんばってくれています。

まあ、私どもではネコでも働いているので(笑)、働かないとちょっと調子悪いなあという気持ちを持つのは否めないところですが、基本的には、そうやって一番大事なことは、やっぱり地域市民の熱い「応援」ですね、いわゆる、乗ることによって乗って残そうという気持ちです。行政の一枚岩になって地域を良くしていこうという、行政支援。そしてそこで働く事業者が本当にひたむきに地域のために頑張ろうという、この三つが相合わないと実は再建はできないんです。

どれか一つ欠けてもうまくまいりません。

で、私どもは再建をする時に、覆面で、だいたい私が一人でその地域を歩き回ります。歩き回っているいろんな情報を集めるのですが、やっぱり市民のみなさん方の熱い声がないところっていうのはいくらやっても実はうまくいかない。で、結果的には作ってくれ、作ってくれて言われるけども、いわゆる空気を運んでいるような公共交通を作ってしまう。

やはりこの辺のところを、先ずしっかりすることが大事だと思います。

今後の日本のあり方を考えた時に、先ほど環境の問題も両先生方からお話がありましたが、公共交通を積極的に使っていきような、国民的な施策というものを並行して打っていくということが結果的には地域を元気にし、それよりもっと前にお年寄りや若い人たちの身体が健康になり、そして環境的にも良くなっていく。というようなことで、交通政策と同時に国民運動としての、公共交通利用というものの高まりというものがなけ

れば、実はうまくいかないんじゃないかと思っています。たまちゃんはそのためのも一つのエポックであったと思います。よろしくお願いします。

若井康彦（民主党・無所属クラブ）

大変に流行っている、たまちゃんのこときつと小嶋 CEO のアドバイスがあったのではないかと思います。

時間がなくなりました。質問終わります。どうもありがとうございます。

11:36 分から

坂元大輔（日本維新の会）

日本維新の会の坂元大輔でございます。

三人の参考人の皆さま、高いご見識を伺うことができまして大変勉強になっております。ありがとうございます。

特に、小嶋参考人には、私、広島 7 区、福山市の選出でして、中国バスの再建に関しては本当にご尽力をいただいたことをこの場をお借りして感謝を申し上げたいと思っております。

それでは時間もありませんので、質問に入らせていただきます。

私、欲張りです、たくさん質問をしたいなと思っておりますので、簡潔なご答弁をお願いできればとご協力よろしくお願いいたします。

まず、一つ目ですが、今回の交通政策基本法にですね、いわゆる交通権、移動権というものを明記するべきかどうかというところで、先ほど秋山参考人からは明確に、入れるべきだというお話があったかと思うんですけども、家田参考人、小嶋参考人のお二人は、この件に関してはどのようにお考えでしょうか、お願いいたします。

小嶋光信（参考人 両備グループ 代表 兼 CEO）

権利といふとなんとなくそれを振り回して云々、という意識が実は交通基本法の成立を非常に遅らせたと思っています。国民の基本的な権利の中に移動するということが含まれているのであって、もし入れればそれほど好ましいことはありませんが、それで議論百出をして、交通政策基本法が、前に進まないということの方がより問題が大きい。したがって、将来の課題として先ほど秋山先生も仰っていましたが、今後の日本の先進的な公共交通というもののあり方の中で、そちらの方向に向かっていくことが正しいのではないかと思っています。

坂元大輔（日本維新の会）

ありがとうございました。やはり官民協力して、対立するのではなく、進めていくことが大事だというお二人のご見識ありがとうございました。

坂元大輔（日本維新の会）

小嶋参考人からですね、地方公共交通の危機的な状況というところに関してお話がございました。私の地元、福山市は 47 万人の中核都市ではあるのですが、やはりご指摘の通り都市部の中央部の空洞化も進んでおりますし、公共交通の問題というのも非常に実感をしております。おそらく、ここにいらっしゃる議員の方々皆さんそれぞれ地元の公共交通の問題というのは、それぞれ地域事情はあるとは思いますが、一様に厳しくなっているという認識は共有できていると思っております。

