

# 交通基本法の制定と 市町村交通計画について

2010-0905

## 「移動権」を保障する市町村交通計画の策定

### 要約

- 1 平成22年6月、国土交通省より「交通基本法の制定と関連施策の充実に  
に向けた基本的な考え方（案）」が公表された。
- 2 交通基本法の最大の特徴の一つは、「移動権」の保障を明文化すること  
であり、すべての国民に社会的権利としての「移動する権利」を国が保障す  
べきという考え方である。
- 3 交通基本法を運用するにあたってのポイントは、この「移動する権利」を  
どう具体的に保障するかである。同法が参考にしたと言われるフランスの  
国内交通基本法では、「移動権（交通権とも訳される）」の明文化とともに、  
交通政策の策定と実施について、地方分権の推進を打ち出している。
- 4 交通基本法に明記されている都道府県（義務）及び市町村交通計画（任意）  
の取り扱いが今後の一つの焦点となろう。それぞれの地域の実情に応じた  
保障の内容をどのように具体的に明記できるか、そしてその財源や各主体  
の役割分担による運用をどのように担保していくかが問われるであろう。

### 1. 「交通基本法」制定の動き

平成22年6月、国土交通省より「交通基本法の制定と関連施策の充実にに向けた基本的な考え方（案）」が公表された。これは、同3月に公表された中間整理をもとに意見募集を行い、基本方針としてまとめたものである。

交通基本法の制定は、私たちの日々の暮らしにおいて移動が欠かすことはできず、安全で安心な交通手段が必要不可欠であるとの認識に基づくと

ともに、交通に関する課題は、国民が一丸となって経済社会システムを変革する形で対応することが必要だという認識に基づいている。

なお、交通基本法は、2003年と2007年に当時野党であった民主党と社民党が共同で法案を提出し、いずれも審議未了で廃案となり、さらに2009年の第171回国会では、衆議院が解散となったため廃案となった経緯があるが、国土交通省では、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している。

## 2. フランスにおける国内交通基本法

### (1) 国内交通基本法（LOTI）の制定

交通政策の基本的・抜本的な方針を定めた法律としては、1982年にフランスで「国内交通基本法（LOTI）」、1991年にアメリカ合衆国で「ISTEA」、2000年イギリスで「交通法2000」が制定されている。この中で、フランスの国内交通基本法は、「移動権（交通権）」が権利として明文化されている点で、より先進性が認められるし、日本における交通基本法制定の検討において「移動権」を根幹に据えようとしていることから、最も参考となる事例であるといえよう。

フランスでは、1981年に社会党党首ミッテラン大統領が就任し、政権が交代した。ミッテラン政権は、社会党のイメージを強く打ち出す必要から、企業国営化や労働者の権利強化、地方分権等の多くの政策を打ち出した。その一環として当時実施時期が迫っていたフランス国鉄改革に対応するだけでなく、地方分権、交通権等の規定を盛り込んで、交通政策全般を包括する形で法律整備が進められたものが国内交通基本法である。

### (2) 国内交通基本法の特徴

フランスの国内交通基本法の特徴としては、特に次の点があげられる。

- ① 鉄道、道路、航空、内陸水運、自転車及び徒歩等すべての交通手段を包含し、すべての国民を対象にしていること
- ② 「誰もが同じように移動する権利を持つ」という基本的人権の保障色彩の強い考え方を打ち出して、明文化していること
- ③ 交通政策の策定と実施において、地方分権の推進を打ち出していること
- ④ ばらまきも採算性のみによる事業評価も否定し、社会的効率性を重視することを謳っていること

## 3. 交通基本法案のポイント

フランスの国内交通基本法と類似するが、国土交通省により示されている交通基本法案のポイントをあげておく。

第1は、人の移動及び貨物流通の両方を対象とし、また「徒歩、自転車、自動車、鉄道、船舶航空機等による交通」すべての交通手段がそれぞれの特性に応じて適切に役割を分担する「総合交通」を対象としていることである。

第2に、移動する権利の明文化である。「すべての国民は、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」とされ、この「移動権」を交通基本法の原点であるべきだとしている。社会的権利としての移動権が具体的にどの程度保障されるのかが、今後の論点になるであろう。

