

わが国の交通基本法制定にあたって

2009年11月13日

立命館大学 経営学部 土居 靖範

はじめに

運輸事業の規制緩和と市町村合併が急速に、かつ大規模に進められてきた状況で、地域住民の生活交通の危機的状況は今まさに極限といえる。住民の生活に最終的に責任を負うべき地方自治体は、財政危機のもと、また合併で広域化した行政地域に直面し、まさになすすべを見失っている。基礎自治体が住民の生活に最終的に責任を負い、移動手段を用意するための財源を手当てし管理能力を高める必要があるが、当面直ちに実現する局面にはない。いかにすればこうした八方塞がりから脱却しうるであろうか。

1. 地域交通整備には地方分権の進展と財源整備が必要 一 国・都道府県・市町村の役割明確化と財源制度の確立

わが国において、高齢化および運輸事業の規制緩和が著しく進展し、他方国および地方自治体の財政危機、市町村合併の強制等々で、市民や地域住民の移動制約者が急増している。交通権概念を豊富化する条件は熟している。

すべてのひとと環境に優しい公共交通機関の実現が切に望まれているが、そうした持続可能な交通システムの公共交通を維持発展させることが交通基本法の役割となる。環境負荷の少ない公共交通体系の確立、人々が安全で健康に生活できるまちづくりと交通の実現である。

国は交通基本法を制定し、長期的な道路政策も含めた総合交通政策を樹立し、地方自治体に権限を移譲し、「地域交通整備基金」（仮称）の枠組みづくりを含めた財政制度の確立をはかる。

都道府県は国の関係行政機関を含め、道路行政、交通規制権限も範疇にいたした地域交通協議会（仮称）の開催を行い、市町村がすすめる「地域交通計画」作成のコーディネータ役という重要な役割をはたす。また都道府県は国と共に市町村の総合交通政策課員の育成・教育・研修に積極的にあたる。

市町村は、当該地域交通の全体としてのコントローラーを勤めるが、そのため地域交通を確保するための交通政策を策定する。議会と協力し、「交通基本条例」の制定を行う。条例には当該地域の行政・市民のまちづくり理想・方向の実現のために、それぞれの役割・責任を明記する。また市町村は市民との協働を強める。市町村は公共交通事業者と交通契約を締結し、市民・住民のための交通サービス確保を責任をもつて遂行する。公共交通事業者は質の高い輸送サービスを提供することで社会的責任を貫徹する。

2. 交通基本法制定が必要

交通基本法では、国民の交通権保障をその基礎に据える。

交通基本法を「要」にして 戦前から戦後の交通関連諸法規の再編成を行う

従来まで国および交通事業者任せであった地域交通の政策の権限を、地域住民のくらしや生命に最終責任を持つ市町村に移すという、新しい枠組みを作る。そのための財源確保を伴った制度づくりである。

3. 交通権の考え

交通権は すべての国民が自己の意思に従って自由に移動し、財貨を移動させる

ための適切な交通手段を平等に保障される権利 とされるが、「現代社会における国民の移動の権利」で、国および自治体で保障するが必要と考える。

交通権の位置づけであるが、私は 新しい権利ではなく、日本国憲法でうたわれている基本的人権の保障を現代の社会において実質的・具体的に裏付けるものとする。

請求権と位置づけられるが、その実現は鉄軌道やバスといった大量公共交通以外の乗合タクシーや福祉有償運送等の活用をも視野に入れ、具体的にどうゆう手立てをして、住民の移動を保障するかは、各地域ごとの協議会で組み立てていけば実現出来る。

交通権は一般にはまだまだ馴染みのない概念かもしれない。ただ、この権利は 1982 年制定のフランスの国内交通基本法に盛り込まれ（その後たびたび改訂されている）、日本では 1986 年に交通を権利と考える学際的・実践的な学会である「交通権学会」が発足している。同学会が 1998 年度に発表した交通権憲章提案では、交通権は次のように定義されている。「交通権とは『国民の交通する権利』であり、日本国憲法の第二二条（居住・移転および職業選択の自由）、第二五条（生存権）、第一三条（幸福追求権）など関連する人権を集合した新しい人権である」。交通権の詳細については、交通権学会編『交通権憲章』日本経済評論社、1999 年 7 月刊を参照していただきたい。

4. 現行の「地域公共交通活性化及び再生に関する法律」が手がかりになる

地域の交通を根本的に整備する必要に迫られ、「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律」(案)が内閣発議で第 166 回国会に提出され、2007 年 5 月 25 日に法律第 59 号として成立、2007 年 10 月 1 日から施行されている。

この「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律」で、地域公共交通が再生されるよう、運用の改善をはかる必要がある。同法では、市町村が公共交通事業者、道路管理者、公安委員会、利用者等で構成する協議会での協議を経て「地域公共交通総合連携計画」を作成することができるとし、この計画で定めた事業のうち国の認定を受けた「地域公共交通特定事業」については、関係法律の特例が認められ、国の予算の重点配分が受けられることになる。

この法定協議会の参加には住民と公安委員会をのぞいた鉄道・軌道・バス・タクシー・旅客船等事業者や、道路管理者、港湾管理者は参加要請に応じる義務がうたわれ

ており、これまでの協議会方式の欠陥が改善されている。同法は主務大臣による基本方針の策定、地域の関係者の協議を踏まえた市町村による地域公共交通総合連携計画の作成、地域公共交通特定事業の実施に必要な関係法律の特例がある。

5. 交通基本法制定で交通関係諸法規の整合性をはかる

交通基本法は様々な交通を有機的に結びつけ、効率化させるための総合的な交通法規を構築する「要」でもある。その下で旧来依然の交通関係諸法規（例えば、軌道法等）を順次改廃し、新たな交通法体系を構築する。たとえば「LRTの整備促進に関する法律」（仮称：LRT整備法）や、「地域交通の維持・改善に関する法律」（仮称）といったものである。

従来の国の縦割り行政のもつ交通整備上の問題点を克服することも必要である。交通基本法において、総合的な地域交通計画を地方自治体に策定させる点を盛り込み、住民参画の下で地域交通計画を策定する。それを実施に移すための権限と財源を全面的に地方自治体にあたえること、運輸連合の設立を推進することを、交通基本法の枠組みにぜひ入れるべきである。こうした法制度・財政制度の確立のもと、国民の交通権保障が現実のものとなる。

参考文献リスト

1. 土居靖範『生活交通再生 一住みつづけるための“元気な足”を確保する一』自治体研究社、2008年11月刊
2. 土居靖範『交通政策の未来戦略 一まちづくりと交通権保障とで脱「クルマ社会」の実現を一』文理閣、2007年1月刊
3. 土居靖範「『地域公共交通活性化及び再生に関する法律』の評価と課題一この法律をステップにして交通基本法制定へ大きく踏み出そう一」『立命館経営学』2007年9月発行に収録
4. 秋山哲男他著『生活支援の地域公共交通』学芸出版社、2009年4月
5. 辻本勝久『地域生活圏の交通とまちづくり 一持続可能な社会をめざして一』学芸出版社、2009年4月