ただ一方で、私は小嶋参考人のおっしゃる公設民営もしくは公有民営という形の運営方法は正しいとは思っているのですが、一方で我が国の財源というのは財政状況非常に厳しい中で、公共交通というものにかかる財源というのも限られておりますし、そこは極力抑えていかないといけない部分でもある中で、一つのカギは公共交通のデマンド化だと思っております。つまり、その需要があるところに、ピンポイントで供給を届ける、ということにあるのではないかなと思っておりますが、その中で、絶対に必要なのは、技術革新を活かしていくという考え方だと思っております。

先ほど家田参考人からですね、1980 年代までは日本というのは公共交通に関しては非常に高い挑戦的なイノベーションマインドがあったというお話もありましたが、やはりそういうイノベーションマインドを再び取り戻してですね、日本が世界初のこれから高齢化が進んでいくのはどの国も基本的に先進国は同じですから、そういうものを解決していくための先進的な取り組みをやっていくべきかなと思っております。

私が非常に期待しているのは、今年発表されました自動車の自動運転技術ですね。2020 年頃までにはなんとかなるのではないかなという話ですけども、これをうまく使えないのかなと思っております。例えば、その自動運転タクシーのような発想で、需要があるところにピンポイントでクルマ、公共交通を届けるということも技術的に不可能ではなくなっているのではないかなと思っておりますが、その部分に関して公共交通のこれからの革新と技術との関係というか、デマンド化と技術革新の可能性について、参考人の皆さまの見解を伺えればと思っております。お願いします。

小嶋光信（参考人 両備グループ 代表 兼 CEO）

大変夢のあるお話で、聞いていて私も楽しかったのですが、基本的には需要に向かってピンポイントでやっていく、これは非常に大事な視点だとは思いますが。しかし、交通の一番大事なところはネットワークをどう作るということなんですね。その部分だけ最適にしてみても、全体が最適にならないと意味がない。ですから、全体の形が、例えば、ピンポイントで無人でもって行くってことになる、すべてこれ専用線という形をとっていった他のものが入って来ない。リスクマネジメント上ですね、みんなが自動運転の形になっていけば達成することが可能ですが、人が運転するものと自動運転っていうものが混在するってことになる、我々交通運輸事業者から言わせていただくと、大変難しいかもしれないなということを感じます。

先ほど公設民営に対して財源をどうするのかというお話もあったので、ついでにちょっと答えさせていただいてよろしいですか。

実は、そこが一番大事なんですね。なぜ公共交通は苦しくなったかという、マイカー時代ということでもって、国民が等しく足を持った。それによって道路が作られて、その利用から生まれた財源からまた道路が作られていって、日本が発展してまいりました。ところが、今度は車を運転できない人たちが出てきた…ということになった時に、先ほど言った道路目的税でもって出来た一つの財源2兆5千億円。これを一般税化する時に、いわゆるこの公共交通を環境に良くするという形で環境税目的のうちのひとつとして取り入れていくことによって、ある程度の財源を確保していくってことが必要ではないかと思っています。

例えば、韓国の場合には、ソウル特別市としてロードプライシングという形をとっていて、いわゆるソウルの街が公共交通中心の街を作っています。そして、ソウル郊外から市内に入ろうとすると、1台に3人以上乗っていないと、税金がチャージされるんですね。それによって、できるだけ公共交通に乗るような形、先ほど言われたように需要を作っていくことによって、その全体の公共交通を維持していこうという仕組みです。そうすることによって都市環境を守っていこう、そういうような、いろんなものを組み合わせることで、財源の確保というものができて来るのであって、それを全部利用者に負担しろという形になって来ると結界的には。

一番大事なことは、外出機会の少ないご老人をいかに家から社会の中に出てもらって、外出によって元気にするかということで、（すべて利用者負

担となると)それがなかなか難しくなってしまうのです。やっぱり国民的な課題としてこの財源の問題ってものもお考えいただければ幸いです。

坂元大輔（日本維新の会）

貴重なご意見をありがとうございました。

質問を終わります。

11:53 分から

杉本かずみ（みんなの党）

大変重要な政策基本法という審議の中で、正直申し上げて、定足数足りているのか、足りていないのかという状況が垣間見えることを国会の責務としていかなものかということも冒頭申し上げたく存じます。

