

平成24年5月31日
第33回総合的交通基盤整備連絡会議
(姫路市)

交通基本法案をめぐる最近の状況

国土交通省 総合政策局
公共交通政策部
白熊良平

交通基本法案の状況

平成23年

1月24日	第177回国会開会
<u>3月8日</u>	<u>閣議決定（内閣提出法案として衆議院に提出）</u>
<u>3月11日</u>	<u>東日本大震災</u>
6月2日	衆議院にて菅内閣不信任案否決
8月26日	菅内閣退陣表明（29日民主党代表選、30日首班指名選挙）
8月31日	第177回国会閉会（交通基本法は継続審議）
9月13日～9月30日	第178回国会（交通基本法は継続審議）
10月20日～12月9日	第179回国会（交通基本法は継続審議）

平成23年9月～	「交通（旅客・物流）の諸問題に関する検討会」
9月12日	第1回「社会経済情勢の変化と交通」
9月30日	第2回「生活交通の確保、バリアフリー」
10月20日	第3回「交通の利便性向上、円滑化及び効率化」
11月11日	第4回「まちづくり、観光立国と交通」
12月8日	第5回「国際競争力の強化、地域の活力の向上 災害に強い交通、総合的な交通体系の整備」
12月22日	第6回「安全の確保、環境負荷の低減 等」

平成24年

1月24日～	第180回国会開会中（ <u>交通基本法は継続審議</u> ）
4月13日	地域公共交通のあり方を交通基本法とともに考えるシンポジウム
4月20日	参議院にて前田国土交通大臣問責決議案可決
現在に至る	

交通基本法 提案までの経緯①

【過去2回、野党時代の民主党が議員提案】

平成14年6月、平成18年12月の二度、細川律夫君他により議員提出 → 廃案
移動権を規定

第二条 すべて国民は、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を保障される権利を有する。

【平成21年「民主党政策集INDEX2009」】

「交通基本法」を制定し、国民の「移動の権利」を保障し、新時代にふさわしい総合交通体系を確立します。

その内容は、(1)国民の「移動の権利」を明記する(2)国の交通基本計画により総合的な交通インフラを効率的に整備し、重複による公共事業のムダづかいを減らす(3)環境負荷の少ない持続可能な社会を構築する(4)都道府県・市町村が策定する地域交通計画によって地域住民のニーズに合致した次世代型路面電車システム(LRT)やコミュニティバスなどの整備を推進する——等です。

【政権交代を機に、国土交通省における検討開始 ～交通基本法検討会～】

平成21年11月～ 検討会の立上げ（以後、平成22年6月まで13回開催／3回のパブリックコメントも実施）

趣旨:「コンクリートから人へ」への政策転換の中で、公共交通を維持・再生し、人々の移動を確保するとともに、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も対応するため、交通政策全般にかかわる課題、将来の交通体系のあるべき姿、交通にかかる基本的な法制のあり方等について検討を行う。

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)」発表

平成22年6月 「交通基本法の制定と関連施策の充実に向けた基本的な考え方(案)」発表

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**することにより、**活力のある社会を実現**する。
来年の通常国会に法案と関連施策の充実策を合わせて提案したいと考えており、引き続き検討を進める。

【平成22年「民主党マニフェスト2010」】

人々の社会参加の機会確保、環境にやさしい交通体系の実現をめざして、「交通基本法」(仮称)を制定し、公³
共交通を含む総合的な交通体系を構築します。

交通基本法 提案までの経緯②

【法案検討の経緯】

平成22年11月～ 国土交通省において「交通政策審議会／社会資本整備審議会「交通基本法案検討小委員会」の実施(全4回)

平成23年2月 「交通基本法案の立案における基本的な論点について」とりまとめ
 転換期におけるわが国の交通に関する施策の基盤となることが期待されるのが「交通基本法」
 交通基本法案に文字通り「移動権」若しくは「移動権の保障」と規定することは、現時点では**時期尚早**

【移動権に関する議論】

(課題: 共通認識)

- ・地方部や離島等において移動手段の確保が十分でない
- ・高齢者や障害者の円滑な移動の確保が十分ではない

(現時点での問題点)

