

〔研究員の視点〕

## 交通基本法に関する 2 つの論点

運輸調査局 副主任研究員 板谷 和也

※本記事は、『交通新聞』に執筆したものを転載いたしました

### はじめに

このところ、交通基本法の制定に向けた検討が活発である。国土交通省では昨年 11 月から交通基本法検討会を延べ 13 回にわたって開催し、その中で多くの論点を設定し、専門家や実務家の意見をまとめている。

交通基本法の検討に際しては、その対象が広汎なこともあり、各方面から期待と不安の両面が入り混じった意見が表明されている。これは、どのような内容が盛り込まれるのかによって交通基本法はその性格を大きく変えることになるからであろう。

以下、交通基本法に関して私が気になっている 2 つの論点について述べたい。

### 「移動権」の保障について

国土交通省がこの 3 月に公表した「交通基本法の制定と関連施策の充実に向けて—中間整理—」（以下「中間整理」）では、国民の移動する権利である「移動権」を保障することが必要だとされている。

移動権は重要である。現在の日本では、特に地方部において、自動車を運転できない人の移動は極端に制限されている。これを解消するための施策の根拠として、基本法の中で移動権を謳うことは必要なことであろう。

しかし、これを保障するとなると、問題が生じる。移動権を保障するのは公的主体となる。その際に、どの程度の交通手段が提供

されなければならないかを、具体的に規定しなければならない。ところが、地域によって、また時代によっても、最低限度の交通水準は異なる。仮にその水準を適切に設定できたとしても、水準以下の交通サービスしか受けられない地域の住民は、国家なり地方自治体を相手に訴訟を起こす可能性がある。こうした問題が起きることを想定してもなお、移動権を保障する必要があるのだろうか。

交通基本法と移動権には先例がある。1982 年、ミッテラン政権下のフランスで制定された国内交通基本法（LOTI）は、移動に関わる権利を「交通権」として明文化したことで広く知られており、先述の「中間整理」でもこのことについて触れている。

この LOTI では、冒頭の第 1 条及び第 2 条で交通権について述べている。そこでは、交通権とは「全ての人の移動する権利」「交通手段選択の自由」「貨物輸送に際して認められる権利」「利用できる交通手段とその利用方法に関する情報を得る権利」として定義され、これらが保障され実現することで、「誰もが容易に、低コストで、快適に、同時に社会的コストを増加させないで移動すること」が実現するという表現をしている。

つまり LOTI では、交通権は保障されていない。交通権を保障する方向に向かって、施策を実施しなければならないということ

LOTIは述べているのである。それは、LOTIを直訳すると「国内交通の方向づけに関する法律」となることから明らかであり、公的主体の政策の方向づけを行うことこそが、LOTIの目的なのである。

このような表現であれば、特定の主体が極端に重い負担をする必要がなくなる。日本の法律にこのような考え方が馴染むかどうかは筆者には判断がつかないが、移動権の表現については一考が必要ではないかと考える。

### 交通政策の枠組みについて

「中間整理」には、2006年に民主党と社民党が共同提出した「交通基本法案」が掲載されている。この法案では、国と地方公共団体、事業者、国民の責務が明記され、交通計画の策定についても規定されている。中でも特に国の役割が重くなっており、山間部や離島の交通施設整備、移動制約者のための施設整備、混雑緩和、運賃軽減等の責務は全て国が措置することになっている。

地方分権が進捗している現在において、国の役割を必要以上に増やすのは望ましくない。先述のように、移動権の水準設定に際しても地域特有の事情を考慮することが必要である以上、各地域の交通は各地域が責任を持つのが望ましいのではないか。既に「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律」の制定以降、各地域の積極的な取り組みに対して予算措置を行う試みが始まっているが、これをさらに進めて、各地域が交通に関して自主的に使える財源を確保して活用していくことが今後のわが国でも必要ではないかと考える。

再びフランスの例を引くが、フランスの各地方都市圏では、交通負担金という目的税的な自主財源があり、これと一般財源を活用す

るかたちで、地方政府主導の積極的な交通政策が展開されている。この政策の影響もあってフランスの地方都市は十数年前から大きく変化し、中心部が活性化し魅力的な都市空間が実現している。またそこで用いられる車両は低床のものが多く、移動制約者にも配慮しているといえる。加えて近年では貸し自転車の普及も目覚しく、環境面にも考慮した政策となっている。

こうした政策をわが国でも行うためには、国によって用途を制限されず、地方自治体が自由に使える財源が不可欠である。またそれに加えて、交通政策を担当する人材を確保することが急務である。

わが国の状況は、フランスとは異なる。フランスでは交通負担金制度が財源確保に役立っているが、わが国にはそうした制度はない。しかし例えば、現在は一般財源化されている道路特定財源を、道路だけに用いず交通政策全般に活用できる財源とすれば、現在のわが国の大きな問題である公共交通関連の財源不足のかなりの部分が解決されよう。

またフランスではほぼ全ての公共交通が赤字で不採算となっているため、交通政策の枠組みを単純化することができた。一方のわが国は、各公共交通事業者が長らく独立採算で良質なサービスを提供し続けてきており、現在でも黒字経営を維持している企業も多い。フランスでは一つの都市圏には一つの事業者だけが独占的に交通事業を運営できる契約を地方政府と結んでいる事例がほとんどだが、わが国ではそうした枠組みを適用できない地方自治体の方が多いだろう。こうした実情に合った枠組みを構築することが、わが国の交通基本法の検討の中で求められるのではないだろうか。

## 研究員の視点

### おわりに

交通基本法の議論は、関係者間では活発なもの、高速道路無料化等の政策と比べて、一般への認知度はまだ十分とはいえない。公共交通事業者が置かれている厳しい状況についても、適切な認識がなされているとはい

ない状況である。フランスでは交通基本法の制定にあたり、行政側や事業者の労使双方、利用者に学識者を含めた幅広い議論がなされたという。わが国でも今後、交通基本法に関する議論がさらに活発になることを望むところである。