その上で、家田参考人から総括的なお話、そして小嶋参考人から公設民営のお話、そして秋山参考人からは交通権とか弱者というお話を伺ったと思っております。

やはり均衡ある地域の発展、国家の発展という意味からすると、首都機能移転の話というのが、その昔ありました。あるいは、最近では首都機能分散というのか、あるいは、むしろ東日本大震災があつてですね、バックアップ都市機能の議論、大阪だとか、そういう話もございます。そういった点を勘案してこの交通行政があると思っておりますが、首都機能の問題についてはどういうご見識をお持ちか、どういう問題意識をお持ちか教えていただければと思います。

小嶋光信（参考人 両備グループ 代表 兼 CEO）

お尋ねいただいたことの一番大事なことは、今、東京から物事を考えるということが当たり前になっているということです。

基本的には政治も行政も然りでございます。教育も最近ではそうになってまいりました。そうすることによって、日本全体がきちっと見えなくなってきました。東京の論理というものがすべての日本の論理であるような錯覚、幻想が生まれてきてしまったということです。

私はその機能がどこにあるかということもさることながら、大事なことは日本全体を見渡すようなことができなくなったほど首都圏が大きくなり過ぎてしまった、ここに非常に大きな問題を感じています。地方から見る

とこのままどんどんやっていって、そしてオリンピックも私どもは応援して差し上げたいけれども、地方はいったいどこに行っちゃうの、っていうのが非常に心配なところです。

その歴史を見ると、奈良から平安へ、そして鎌倉へ、そして江戸に移って。明治政権の時に、本当は(首都は)移るべきところが移らなかったんですね。移らずにそれがそのままお江戸が東京になっていったから、世界の巨大都市になってしまったんですが。

いずれかの時期において、いわゆる日本全体が、やはり等しくわかるような政治や行政ができるようなシステムの所、そういう所に、やはり、国会を、例えば、東京だけで開催するのではなくて、大阪でも開催する、札幌でも開催する、できれば岡山でもやって欲しいと。そういう形で、地域に年間いくつか、場所を移してみていただく。国会が無理ならば、委員会はその場でやっていただくとかですね、そういうことによって、等しく**地域の問題が共有**できるような**仕組み**にする。それをまた交通というものができるようにする。ということにさせていただくと忘れ去られていく今の地方というものの現実が、本当に皆カラダでわかっていくんじゃないかと思っています。

先ほど、地元党というお話をしました。地元はですね、実は国会で議論をされているようなことではないんですね。基本的にはみんな地域の人たちのために何とかしなきゃいけない、ということをやっているのであって、極めてまっとうな議論が毎日行われています。

したがって、やはり、地方の良さというようなものも含めたような、首都移転というよりは、首都機能の移転というものは進める方がよろしいんじゃないかと思っています。

杉本かずみ (みんなの党)

大変示唆に富むご意見いただきまして、大臣出席が必要な委員会っていうのは東京でやらざるを得ないかもしれないのですが、まさしく議員提案であればですね、それこそ岡山でやらせていただければ、ということを経理長にもちよつとご検討賜ればと思います。

それではですね、次に私の問題意識として、日本の借金が財務省に追回されているつもりはありませんし、日本も資産を持っていると思いますが、一方ではやはり数字的には借金 1,011 兆になったとかの速報値が新幹線の中の電光板に出ていたのが、数日前だったか一週間前なんです。そういった意味から、やはりアメリカで今問題になって、私はいい問題だと思

っていますが議会在が揉めました。財政の壁の問題意識という、これは必要だと思っていまして。そういった意味から将来を、日本を展望するとですね、やはり物質重視の時代から次のステージの時代に我々はもう入っているんだ、という問題意識でございます。

一方で私の地元を通過して大阪方面に行くリニアって話があつてですね、それまた喜ばしい話でもある一方、やはり5兆円とかかかると聞いて、JR 東海さんは本当にそれを返済可能なのかなと心配してしまうんですが。そういった意味から、この交通というものについてですね、スピードやコストってというのはやはり考慮すべきだと思っておりますけども、そもそも論で、先生方はお三方ともに伺いたいのですが、スピードとコストと、いうこの点についての問題意識を教えていただければと思ひます。

小嶋光信（参考人 両備グループ 代表 兼 CEO）

スピードとコストということですが、私は交通で一番大事なことは、国民経済的に考へてみると、やはりあまねくネットワークをどうするかということが第一だと思ひています。したがって、ネットワークができてくると、今度はスピードの問題になってくる、快適性の問題になってくる。いわゆる優先順位があるのではないか思ひています。

