

◇この議事速報は、正規の会議録が発行されるまでの間、審議の参考に供するための未定稿版で、一般への公開用ではありません。

◇後刻速記録を調査して処置することとされた発言、理事会で協議することとされた発言等は、原発言のまま掲載しています。

◇今後、訂正、削除が行われる場合がありますので、審議の際の引用に当たっては正規の会議録と受け取られることのないようお願いいたします。

○梶山委員長 次に、西岡新君。

○西岡委員 日本維新の会の西岡新でございます。

本日は、国土交通委員会において質問の機会を与えていただきまして、まことにありがとうございます。

きょうは、交通政策基本法ということでありますので、幾つかの質問をさせていただきますと思います。

質問に当たりまして、まず、今回の交通政策基本法の提出については、我が党の中でも、そもそも今ごろ基本法なのかというような意見もありました。もともとは民主党の皆さんが熱心に取り組んでおられまして、平成十四年、平成十八年、そして昨年と法案提出してきたわけでありまして、けれども、昨年は衆議院の解散ということもございました。昨年が審査未了ということでありましたが、改めて、その前の二回においても、当時は自公政

権下にあったというふうに思っております。そういった中であって、当時、自公政権下では余り積極的ではなかったように感じておりますけれども、この基本法の提出に当たって、どのような経緯があつて今回の法案提出に至ったのか、その背景についてまずお聞かせいただきたいと思います。

今回の交通政策基本法では、徒歩、自転車、自動車、鉄道車両、船舶、航空機その他の手段による交通の適切な役割分担と効率的な連携とありますが、都市交通においては、先ほど辻元委員の方からも話がありました。やはり自転車というのは一つのキーワードでありまして、国交省が進めるコンパクトシティとかモータリシティのような、提唱している国交省の考えにも一致するのではないかと今思っております。

また、国際的な競争がますます激しくなる中で、国際的な人、物のネットワークを充実させていくことが喫緊の課題と承知をいたしております。

さらに、首都圏の直下、南海トラフなど、近い将来、大地震に見舞われる可能性が高い中、東日本大震災の経験を踏まえ、巨大災害への備えを万全なものとするのも緊急を要するものと考えております。

その上で、今回、交通政策基本法案は、このような待ったなしの課題に速やかに対処するための交通に関する施策の策定、実施に関する枠組みを構築するため、今般、国会に提出をするものでございます。

○西岡委員 ありがとうございます。

我が日本維新の会も、やはり基本法は大事だということ、賛成の立場でありまして、これは与野党問わずに取り組んでいきたいというふうに思っております。

既にもうヨーロッパの各都市では、自転車を活用した交通施策が常識となっておりますし、我が国では、今は自転車走行に対するルールがまだ徹底されていないとか、自転車の交通事故がまだまだ多いというような現状もありますが、この委員会でも発言をさせていただいておりますけれども、私どもの地元の愛媛では、比較的自転車を活用した地域振興というのは積極的に進んでおまして、例えばことしは、自転車のヘルメットの着用の励行だとか、そういった条例を制定しておつたり、先般、参考人の秋山参考人から昨日お話がありました。自転車専用レーンについては、既に、ブルーラインと言われる、青い二十センチの幅のラインを引いて、自転車の交通の安全と自動車運転ドライバーへの注意喚起を行っているというような状態でございます。そういった施策によって自転車の利用者がふえているというのが実態でございます。

また、この基本法に盛り込まれている観光面においても、愛媛マルゴト自転車道というような位置づけで、中上級者向け、そしてファミリー向け

に県内で二十六のコースを設定しております、これは総延長約一千三百キロに及ぶコースであります。そういったコースを設定し、先般は、そのコースの一つである、愛媛と広島をつなぐ本四架橋の一つでありますし、また、国道省そして本四会社の御協力を得て、国内で初の、高速道路の車道を閉鎖してサイクリング大会を行うというような試みもさせていただきました。

これは本当に感謝したいと思っておりますし、来年は本大会ということで一万人規模でやる予定でございますので、こういった自転車の振興もあるんだらうというふうに思っております。

自転車については、言うまでもなく、渋滞の緩和を初め、健康でありますので医療費の削減や、交通事故の激減というのがありますし、CO₂を出さないということで環境への貢献ということで、数多くのメリットがあるというふうに思っております。

