

交通基本法の早期制定に向けた提言

平成23年1月25日
民主党国土交通部門会議
交通基本法ワーキングチーム

我々は、新時代を拓くための変革を目指し、「交通基本法」の制定に取り組んでいる。野党時代からの精力的な検討は、国会への提出、政権交代後のさらに加速された検討へと、その流れと動きは拡充し、それが2010年7月参議院議員選挙のマニフェストにも事項として明記される形で前進している。交通基本法が目指すべきは、「人と人が交わり、心の通う社会」であり、道路、空港、鉄道などの一体的かつ総合的な交通社会資本整備であり、加えて「人（ライフ）」と「環境（グリーン）」を中核とする「交通革新（トランスポート・イノベーション）」である。「交通基本法」は、目指す社会変革、それを実現する政策の「背骨」となるものであり、そこには三つの大きな論点がある。

第一は、「移動権の保障」である。地方では公共交通が次々と姿を消し、まちには依然として障害（バリア）が多い。通院や買い物に不安と不便を感じているお年寄りは一千万人を超える。既に国のライフラインであるネットワークを著しく損なっている地域や路線も現出している。日々の生活に不可欠な移動手段を確保し、誰もが社会参加の可能な健康で活力に満ちた社会を実現するために抜本的な改革が必要である。

第二は、「人と環境にやさしい総合的な交通体系」の構築である。わが国は、この21世紀において、人口減少、少子高齢化、財政悪化、地球温暖化、グローバルゼーションという不可避で未曾有の、大きく、急速な変化を乗り越えなければならない。そのためには、地域内の交流を促し、地域と国全体・世界全体を効率的かつ円滑に結びつける「人と環境にやさしい総合的な交通体系」の構築が不可欠である。

第三は、国と地方、官と民、まちづくり、財源の観点から、「交通革新」を実現するための「新しい協調」の実現である。人々の社会参加、健康づくり、消費の基盤としてのまちづくりと整合する地域交通や、わが国の経済社会全体を支える幹線交通・国際交通・物流それぞれの視点から見た関係者の役割分担、責務等を明確にした上で、関係者が協調して問題に取り組む仕組みづくりが求められている。

以下に、交通基本法に関する当ワーキングチームとしての考え方をまとめた。政府が今通常国会への提出に向けて立案中の交通基本法案の検討に当たって、適切に考慮されることを求めるものである。

○交通基本法制定の意義

- ・交通は、衣食住と並び、国民の健康で文化的な生活を支える極めて重要な機能である。人、モノ、カネが動くことで景気も回復し、地域も活性化していく。対面のコミュニケーションが活発になってこそ知恵が出るし、相互理解も深まる。

- ・地方では公共交通が崩壊の危機に瀕し、まちには障害（バリア）も多く歩いて暮らせる地域は少ない。
- ・限られた財源の中で、「経済合理性の追求」と「生活者にとっての利便性の追求」という二つの、時に相反する政策目標に折り合いをつけていかねばならず、供給者だけでなく、利用者の視点を取り入れ、まちづくりとの整合性をとりながら、高齢者や障害者等のいわゆる交通弱者の社会的孤立を解消することが必要である。
- ・自家用車に過度に依存せず、公共交通を積極的に活用し、鉄道、バス、タクシー、船舶、航空機、自動車、自転車等あらゆる交通手段のベスト・ミックス―最適な組み合わせ―により、環境負荷の少ない安全・安心な、総合的な交通体系を構築していかねばならない。
- ・近年ますます激化する国際競争に対応する上で、貨物の流通は人の移動とともに経済を支える基盤として重要であり、効率よく利用可能な拠点やネットワークの形成が不可欠であり、モーダルシフトを含め物流の全体最適化を追求すべきである。
- ・わが国の交通に関するさまざまな仕組みや技術は安全対策や環境対策の要であり、同時に、世界に誇れるものであるので、一層の改善を図るとともに、海外にも展開しうる交通産業の基盤として発展させるべきである。
- ・誰もがどこにでも移動でき、社会参加の機会が保障され、ゆとりと豊かさを享受できる社会の実現に向けて、国、地方公共団体、事業者及び国民が協力し、パートナーシップを強化して、すべての関係者の主体的な関わりを促すものでなければならない。

