

交通基本法の制定と関連施策の充実に向けて

—中間整理—

～人々が交わり、心の通う社会をめざして～

平成22年3月

国土交通省

平成 22 年 3 月

交通基本法の制定と関連施策の充実に向けて  
—中間整理—

～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。このため、平成 14 年以来、民主党と社民党が共同で交通基本法の制定に向けて積極的に取り組んできたところです。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には、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、国土交通省では、昨年の 11 月から交通基本法検討会を順次開催し、各地の現場でがんばっておられる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。また、本年 2 月には広く意見募集を行ったところ 360 件を超える貴重なご意見をいただきました。これまでのご意見を踏まえながら、交通基本法の制定と関連施策の充実に向けた検討の骨子を中間整理としてまとめました。5 月～6 月には国土交通省としての考え方をまとめていきたいと思っていますので、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、くるまが主役となって久しくなります。くるまは、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。くるまのお陰で郊外の広い家に住むことが可能になり、事業所の立地場所の選択肢も広がりました。しかし、くるまに依存する社会となったため、気がつくとお年寄りや体の不自由な方々にはとても不便な社会になってしまいました。子供達にもしわ寄せが

きています。くるまを使える者と使えない者の間に大きな格差ができてしまいました。このような「交通の格差社会」の進展は、これからのわが国に深刻な影響を及ぼすおそれがあります。今、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ています。このままでは多くの方々が社会参加の機会を制約され、活力のない暗い社会に向かってしまうのではないのでしょうか。

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CO<sub>2</sub>ですが、日本では交通部門からのCO<sub>2</sub>排出量は全体の約2割で、その90%はくるまからのものです。交通手段をくるまから環境にやさしい公共交通機関に転換するとともに、くるま自体をエコにしていかなければ、鳩山政権がかかげる2020年までに25%のCO<sub>2</sub>排出量の削減という目標の達成は難しいと思います。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。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、交通基本法のなかにきちっと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、移動に関する不安や不満をしっかりと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いくこの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、人々の知恵や新しい技術を活用しながら、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。

そのためには、地域公共交通をしっかりと維持・再生し、活性化させていくことが必要です。「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。そして、採算をとろうとして運賃を上げたため、客離れが起きるといふ悪循環に陥っています。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。移動権を保障するためには、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、活性化させていくためには「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構想し、持続可能な方策を構築することが基本だと思います。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拡充・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は、予算を拡充するとともに、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てはどうでしょうか。

また、「公助」の内容についても新しい発想が必要です。今は健常でくるまを自分で運転することができたり、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り、生まれながらに障害をもっている方々もいます。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」の内容を大幅に拡充する必要があるのではないのでしょうか。

## 環境にやさしい交通体系の実現

くるまに依存する現代社会が解決すべきもう一つの重要課題は環境にやさしい交通体系の実現です。くるまから環境負荷の少ない公共交通への利用転換やエコカー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）や各種の規制を総動員する必要があります。例えば、通勤のこと。全国の就業者の4割が通勤にくるまを使っています。マイカー通勤からのCO<sub>2</sub>排出量は年間3,000万トンに達するとの推計もあります。法律、予算、税制を組み合わせると通勤交通のグリーン化を加速させる必要があります。

また、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。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では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。

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転換（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。しかし、短期的なCO<sub>2</sub>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

## 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。くるまが多いと「渋滞」になりますが、人々がたくさん集まってくると「賑わい」になります。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いまち、子育てのしやすいまちは、「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

また、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になります。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」が必要だと感じています。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で

はないでしょうか。

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。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。そん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 때가 きました。国土交通省では、来年の国会に関連施策を充実させる方策ととも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、この中間整理に対しても、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、どうかよろしくをお願いします。