第3に、国、都道府県、市町村における交通計画の策定である。国は「交通基本計画」を策定し、都道府県には「都道府県交通計画」の策定を義務化しており、市町村には「市町村交通計画」を任意であるが必要があると認めるときは定めるものとしている。

## 4. 「移動権」の確保を支える財源

一方で、交通基本法が成立した場合には、従前の公共施設整備とは考え方の違いがあるとはいえ、各地で交通インフラの再整備が進められると考えられる。その財源をどのように確保するのが課題となろう。移動権の保障のためには、一定規模の投資が必要と考えられるが、現在の自治体の厳しい財政状況等を考えると、これは簡単なことではない。対象の的確な絞り込みや企業、非営利団体等との多様な連携などが重要になることが予想される。

国土交通省の広報誌「国土交通」の特集におけ

## 5. 市町村交通計画の策定とまちづくり

る前原大臣とフォール駐日フランス大使の対談によれば、例えばイルドフランス地方の公共交通では、3つの財源があるとのことだ。ひとつめは、利用者が実際に支払う利用料金(全体の約40%)。ふたつめは、事業者から「交通負担金」という目的税の徴収(全体の約40%)。残りの20%は、地方自治体などの補助金による。なお、フランスでは、あらゆるレベルで民間と公共部門が協力することでコストを抑える努力がなされている。例えば、フランスやヨーロッパでは民間と協力してコミュニティサイクルを導入している街が増えている。このシステムの多くは、民間事業者によって管理され、広告費によってまかなわれており、自治体は一切出資しなくても良い。

しかし注意すべきは、フランスにおける国内交通基本法は、成立から30年近くの年月を経ており、もともと問題を状況に合わせて改良していくことを念頭に置いているため、制定以降何度も改定されている。特に2005年の改定によって、「移動権」に関してさらに内容を明確にし、そこには「すべての人」が含まれることを改めて明確にしている。そして、すべての人が容易に公共交通にアクセスできるように、交通施設の改善などを順次進めているところであり、日本において、交通基本法を制定したからと言って、一朝一夕に進むものではないだろう。それぞれの地域が持続的に展開していけるように、どのように財源を確保し続けていけるか、国としてのしっかりとした支援と仕組みづくり、各地域の実情に合わせた知恵と工夫が必要となる。

交通基本法がその根幹に据える「移動権」をどう保障するかは、各自治体が策定するとされている交通計画においてどのように規定するかを負うところが大きいと考える。

逆に言えば、各自治体が策定する交通計画には、各地域が考える保障すべき内容について明記することを義務づけることが必要ではないか。すなわち地域の住民に最も近い市町村でなくては、実質的に意味のある具体的な最低限の保障を規定することができないと考えるからである。

そのためには、これまで国及び交通事業者任せであった地域交通の権限を、地方自治体に移し、財源の確保とともに新しい枠組みをつくる必要がある。そして交通計画の策定において、地域住民、交通事業者、地域企業、行政など関係主体が十分な協議と合意のもとに決定することが求められるとともに、各主体の役割を明確にすることが必要であろう。あるいはこれらの規定と役割分担を議会と協力し、条例化するなど、それぞれが責任を持って遂行し、社会的な責任を負う明確な体制づくりをめざすべきだと考える。

このような交通政策における地方分権を進めるために、もう一つ大事なことは、地方自治体における交通政策にかかわる専門の人材の配置や養成である。大学や国土交通省と連携して必要な人材の養成を行うことが必要であり、地方自治体が地域交通のコーディネーターとなって、交通を軸に据えたまちづくりに取り組まれることが期待される。

- 参考：「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）」（平成22年6月、国土交通省）  
「交通基本法の制定と関連施策の充実に向けて－中間整理－」（平成22年3月、国土交通省）  
「国土交通 2010.6－2010.7」（国土交通省 大臣官房広報課）  
「論説 まちづくりと交通権保障とを実現する交通基本法制定を急ごう」（立命館経営学 第45巻第4号）

---

お問い合わせは下記までご連絡ください

株式会社 **日本開発研究所三重**

津市広明町 121-2 リジョンビル

Tel. 059-224-4316 / Fax. 059-224-4319

E-mail [info@think-mie.co.jp](mailto:info@think-mie.co.jp)

URL <http://www.think-mie.co.jp>

担当：所長 吉田 昌弘