○交通政策の基本理念

- ・交通基本法の制定により実現する社会像、交通インフラ像、交通政策等を明確に示すべきである。
- ・交通基本法が目指すべきは、「人と人が交わり、心の通う社会」であり、安全な交通、各種交通手段の最適な組み合わせ（ベストミックス）の実現であり、加えて、「人（ライフ）」と「環境（グリーン）」を中核とする「交通革新（トランスポート・イノベーション）」である。交通基本法は、目指す社会改革、それを実現する政策の背骨となるものである。
- ・移動・交通に関する制度の整備は、国民生活の向上、経済・社会の持続的な発展、調和のとれた地域開発、国内外の交易の発展、環境負荷の低減等に貢献し、もって、持続可能な活力ある国家と地域の繁栄に資するものである旨規定する。
- ・「移動・交通」とは、人の移動と貨物輸送の両面を担うものであるという意義に鑑みれば、人流と物流の双方を対象とした基本法にすべきである。（平成18年の議員立法案においても同様に規定）
- ・総合的な交通体系の整備、交通モードの特性に応じたベストミックスの追求、交通手段についての国民の自由な選択といった観点も必要である。
- ・国民の移動・交通、貨物輸送（物流）の選択の自由等に資するため、必要な情報の提供をすることが必要である。

- ・ 利用者の視点で交通政策を転換すべきである。
- ・ 交通の大前提である安全の確保について適切に規定すべきである。

○移動権の保障

- ・ 地方（離島・半島・山間部等）では、公共交通の維持が困難であり、次々と姿を消し、マイカーなくして移動がより困難になる状況が進んでいる。また、まち（都市部）においても、公共交通を取り巻く環境は、依然としてハード・ソフト両面で障害（バリア）が多く、同時に、空白地域も、交通弱者や交通難民も存在する。通院や買い物に不安と不便を感じているお年寄りは一千万人を超えている。既に、国のライフラインとも言える交通ネットワークを著しく損なっている地域や路線も現出している。
- ・ 「移動権の保障」は、超高齢化社会の進行により、総合的な福祉社会を迎えたわが国において、人々が、健康で文化的、社会参加が活発な地域・国づくりを進める上で、大事にすべき理念である。
- ・ 移動権又は交通権の保障を実現しようとするれば、個々各々様々な地域における、生活や移動の状況毎の権利の内容を確定し、その保障を裏打ちするための施策と財源が不可欠となる。
- ・ 仮に、権利の内容についての規定が曖昧で、その理解が十分でなく、関係者の果たすべき責務が明確でないまま、その費用分担の無理を黙認したまま、かつ、その保障の裏打ちをする財源の拡充が不足したまま、移動権又は交通権の保障を法文に規定すれば、かえって大きな混乱を招くことが懸念される。
- ・ 従って、交通基本法案において、移動権又は交通権の保障を如何に規定するか、ということについては、政府において、国会において、さらに十分な検討を行い、適切な対処が必要である。
- ・ ただし、現下の厳しい状況を改善するため、移動制約者や交通条件に恵まれない地域（人）に対する特別の配慮が払われるべきである。

○総合的な交通体系

- ・ わが国は、この21世紀において、人口減少、少子高齢化、財政悪化、地球温暖化、グローバル化という不可避で未曾有の、大きく、急速な変化を乗り越えなければならない。そのためには、地域内の交流を促し、地域と国全体・世界全体を効率的かつ円滑に結びつける「人と環境にやさしい総合的な交通体系」の構築が不可欠である。
- ・ その交通体系とは、徒歩（車イスを含む）、自転車、自動車、鉄軌道、海運、航空等の複数の交通機関（手段）により構成される。効率的で利便性の高い交通体系を維持・構築することが求められている。
- ・ 「人と環境にやさしい総合的な交通体系」の構築を図るためには、モード間の連携や利用者によるモードの特性を活かした、地域の個性を反映した自由な選択によるベストミックス（最適なモード選定）を目指すことが必要。このため、最適なモー