- ・「移動権」の具体的な内容が定義できるだけの国民のコンセンサスが得られていない
- ・「移動権」を権利として規定した場合、誰かがその権利を保障する責務を有することとなるが、仮に行政がその責務を有するとした場合、財源的な裏打ち等が整わない現状では、権利を保障できず不作為を問われてしまうこととなる。
- ・集約型の都市・地域づくりの推進に障害が生じるおそれがある。
- ・移動権の規定をもって課題が解決するわけではない。
- ・当事者間の協働にあたり、対立意識を生じさせるおそれがある。
- ・「権利」と表裏の関係にある「義務」についての議論が十分でない

等

平成23年3月 交通基本法案を閣議決定 (内閣提出法案: 移動権は規定せず)

交通基本法の必要性①

交通の意義

《社会資本整備審議会・交通政策審議会「交通基本法案の立案における基本的な論点について」(平成23年2月とりまとめ)より》

- 交通とは、人又はモノが空間を移動すること。
- 人は、人の交流を通じて、また、モノの交易を通じて、文化を構成する知恵や技術などを豊かにし、また、向上させることで、人類の繁栄に寄与。
- この意味において、人にとって交通は、単なる手段にとどまらず、人が人間社会において文化的に、また、未来に向かって創造的に生きていく活力の源泉。

転換期にある交通政策

● 社会経済情勢は著しく変化

- 人口減少・少子高齢化の進展 - 約40年後、人口はピーク時の4分の3に。65歳以上の割合は現在のほぼ2倍に。
- 地球環境問題の深刻化 - 我が国におけるCO2排出量の約2割が運輸部門によるもの。
- 国際競争の激化 - 世界における我が国の存在感が希薄化する中、交通基盤は我が国の国力に直接影響。

● 新たな視点が必要

- 低炭素・循環型社会の構築に向けて、公共交通の役割は重要（現実には、地方においてバス・鉄道は疲弊）。
- 運輸事業の区分に応じた縦割りの事業行政から、交通利用者や国民の視点に立った行政へ。
- まちづくり、地球環境問題、国際競争力強化、観光立国推進などの観点も踏まえることが必要。

人の活力の源泉たる交通が、その機能を十全に発揮できるよう、交通に関する施策を総合的に再構築し、これを計画的に推進していくことが必要。

その骨格となる交通基本法の制定が必要

交通基本法の必要性②

自立した日常生活・社会生活の確保

活発な地域間交流・国際交流

物資の円滑な流通

交通は、国民生活の安定向上と国民経済の健全な発展に不可欠

- ・人口減少・少子高齢化の進展
- ・我が国の経済の低迷、国際競争力の低下
- ・切迫した地球温暖化問題への対応

国民目線・利用者目線に立った
行政への転換

交通に関する取組についての骨格となる枠組みづくりが急務

交通施策の基本理念

- ・国民等の交通に対する基本的な需要の充足
- ・交通の機能の確保及び向上
- ・交通による環境への負荷の低減
- ・交通の適切な役割分担と有機的かつ効率的な連携
- ・関係者の連携と協働
(国・地方公共団体・交通関連事業者・交通施設管理者・国民には、それぞれの責務がある。)

交通に関する基本的施策

- ・日常生活等に必要不可欠な交通手段の確保 (コミュニティバス、離島航路等)
- ・高齢者、障害者等の円滑な移動のための施策 (バリアフリー等)
- ・交通の利便性向上、円滑化及び効率化 (乗り継ぎの円滑化等)
- ・交通に係る環境負荷の低減に必要な施策 (低公害車等)
- ・総合的な交通体系の整備 (交通のベストミックス等)
- ・まちづくりの観点からの施策の促進 (LRT等)
- ・観光立国の実現の観点からの施策の推進 (訪日観光客の促進等)

等

必要な支援措置
(法制上、財政上等)

毎年国会に年次報告
(「交通白書」)

交通基本計画
(閣議決定→国会報告→公表)