一方においては、地方の路線がどんどんどんどん失われていく、片一方においてはリニアが進んでいく。基本的にはリニアができることも私は交通運輸業者として望むところではありますが、それよりも、まだ、先にやらなきゃならないことがあるのではないですかということを感じています。

そして、スピードが速くなればなるほど、どうなっていくかということ、地方が過疎化が進んだということです。通過県になっちゃった。だから、やはりこのスピードの問題というものも、いわゆる非常にこの最適化を作るってことについて配慮していかないと結果的には先ほどもバイパスができて、古い街がどんどんどんどん萎んでしまったということもありましたが、国土全体というものを、どういふような国を作っていくのか。どういふ国民生活を果たしていくのか。ということの流れの中から交通というのをしつかり見ていかなきゃならないと思ひます。

例えばですね、私、全国に呼ばれて講演をさせていただくのですが、この前、信越本線についてのお話があつたんですね。昔なつかしい碓氷峠でもって釜飯を食うのが楽しみだったのですが、もう繋がっていません。おそらく繋がってないってことを知っている方は少ないと思ひます。

今、交通のネットワークがどんどんどんどん失われている中で、高速交通と、その地域の交通というものが同じ次元で論じられてしまっている。

まずはやはり生活路線の確保というものをしっかりやって、その上に、この近代化という高速交通というものを論じていかなきゃならない。そこにこの交通政策基本法というものの必要性の根拠があるのではないかと思っています。

杉本かずみ（みんなの党）

そうですね、ちょっと感想めいた話になるかもしれませんが、昨日、夜中に国東半島のあるダンボールをベースに時計を作っている会社のお話がありましたけども、国東時間というお話で、週休3日だそうなのですが、そういう意味です、私この間ヘルシンキに行った時に ترام というか、LRT が走っているんですが、私が泊まった宿は、郊外の方なので、その ترام は土日走らないんですね。スケジュール表を見てびっくりしたのですけども。そんな時間の運営をされてるってことを、ちょっとご披露したいなと思いましたし、一方で、フェリーで、リトアニアに渡れる2時間くらいで。そうすると、料金がいくらですかって聞いたら、まあ日にちと時間によってまったく決まってないと。こういう料金設定があったりしてまして。

で、そんな意味からするとですね、スローライフ、スロー社会っていうものも、やはりこれからは、交通政策基本法の中で考えていくことによって、むしろ国民の心だったり、体の健康といったものが築けるのではないかなと。先生方も同じ考えを共有されてくださっていると確認できたと思っています。時間がまいりました。以上で終わりたいと思います。

どうもありがとうございました。

12:08 分から

穀田恵二（日本共産党）

お三方の参考人の皆さん、貴重なご意見ありがとうございます。

私は日本共産党の穀田恵二です。

公共交通機関の事故が相次いでおりまして、私はそこに安全が二の次となっていることをこの当委員会でも主張してきました。で、小嶋参考人は、交通運輸業、現業職の人材確保と人材育成ということで私どもが頂戴した調

査室からの資料によりますと、交通運輸会社の経営理念として、すべての基本を安全第一にしている、と記述されています。私本当に偉いことだなと思って感心しております。で、法案には、交通安全対策基本法を並行的に捉え交通の大前提におくべき安全確保が目的と基本理念に明記されていません。規定されていないものですから、基本理念に基づく国等の責務、交通の施策から安全確保が抜け落ち、先ほど、秋山参考人もおっしゃっていましたが、交通安全対策基本法との関係もありましてね、そっちに委ねる形になっています。これでは交通における安全確保の位置づけが曖昧にされてしまうと考えるのですね。安全に対しては、国等の責務として明記する必要がある、また、事業者の責務として、安全確保を大前提にすることを明確にすべきではないかと思ってるんですね。その辺の考えと、なお且つ、わざわざ人材確保と人材育成という問題で触れておられますから、私自身は、交通運輸の現場では、安全確保のため運転者等の運行事業者の賃金、労働条件の適正化に配慮する必要があると考えます。その点では、小嶋参考人の文書によりますと、グループの方ではすべて正社員にされているってことも若干見たように思っています。ちなみに日本航空はそうになっていませんし、全日本空輸の方は正社員にしているようですけども、ま、それはさておいて、そういった点も含めて、ご意見を承ればと思います。

