

交通基本法案検討小委員会委員へのお伺い

交通基本法案検討小委員会におきましては、「交通基本法の制定に向けた基本的な論点」として別紙の事項についてご議論をいただきたいと考えております。

このうち、第2回会合におきましては、特に「移動権」、「移動権の保障」を法律に位置づけることについてどのように考えるかについてご議論をいただく予定でございます。以下の点につきまして欠席される委員の皆様のご意見をあらかじめお伺いさせていただきますと思います。

○ 「移動権」、「移動権の保障」を法律に位置づけることについてどのように考えるかについて

- ① 「移動権の保障」について、賛成、反対等様々なご意見が寄せられていますが、今、「移動権の保障」が議論される背景(理由)について、どのようにお考えでしょうか。

これまでの日本の公共交通は、基本的に運賃収入等により、整備・運営されてきた。しかしながら、人口減少等により、公共交通の整備や運営、活性化を運賃収入等で賄うことは、困難となっている。このため、公共交通をまちづくりの一環として位置づけ、公費を投入して、整備・運営或いは活性化させることが合理的であると認識されてきている。この大きな政策転換を象徴的に表すことばとして、「移動権の保障」という議論がなされていると考える。

- ② 「移動権」の内容について、どのようにお考えでしょうか。

交通(移動)は、それ自体が目的であることはほとんどなく、移動する目的があつての行為である。従って、移動そのものに着目して、権利として認める必要性は低いと考える。例えば、病院に行く移動は、医療を受けるためのものであつて、医療サービスのために往診の制度があれば、医療を受けるための移動を保障する必要はない。

交通基本法では、交通のサービスの維持・向上に関して、国や地方公共団体も一定の役割を担うことを明記することで十分と考える。例えば、「医療法」では、国等の役割を明記しているものの、広く国民に医療を受ける権利があることを規定していない。交通基本法において移動する権利のみが新たに法律に位置づけられることには、違和感がある。

③ 「移動権」や「移動権の保障」を法律に位置づけることについて、どのようにお考えでしょうか。

移動する自由は、本来あるべきもので、新たな法律に規定する必要はない。「移動権の保障」のような規程を設けることは、国民の誤解を招き、行政、特に基礎的自治体である市町村に多大の負担増を招きかねない。

富山市が運行している中山間地域等のコミュニティバスは、運賃収入だけでは運行経費をまかなえないので、税金を充当している。この場合、ある程度の利用者がある路線について公共交通として運行しているものである。需要がほとんどない山間部も含め市域全域でコミュニティバスを運行し、全ての市民にバスサービスを提供することは困難と考えている。行政サービスにも費用対効果や効率性の観点が重要である。「移動権の保障」が規定された場合、全ての市民がバスサービスを受ける権利があるかのように一方的に誤解され、市域全域にコミュニティバスを運行すべきとの声が高まるおそれもある。

一方、現行の鉄道事業法や道路運送法等の公共交通に関する法律は、事業として健全に営業させる観点が強く、事業者サイドの視点で構成されている。そのため、都市鉄道利便増進法や地域公共交通活性化法等の特例的な法律が必要となっている。このため、利用者サイドの視点で各事業法を見直すことを意図して、移動権と言う表現を使っているのであれば、理解できる面もある。しかしながら、これを「移動権」や「移動権の保障」と表現することには疑問がある。

仮に、広く国民の権利として「移動権の保障」を規定する場合は、そのために要する費用は全て国が負担することを明記すべきである。

○ その他のご意見がございましたら、以下にご記入をお願いいたします。

第1回の資料で、地域の公共交通だけでなく、航空や新幹線のデータ等が紹介されているが、交通基本法の対象とする交通の範囲を明確にすべきである。航空や新幹線のように非日常的な移動や物流などを対象とした場合、法律を定める意義が薄れるのではないか。人口減少や高齢社会に対応して必要となる交通について、そのあり方や必要な施策を新たに規定することに絞り込むことが適切と考える。

第2回の資料で基本法のイメージがあるが、各種基本法の制定により何が為されたのかを具体的に整理した上で、交通基本法の制定で何を実現或いは変えようとしているのかを整理することが必要である。交通基本法の制定によって関係する国は個別法の体系まで整理する必要があるのか、或いは整理する意思があるのか。それとも、予算措置や行政運用で対応するつもりなのか。交通基本法が制定されても、何

も変わらないのでは、無意味である。

現行の交通事業に関する法律のほとんどは、市町村の関与が少ない。市町村合併により一つの市域で完結する事業や路線が拡大していることや公共交通の運営に関して市町村の役割が拡大している中で交通事業に関する調整等に市町村が関与できる仕組みが必要である。

資料の中にICカード導入の効果があるので、意見を述べます。富山市では富山ライトレールの整備に合わせて、ICカードシステムを導入した。昨年度、市内電車の環状線化に合わせて、富山地方鉄道が運行する市内電車を全てICカード化した。この費用は国の補助金だけでなく、市からも補助をした。導入の際には、Suicaでも利用できるシステムにすることを検討したが、費用面で断念し、独自のカードシステムとした。JR各社が相互利用できることとなり、大都市圏の民鉄やバスでも相互利用できることが進んでいる。交通基本法と直接関係ないかもしれないが、今後、国内の交通系ICカードの共通化と精算システムの構築を国主導で進めることが必要と考える。