交通基本法の必要性③

交通に期待される役割

交通はあらゆる社会経済活動の基盤

⇒ 交通が社会経済の変革を促し、社会経済が交通の変革を迫る

交流の基盤

地域公共交通の危機

○人口減少・少子高齢化の中で、「足の確保」や交流人口の増大を通じて地域を活性化

例：・買物難民への対応
・観光立国政策との連携



成長の基盤

世界における我が国の存在感が希薄化するおそれの中、交通は我が国の国力アップに直接貢献

○経済成長著しいアジア太平洋地域の活力を取り込むために、交通の充実是不可欠

例：・「選択と集中」による社会資本整備
・オープンスカイ政策の推進



持続の基盤

地球環境問題の切迫化

○我が国のCO2排出量の約2割を占める交通部門は、持続可能な社会づくりの決め手

例：・コンパクトシティ
・自動車交通のグリーン化



安心の基盤

災害には上限がない。社会資本の最も重要な使命は、国民の命と暮らしを守ること。

○東日本大震災では、物流機能の早期回復が、急がれる復旧に大きく貢献

例：・代替性・多重性の確保
・安全の確保



交通施策を関係者の連携と協働の下で更に前進させるために

交通に関する取組みについての骨格となる枠組みづくりが急務

⇒ 交通基本法の早期成立が不可欠

交通施策の基本理念

- ・国民等の交通に対する基本的な需要の充足
- ・交通の機能の確保及び向上
- ・交通による環境への負荷の低減
- ・交通の適切な役割分担と有機的かつ効率的な連携
- ・関係者の連携と協働
(国・地方公共団体・交通関連事業者・交通施設管理者・国民には、それぞれの責務がある。)

交通に関する基本的施策

- ・日常生活等に必要不可欠な交通手段の確保
例：コミュニティバス、離島航路
- ・高齢者、障害者等の円滑な移動のための施策
例：バリアフリー、ホームドア
- ・交通の利便性向上、円滑化及び効率化
例：混雑緩和、乗り継ぎの円滑化
- ・国際競争力の強化や地域の活力の向上に必要な施策
例：幹線道路、国際コンテナ戦略港湾
- ・交通に係る環境負荷の低減に必要な施策
例：低公害車、エコドライブ
- ・総合的な交通体系の整備
例：交通のベストミックス
- ・まちづくりや観光立国の観点からの施策の促進
例：LRT、訪日観光客の促進等