今、そういったメリットも考慮しながら、超党派で、自転車活用推進議員連盟というところで、新たに自転車文化の提言をしようということを取り組んでおりまして、これは、平成二十四年十一月に政府が示した、安全で快適な自転車利用環境創出ガイドラインに基づいて、自転車ネットワーク路線の構築も含めて、自転車を安全に、快適に利用できる環境整備を進めることによって自転車の役割を大きくしようというふうなことであります。

ですから、政治家の皆さんも、選挙活動だけに自転車を使うのではなくて、ふだんからもぜひ使

っていただきたいというふうに思っておりますし、国土省としても、この自転車を交通手段として活用するに当たって、基本法の制定でどのように施策を今後講じていくのか、お考えをお聞かせいただければと思います。

○西協政府参考人 お答えいたします。

市民にとつて身近な交通手段であります自転車、まさに委員御指摘のように、非常にたくさんの方果というかメリットを持っておりまして、当然、渋滞緩和もございまして、今御指摘のありました環境面、それから健康増進を通じて医療費の削減につながるかもしれないということと、あと、やはりサイクリングを趣味にされる方が非常に多くなっております。今お話がありましたし、また、北海道というのは、まさにサイクリストにとつて非常に憧れのところだというふうな話も聞いております。

そういうようなこともございまして、今回、法案の中で、自転車というものを交通手段の一つとしてまず明確に位置づけるということで、自転車を有効に活用して、総合的な交通体系の整備を図るといふのを五条とそれから二十四条で書いております。

それから、もう一つは、安全対策ということも非常に重要でございまして、これは交通安全対策基本法と相まちなして、そういう安全を確保したいというふうな思っておりますが、課題もいろいろ多うございます。

今御指摘ございました、平成二十四年十一月に、国土交通省として警察庁と連携いたしました、各

地域においての自転車ネットワーク計画の作成とか、その整備とか、ルールの徹底が進められるようなガイドラインを策定いたしました。

ただ、これはガイドラインだけではなくて、空間的な、まさに専用レーンの整備でございまして、か、あとそれから、何といってもネットワーク化するものが非常に重要だということもございまして、そういうネットワーク化ということも意識しながら、空間の整備、それから関係省庁と一緒に重要な交通手段だということも認識してこの施策の充実に努めてまいりたいというふうに思っております。

○西岡委員 ありがとうございます。

自転車の活用については、国は割合、私が言うのもなんですけれども、熱心に行っていたというところで、地方との温度差というのが少しあるのかなという感じもございまして、二〇二〇年には東京オリンピックもございまして、シェアサイクルのようなものを通じて、自転車で東京首都圏を観光していただくような仕組みなどもぜひ検討していただきたいというふうに思います。

続きまして、地域交通の維持について御質問させていただきます。地域交通の維持について、昨日の委員会からお聞きしております、地域交通の維持については、地方選出の議員はもとより、多くの議員が異論のないところだというふうに思っております。今回、この基本法でもいろいろ配慮していただいております、私も選挙区が山間部と島嶼部というのがあります、やはりそこでは少子高齢化や

過疎化がかなり進んでいるという実態がござい
ます。

そういった中であって、日常生活に必要な可
欠な交通手段の確保というのは重要な課題である
というふうに認識しております。高齢者や学生の
通院や通学、そして生活バスや離島航路につい
ては、やはり目をそらさずにしつかりと取り組ん
でいかなければいけないというふうに思っており
ます。

現場の実情を申し上げますと、生活バスにつ
いては、従来の補助要件というのがなかなか地域
の実情と合っていないというところもございま
して、これは距離要件が撤廃されても、輸送量要件、こ
れは私どもの四国ブロックでは一日約十人の輸送
量でありますけれども、これは補助を受けるには
一日十五人の輸送量が必要だということもあり、
なかなか現状とは合致していないというような印
象もございまして、また離島航路については、先
ほど来よりもお話がございましたが、やはり経営
が厳しい。そして、原油の高騰もあってなかなか
大変な状況であります。また、船はトラックより
も、まだ燃料が経費に占める割合が非常に高いと
いう、三割近くあるということもございまして、
そういったことも配慮しながら、この厳しい経営
状態の改善というのにも必要ではないかと思っ
ております。

