

## 第 1 回小委員会における「移動権の保障」についてのご意見

### ■ 「移動権の保障」が求められる背景

- ・ 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。
- ・ 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。
- ・ 高齢者社会に向けて、活力ある社会を実現するためにも、漸進的でも構わないので移動権を保障すべきであるし、そう期待されている。
- ・ 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。

### ■ 「移動権の保障」についての主な論点

#### 1) 法的な論点

- ・ 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。
- ・ 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。

## 2) 責務や財源との関係

- ・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以上の負荷がかかる。

## 3) 移動に関し必要とされる措置

- ・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。
- ・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。

## 4) 権利規定に代わるアプローチ

- ・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。
- ・「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。

- ・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。