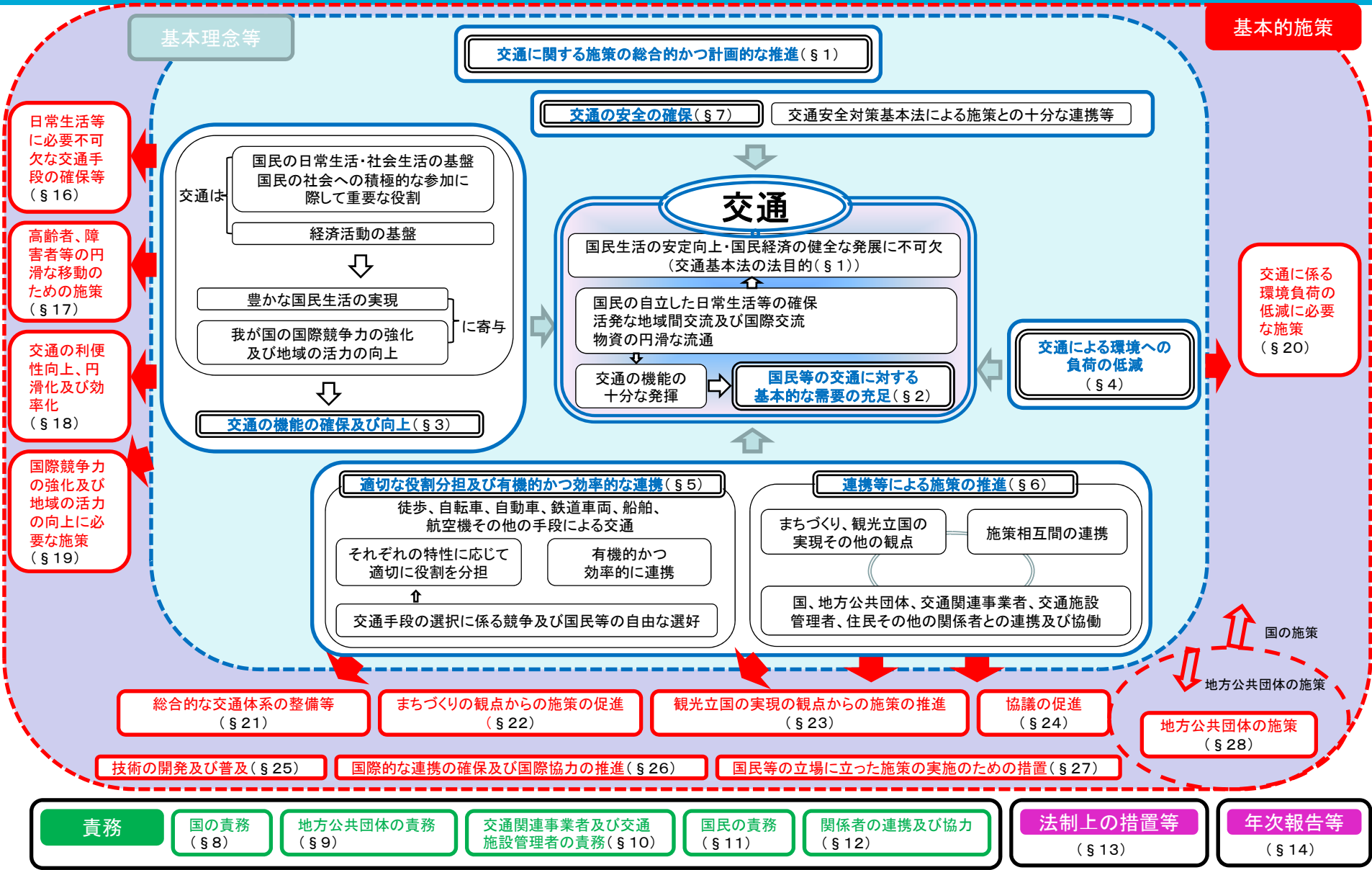


支援措置
必要な

- ・法制上の措置：必要に応じ、個別法の制定・改正で対応
- ・財政上の措置：必要な予算の確保・充実
- ・その他の措置：税制上の措置、金融上の措置等

「交通白書」
交通基本計画と

- ・交通基本計画
交通基本法に則って、交通政策の具体的な方向性を明記するもの(閣議決定→国会報告→公表)
- ・「交通白書」
毎年国会に年次報告



交通基本計画 (§ 15)

- 交通に関する施策の総合的かつ計画的な推進を図るため、交通基本計画を策定。計画案策定大臣は内閣総理大臣、経済産業大臣及び国土交通大臣。計画案の策定にあたっては、環境大臣に協議。
- 閣議の決定を経て交通基本計画を定めるときは、遅滞なく、交通基本計画を国会に報告するとともに、公表。

交通基本法の概要

- 内閣提出法案であり、移動権は規定されていない。
- 交通基本法の守備範囲は実に広く、その対象は、人の移動のみならず、物の移動まで、そして、地域の足の確保の話から、国際輸送網の話まで、多種多様。
- ただし、一番初めに規定される国の基本的施策が「日常生活等に必要不可欠な交通手段の確保」であり、「地域の足確保」が法案策定の最大の眼目。
- 法律成立後、政府は「交通基本計画」を閣議決定することとなっており、その検討過程において、さらなる具体を議論していく。

- この法律により、交通問題が一気に解決されるものではないが、問題を解決しようとする場合の取組みの方向性を指し示す「モノサシ」を、法律という形で国が定めるもの。
- 各地域においても、「地域の足確保」のため、交通基本法を地方公共団体、住民、事業者等々の皆様がそれぞれよく理解し、この「モノサシ」を使いながら自ら行動していただいた結果、問題解決に向け一歩でも世の中が改善されることを国として希望。

まずは法案の成立を！