今回の基本法によって、国や地方自治体の補助
に頼っている公共交通機関への公的負担のあり方
がどのように変わってくるのか、お聞かせいた
だければと思います。

○西脇政府参考人 お答えいたします。

まず、地域の公共交通の現状は、今委員御指
摘のとおりで、全国的にも厳しいわけございま
すけれども、とりわけ、そうした厳しい状況が顕著
な過疎地域におきましては、例示がございました
高齢者の通院とか子供さんの通学等のための公
交通、足の確保というのが非常に重要だとい
うふうに認識しております。

まず、現状を申し上げますと、私ども、地域公
交通確保維持改善事業によりまして、当然、過
疎地域も対象にして、一定の地方バス路線、そ
れから離島航路、航空路線の維持にしまして、運
行費の欠損の二分の一を補助するなどの財政的支
援を行っております。特に、今、トラックよりも
燃料費がということがございましたけれども、非
常に厳しい離島につきましては支援をしている
ところでございます。

今回、法案の中で、二条の基本的認識を受け
まして、十六条で、国は、国民が日常生活を営む
に当たつての必要不可欠な交通手段の確保をす
るために必要な施策を講ずるということを規定
しております。

こうした規定を受けまして、現在、地域の関
係者間の役割分担と合意のもとで、望ましい地域
公共交通のネットワークを形成する新たな枠組み
の構築について検討を進めておるところでござ
います。

今、いろいろ補助の要件等がございましたけ
れども、本当に地域にとって望ましいネットワー
クはどうあるべきかというように、実効力の

ある措置とあわせて検討中でございまして、
この検討の結果に基づきまして新たな枠組みを提
示したいというふうに思っております。

いずれにしても、法案の考え方を受け、計画も
受け、新しい制度構築にも積極的に取り組んでま
いりたいというふうに考えております。

○西岡委員 地域の公共交通機関の経営者の方
々に聞きますと、いつもやはり、財源を確保してほ
しいというのが一番の要望であります。

離島については、やはり離島活性化等の交付金
の中で、生活交通においては、運賃の低廉化や料
金軽減に係る支援等を交付金の対象事業として認
めていただきたいというような考えもございま
す。

今回の基本法の中で、十三条に、「政府は、交
通に関する施策を実施するため必要な法制上又は
財政上の措置その他の措置を講じなければならない
。」というように書いてありますけれども、こ
れは、先ほどお話があったように、新たな枠組み
新たな財源の手当てというのは期待できるものな
らぬでしょうか。

○西脇政府参考人 十三条の例示がござい
まして、財政上の措置を講ずるよう努めるという
ことになっておりますが、我々といましては、先
ほどちよつと大臣の答弁にもありましたけれども、
まず、施策について、ある程度説得力があり、
かつ、その効果というものをきちつと説明
できるような制度的枠組みを示すということと、
今まで、ともすれば事業者中心の支援という
ようなことでもございましたけれども、地域の方
々、あと、自治体だけじゃなくて、事業者、それ

民の方も含めて、みんなで、地域の公共交通をどうしているのか、そういう合意のもとで友好的な施策が打ち出せれば、財政当局にもそれなりの理解を得られるんじゃないかなと思っております。ただ、それはやはり制度との兼ね合いかと思っております。

ただ、我々としては、今離島の交付金の例がございましたけれども、今までどちらかというところ、整備中心な離島対策について、ああいうソフトの交付金ができたというのもやはり一つの時代の流れだと思っておりますので、そういう仕組みの提示とあわせて、できる限りの財源の確保には努めてまいりたいというふうに思っております。

○西岡委員 ありがとうございます。

十三条を読むと、なかなか、一般の人は、何か新しいものがあるんじゃないかというような率直な印象があるというふうな危惧もしておりますけれども、やはりそういったことも前向きに取り組んでいかなければならないというふうに思っております。

今回の基本法の目的は、「交通に関する施策を総合的かつ計画的に推進し、もって国民生活の安定向上及び国民経済の健全な発展を図ることを目的とする。」ということでありまして、第二条から七条で、交通機能の確保及び向上、災害による交通機能の低下の抑制及び迅速な回復、環境負荷の低減、適切な役割分担と連携、交通の安全確保など、その理念が網羅されていると思えますけれども、私は、この方向性というものが明確に打ち出されていないのではないかという印象を持っております。

おりまして、何を優先して取り組んで整備しているのか、そして、なぜそれなのかというのが、やはり、基本法ですから、一定の方向性を打ち出す必要があるのではないかとこのように思っております。