ド選定及び整備の指針を適切に位置づけるべきである。

- ・そのために、国においては、社会資本整備重点計画と総合交通計画とを相互にリンクさせて、適切な需要想定のもと、策定・実行すべきである。
- ・経済性による費用効果分析のみならず、地域毎の地形や社会的条件についても考慮され、かつ、利用促進や持続的な事業経営までを視野に入れた総合的交通政策体系として確立すべきである。
- ・その計画に基づき、交通ネットワークの整備・充実、ミッシングリンクの解消と接続、拠点アクセスの改善等が総合的かつ計画的に推進されるよう、集中投資を行うことで、地域内の交流を促し、地域と国全体及び世界全体を結び、環境負荷が少なく、社会経済の活力を引き出す交通ネットワーク網を整備すべきである。
- ・物流に関する具体的な規定や施策については、個別法や事業法等と調整すべきである。

○関係者の責務等

- ・人と環境にやさしい総合交通体系の構築を実現するためには、国と地方、官と民、行政と事業者と利用者、まちづくり、財源の観点から、「新しい協調」の実現を図る必要がある。
- ・人々の社会参加、健康づくり、消費の基盤としてのまちづくりと一体となった地域交通や、わが国の経済社会全体を支える幹線交通・国際交通・物流それぞれの視点から見た関係者の役割分担、責務等を明確にする必要がある。
- ・わが国の置かれている現状、交通を取り巻く環境に鑑み、迅速かつ確実に諸問題を解決・改善していくためには、国、地方公共団体、事業者、国民・市民（利用者）等の関係者が、それぞれの責任と自覚をもって協調を図る（公共を形成する）システム（仕組み）が必要。私たちはこれを「新しい協調」と表現する。
- ・特に、地域の生活交通の維持・確保、バリアフリー化等の円滑化対策については、これまでの事業者任せのスタンスを根底から見直し、どのような交通サービスを、どのような場で、誰が協議し、利用者の負担と地方の財源の活用と、国の支援をどのように組み合わせて、まちづくりと一体となった持続可能な交通体系を構築していくのか、について、地域毎に徹底的に考え、行動に移し得る仕組み作りが不可欠である。
- ・国土計画、各種インフラ整備計画、都市計画等との連携・整合性を図る仕組みが必要。特に都市計画と交通関係の緊密な連携については、都市計画のエリアと交通網のエリアの範囲の違い、性格の違い等を踏まえ国や都道府県の果たす役割も勘案しつつ積極的に検討すべきである。
- ・交通政策のための適切な財源確保のあり方についての検討が必要である。

以上

民主党国土交通部門会議
交通基本法ワーキングチーム

【 メンバー 】

三日月大造（座長）、畑浩治（事務局長）

大西健介、加藤学、神山洋介、川村秀三郎、熊田篤嗣、小室寿明、辻元清美、橋本勉、三村和也、
向山好一、森本和義、谷田川元、吉田おさむ、小宮山幸治、田城郁、安井美沙子、米長晴信

【 第1回 】

平成22年11月15日（月）

・内 容：国土交通省における検討状況、ワーキングチームの進め方等

【 第2回 】

・日 時：平成22年11月24日（水）

・内 容：関係団体よりヒアリング等

① 両備ホールディングス株式会社、②中島汽船株式会社

【 第3回 】

・日 時：平成22年12月1日（水）

・内 容：関係団体よりヒアリング

① 社団法人日本自動車工業会、②社団法人日本バス協会

③北海道旅客鉄道株式会社、④東日本旅客鉄道株式会社

⑤東海旅客鉄道株式会社

【 第4回 】

・日 時：平成22年12月7日（火）

・内 容：関係団体よりヒアリング

① 定期航空協会、②社団法人全日本トラック協会

③日本内航海運組合総連合会、④日本長距離フェリー協会

⑤日本貨物鉄道株式会社

【 第5回 】

・日 時：平成22年12月14日（火）

・内 容：関係団体よりヒアリング

①全日本自動車産業労働組合総連合会

②全日本交通運輸産業労働組合協議会

【 第6回 】

・日 時：平成22年12月21日（火）

・内容：自由討議

【 第7回 】

・日 時：平成23年1月25日（火）

・内容：提言案、国土交通省の検討状況