小嶋光信（参考人 両備グループ 代表 兼 CEO）

今、安全の問題がございました。これは交通に携わる者にとって、実は安全というものがなければ、経営はないということです。安全があってはじめてサービスがある。安全とサービスがあってはじめて生産性があるということであって、実は生産性を前に持って行ってしまうと、いろんな問題が起こってしまうことは、今ご指摘の通りです。現在、一番の問題は規制緩和によってどういうことが起こったかということ、管理ができない会社がたくさん許可されるようになってしまった。また、雇われる人たちも生計が十分にできるような状況ではなくなってきた。ということは、もう私ども事業者の方からも言えることだと思っています。したがって、「衣食足りて礼節を知る」という言葉がありますが、結果的には、なんとか経営をやっつけようというために、安全が阻害されかかっているということがありますので、基本的にはやはり、この元々の運送法の基本というものは、事業の生業というものもキチッとさせて、その前提において利用者と

いうものの利益を極大にしていこうじゃないかということにあると思っています。

ところが、今の法律は、利用者の利益を考えるとという形でもって、業界の健全なる発展というものが極めて薄くなったということは事実だと思っています。

この交通政策基本法の中に安全を含めるかどうかですが、基本的にはこの道路運送法も、いわゆる各種運送法も含めてみて、交通について安全ってというのは、まあ極端に言えば、当たり前であって本来それをわざわざ書かなければならないくらい、もし、安全意識がないとことになったとすると、そのこと自体が実は大きな問題になってくるだろうと思っています。

したがって、この安全なくして交通なしという考え方の中で、やはり当然のことながら、交通政策基本法というものの関連法規、関連政策とともにですね、全体の中で、最も位置づけられるべきものが、この安全であると、これがもう前提になってできていると私自身は考えています。

穀田恵二（日本共産党）

最後にもう一度、小嶋参考人にお聞きしたいと思います。

私は市場競争原理主義とか規制緩和路線というのは、2000年のときの議論、それから2002年のいわば交通運輸に関するやり方について、私どもは、これはおかしいってことで、この問題について、明確に異論を唱え反対をしまりました。

そこで、この元々の地方路線の廃止ということなどについてみますと、それは2000年のはじめの許可認可制届け出制に規制緩和したことによって加速されました。地方の過疎化が進み、赤字路線が増え、事業者の努力だけでは維持できなくなった、ところが、地方公共団体などが財源等にも含め支援援助することなしに、事実上、住民の足が守れなくなる。もちろん、法的にも国も援助をするという体制を取りだしたわけですけど、市場競争だけでは、もはや住民の足を守れないということではないのかと思っています。私自身は高速ツアーバスの事故についても新規参入を容認した規制緩和が背景にあったことをこの間、質問してまいりました。この点は、高速バスツアー問題の質疑でバス協会の会長も指摘していました。事業者の競争に任せていては、住民の足を守るという、公共性、安全性ということを守ることができないと私は思うのですが、その辺のお考えを最後にお聞かせいただければと思います。

小嶋光信（参考人 両備グループ 代表 兼 CEO）

私どもは国民の生命を預かる大事な仕事をしていると思っていますし、それに誇りを持っています。

したがって、安全を第一とする視点は大事であって単なる競争に任せるべきではないと思っています。

基本的には事業者が発展するだけでもいけない。利用者の方も当然のことながら利益があるような形にならなきゃいけない。

望ましい形としては、両方、法律の中に明記をされ、それがやはりキチッと認可という形で審査されるのが本来は望ましいだろうと思っています。

やはり、公共という名前の中にある意味というのは、単にお互いに、いわゆるプロキシファイトしていったってですね、お互いを倒し合うということではすまない。交通というものはなくなってしまうと、それを作るのが極めて難しい産業のうちの一つです。

したがって、その辺のところをしっかりと踏まえていただくような形でこの交通政策基本法というものを一つの足がかりにしていながら、規制緩和であるとか、費用対効果であるとか、本来公共財の中には入れてはいけないようなことがどんどん入ってきたものについては、キチッと仕分けをして正していき、ただし、国民の利益を放っておいていいというわけではないので、国民の利益というものも両輪としてキチッとやっていく。そういう形の政策また法律という形に運用されていくことが正しいのではないかと思っています。

穀田恵二（日本共産党）

貴重なご意見、本当にありがとうございました。

終わります。