例えば、少し触れられておりますが、弱者優先だとか、公共性の優先だとか、持続可能性であるとか、あるいは国防上の必要性というのもあるのかもありません。そういった哲学を示して取り組む優先順位をつけるべきではないかというふうに思っておりますけれども、その点についての国交省のお考えをお聞かせいただければと思います。

○西脇政府参考人 お答えいたします。

まず、これは基本法ということで、今委員から御指摘がありましたように、一条の目的以下、二条の基本的認識、それからそれ以下の理念ということでございます。それで、十五条に計画の規定がございますけれども、十六条以下で具体的な施策についての基本的な考え方を整理しております、法律でございますので、ある程度普遍的といえますか、理念のところを整理するというのは、余り揺らがない、一定の期間有効なような考え方の整理をしております。

まず、私どもとしては、この法律の条項に基づいた計画というのは、やはり一定の年限で見直していくものだと思っておりますので、その中で、その時々的情勢を踏まえた優先度とかプライオリティーはつけたいというふうには思っております。ただ、法案の中でも、例えば、今、交通弱者の話がございましたけれども、十七条に、そういう

高齢者、障害者、そこに、妊産婦とか、あと乳幼児を伴う者ということを入れておまして、そういうような例示を見ていただければ、ある程度そういうところは重視しているな、まさに妊産婦とか乳幼児を伴うと入れているのは少子化時代に対するということ、条文の中にもそれなりの時代認識、問題意識は入れたつもりでございますが、よりの確に情勢に対応するという意味では、計画できちつと対応させていただければというふうに思っております。

○西岡委員 済みません、それは、基本計画で明示をするということでございますか、明確にする

と。
○西脇政府参考人 明示というか、基本計画の中で優先順位がある程度出てくるような形で計画策定に努めたいという意味で申し上げたつもりでございます。

○西岡委員 わかりました。

私が申し上げたいのは、やはり、優先順位をつけないと、限られた財源をどこから使うのかという問題に行き着くんだと思うんです。確かに、基本計画に一定の方向性を書き込んで、あるいは事業計画などでそれを判断するのかもしれませんが、このままでは、基本法に書かれているから、いいことをしているんだからということ、予算の分捕り合戦みたいなことが起こるということは避けなければならぬと思っておりますし、財政規律を保つ上でも必要だというふうに思っております。今回の法律は、縦割り行政に横串を刺していくというように目的もあろうかと思っておりますけれども、

その点についてはどのようにお考えでございましたか。

○西協政府参考人 先ほど大臣から答弁申し上げましたけれども、今まで、交通に関する総合的、戦略的な法的枠組み、それから計画というのはなかったということで、交通政策の中のプライオリティーもさることながら、まず、そういう交通について国なり地方公共団体の責務を定めておりませんので、そういうところに施策を打っていくということについてはまず御理解をいただくというところで。

その上で、先生おっしゃるように、確かに財政は非常に厳しいわけで、この法律があることで何とか交通についての施策の充実に努めたかと思っておりますけれども、まさに、先ほど言いました基本計画につきましては閣議決定するというところで、財政局等もその中に入るわけでございますので、我々としては、限られた財源なので、なるべく有効に配分し使いたいというふうに思っておりますので、そういう意味では、めり張りのついた施策の運営に努めてまいりたいというふうに思っております。

○西岡委員 もう一つは、やはり基本計画作成というの是非常重要的なことであります。次の質問は飛ばさせていただきますが、基本計画の作成に当たって、「広く国民等の意見を求めなければならぬ」とありますが、これはどのような形で求めていくのかということと、また、我々国会の意思を反映する機会はこの基本計画の作成に当たってはあるのかどうか、お伺いしたいと思います。

○西協政府参考人 お答えいたします。

本法案の第十五条の五項で、交通政策基本計画を定めようとするときには、閣議決定に先立ちまして、あらかじめ、その趣旨、内容その他の必要な事項を公表した上で、広く国民等の意見を求めるということでございます。

これが一番幅広く意見を聞くということなので、この機会においては、ほかのパブリックコメント制度と同じですが、あらゆるところから意見をお伺いするということになると思います。

