

交通政策審議会・社会資本整備審議会合同
第1回交通基本法案検討小委員会

日時：平成22年11月15日（月）18：00～20：00

場所：国土交通省11階特別会議室

テーマ：

- 「新たな時代に対応して、どのような交通政策が求められているか」
- 「移動権」、「移動権の保障」を法律に位置付けることについてどのように考えるか」

おもなご意見：

■ 交通基本法の範囲・制定の背景

・交通の問題は、経済や社会、防災力、地域統合など多くの側面があるが、全て網羅したワイド版の基本法とするのか、移動の分野に限定した法とするのか。後者の場合なら法律の名称を変えるべき。

・網羅的であることは必要だが、その旨を明示した上で限定的な形でなるべく早く基本法を定めることも重要ではないか。見直しの時期を定めて後から拡充することも可能。

・交通基本法を制定しようという動きには2つの大きな流れがある。一つは、高齢化に対応して交通弱者の移動をどう確保するのか。もう一つは低炭素化。

・最近「基本法」が増えているのは、法律を私権制限の根拠となる道具のためではなく、政策の指針や重点施策を示すためのものとして使おうという発想がでてきていることによる。時代の閉塞感を反映していると言えるかもしれない。

■ 交通政策のアプローチ

・地域公共交通については、バスを走らせるより割引券を配布してタクシーを利用してもらった方が効率的である場合もある。介護の送迎など他の行政分野との連携も必要。

■ まちづくりとの関係

・まち、道路の拡散をとめないで人口減少社会のなかで現役世代の負担が増えすぎる。公共交通はまちづくりの重要なツール。公共交通の質をあげることで人々が外出するライフスタイルに変えていく発想が重要だが、もはや交通政策において公費投入は避けて通れない時代だ。

・交通基本法に求めたいのは、まちづくりの一環として交通機関に公費を投入する妥当性を位置づける抜本的な発想の転換となる根拠。3年前の地域公共交通活性化再生法の制定は、大変ありがたかった。公設民営の考え方が法制化された。もう少し先に進めて根本となる理念を交通基本法で示してほしい。移動権を明確化しなくても方策は取れる。具体的には、事業者と行政のベクトルが同じ方向に向かうよう協議のテーブルをつくるのが重要。

・都市側のニーズからはもはや土地利用だけでは対処できず、人や物の移動とセットで考えなければならないということ。いままでは、土地利用と交通が同じ土俵の上で議論されてこなかった。当面は高齢者の移動と低炭素化の2つの要請にそれぞれ対応が必要だが、いずれは一つに収斂していく可能性がある。

■ 移動権の保障

・ニーズが満たされていく、保障されていくということは、同時に誰かの責務が生じるということを強調する必要がある。つまり財源の問題がある。まちづくりとの関係では、本来まちをつくるべきでない所に「まちをつくらせない」といった発想がないと、まちが拡散し、交通サービスの維持に必要な以上の負荷がかかる。

・条件の悪いところに住んでいる人の交通をどのように考えるのか。移動権が交通事業者のみによって確保されているわけではない。例えば、積雪地では冬に道路を除雪しないと移動できない。道路そのものが移動サービスである。徒歩もそうだ。バスに乗れるようにすることだけが移動手段の確保ではない。外国のまねではいけない。日本の個性、独自性も重要。

・移動権に関しては、行政が「不作為」を問われることになり、消極的。

むしろニーズに応じていくように公共交通の質を高めていくことを後押しすべき。

・移動権は政策的、政治的な意味をもって使われているが、障害者基本法の例など、プログラム規定としてとらえられている。権利として位置づけると、期待と現実の違いが大きく、うまくいかない。むしろ、施策を盛り込むことで国民のニーズに応える、そのための仕組みとして地域に協議の場を設ける、そのような「しかけ」を規定する方がいい。最近、福岡市で交通空白地に対応するための条例が制定されたが、そこでも住民の提案や協議の場が定められている。以前の許認可行政の説明があったが、利用者が交通のあり方を決める場に登場していないことを改めていくことが重要。

・基本法は、地方にいて車が運転できない人にとっては切実なニーズで、生活のクオリティそのものにかかわること。移動権をきちんと明記していただくことは必要。権利として位置づけないと大本のところであふれてしまう人がでてくる。それが無い現状では、困っている人が移動を求めることに対し、「それは無理だ」という風に社会が容認してしまっている。

・交通基本法では、移動権保障よりも「交通権保障」として、日本国憲法の基本的人権を集合的に保障するための権利として位置付けるべきと考える。

・高齢者社会に向けて、活力ある社会を実現するためにも、「国民の権利として交通権保障」を入れるべきである。漸進的な実現でも構わないので、それが期待される。

・デリバリー可能なサービス（往診、移動販売など）と、住民が自ら出かけなければ獲得できないサービス（人と集う、街の空気に触れるなど）とがある。前者については交通に限定せず医療、福祉、商業等さまざまな政策パッケージの中から最も望ましいものを選ぶことが大事であり、移動権としてしまうと実現方策が限定的になり望ましくない。保障するのは生活であり移動しなければ獲得できないサービスについては交通で、という考え方を基本とすべき。移動したくともできない場合、移動権とはどう関連付けるのか。

・「権利」とすると、対抗的意識が生じ、「協働」「新しい公共」といったわが国が大事にしてきた構図が崩れる。従って、「権利」としない方がいい。活力の源としてのモビリティ社会の理念をしっかりと位置づけ、最も効率的なサービスを確保すべき。

・移動権という呼称で法定することには疑問を感じる部分もないわけではないが、現状におけるモード別発想による事業法のアプローチを根底から見直し利用者目線とする契機となる可能性がある。そのため、プログラム規定としてではなく、より具体的な権利として法定することを考えるべきではないか。そうでないと動いてこない。かといって私権についての裁判規範としてではないが、事態を動かしていくために有用であれば、法定化が必要。

・暮らしていく上で、交通以外にも医療などさまざまな行政サービスが提供されているが、権利として給付しなければならないとなると自治体は厳しい。受容されるぎりぎりの線が消えてしまう。むしろ交通サービスの質を上げることでニーズに応えるアプローチとすべき。

・移動の自由は、交通基本法の中で規定しなくとも本来あるべきもの。病院に行くのも、病院（目的地）に行く権利があるから行くのではない。デマンド交通等は手段にすぎない。

・移動というのは、出発地から目的地にいくだけが目的ではない。その途中にも意味がある。社会参加、社会との接触としての意義もある。「権利」とすることが日本の風土になじむかという議論はあるが、大事な視点。

・移動は出発地と到着地があって成立する行為であり、出発地と到着地の様相を管理しているのは土地利用計画である。したがって、移動の権利とか保障の議論は、土地利用計画としてどれぐらいの制約を受け入れるかの議論とセットでないと解決できない。

以上