それから、先ほど申し上げました、この策定手続の中で審議会もございしますので、それは審議会の意見を聞くということでございます。

それからもう一つ、これは基本計画の策定とか変更の際に規定でございしますが、遅滞なく国会に報告するということになっておりますし、それからもう一つ、十四条で、毎年、国会に、交通の動向、それから政府が交通に関して講じた施策に関する報告と、あわせて今後講じようとする施策に関する文書を作成することになっておりますので、いろいろな機会に案を示す、それからできた計画、それから年次報告ということで、できる限り情報を開示させていただきますので、あらゆる機会にいろいろな方の意見を取り入れて、よりよいものになりたいというふうに考えております。

○西岡委員 わかりました。委員会とかで、一般質疑の中で話をさせていただくということの理解でいいんですね。

引き続きまして、イギリス、フランスの交通総

合政策では、地方自治体にかんがりの権限を与えている実態があります。特にイギリスでは、道路利用者課金、そして就業地駐車課税の権限を地方に与えて、ロンドンでは混雑課金と言われる一種の渋滞税みたいなものを導入して、交通混雑が三〇%改善されたというふうに効果が上がっているわけでございますが、我が国においても、基本計画の作成に当たっては、先ほど来よりお話がありましたとおり、地方分権の観点からの取り組みも重要であるというふうに思っております。

第九条で地方公共団体の責務について書かれておりますし、地方はどのようにかわってくるのか、また、一律に国が基本計画を策定しても、地方の実情によって大きな違いがあつて、それに合わない部分も出てくるかもしれないというふうに危惧しておりますけれども、私は、本来は、都道府県ごとや、あるいは整備局の管轄地域ごとに計画を出していくべきものかなというふうに思っておりますが、基本計画作成に当たって、都道府県との連携というのはどのようにしていくか、お聞かせいただければと思います。

○西協政府参考人 お答えいたします。

先ほど申し上げました第十五条で、基本計画を定めようとするときには広く国民の意見を求めるということでございます。この際には、パブリックコメント制度において都道府県も当然そういう意見を募る対象となっておりますし、従来、その他のパブリックコメント制度の運用を見ておりましても、地方公共団体の方から積極的な意見が出ているということもございます。

それからもう一つは、先ほども答弁いたしましたけれども、交通政策審議会、社会資本整備審議会の意見を聞くということになっておりますので、その審議会における審議の場においても、審議の過程で有用だと思しますので、どのような形かということはこのからの検討でございますが、公共団体の意見を聞くということも十分検討してまいりたいと思っております。

いずれにしても、実は交通というのは、地域の方が主体的に取り組まないと、かなり地域とか状況によって抱えている課題が違ふと思っておりますので、都道府県もさることながら、当然市町村も非常に重要な役割を果たしていると思っておりますので、我々は、逆に、先進的なところの計画の部分については積極的に国の計画に取り組みまして、また、基本計画をつくった場合は、逆に地方の方で、それをぜひ踏まえて積極的な計画策定とか施策運営に反映していただければという思いでございます。

○西岡委員 ありがとうございます。

私としては、地域間でいろいろ取り組み状況にも濃淡があると思しますので、やはり計画を都道府県で義務化をするようなことをした方がいいのではないかというふうに思ったわけでございますので、それについては地域の声をしっかりと連携していただきなうらお酌み取りいただければと思います。

最後の質問であります。これから策定される基本計画は、非常に重要な問題であって、優先順位の問題、財源の問題、そういったものを考慮すると、国と地方との密接な連携というのは必要不

可欠になってくると思われま。基本法の制定後の基本計画の策定、その国によるフォローも含めて、大臣の御所見をお伺いできればと思います。○太田国務大臣 この法案が成立させていただく、理念、哲学というものが、具体的に交通政策基本計画というものを、ここが非常に核になる。それが現実に各地域あるいは市町村においていくときに、その具体的な、どうするかという、この知恵の発揮というものと、その知恵とそして財政ということが相まって初めてこれが前進するというふうに思います。

先ほど辻元先生のお話にもありましたが、まさに法案をつくって、基本計画をつくって、そのもとで、どう現場に行くかというところまで我々としてはしっかりと見て、その一番最前線のところまで心を配って、フォローというよりは、バックアップしていかなくてはならないと強く思っているところではあります。

○西岡委員 ありがとうございます。

この交通総合政策というのは本当に重要なものであって、国家のランドデザイン、そして交通のネットワーク、地域交通の維持や災害に対する対応とか、いろいろ本当に大変だと思っておりますけれども、ぜひ、我々も一丸となって協力していきたいと思っておりますので、どうぞよろしく願います。これで私の質問を終わらせていただきます。ありがとうございます。