

# 交通基本法の制定を巡る動き

井坂 洋士（神奈川県川崎市在住）

2009年末頃から、本稿を執筆している2011年1月までの丸1年かけて、政府で「交通基本法」の制定に向けた議論がされてきた。1月25日付けの『交通新聞』では、国土交通省が「交通基本法案(仮称)」を今通常国会(1月24日開会)会期中に提出する方針と報じられており、本稿が上梓される頃には既に国会で審議入りしているかもしれない。

この「交通基本法」は、従来のクルマ偏重の交通政策を転換するきっかけになるのではと、交通政策に関心を持つ人の間では注目されているところだが、その検討過程については残念ながらマスメディアではほとんど報じられなかった。そこで本稿では、この「交通基本法」が生まれた経緯から法案検討過程までを概観したい。

## ■背景にあるのは「マイカー亡国」の危機

### モータリゼーション政策により破壊される公共交通

湯川利和氏が米国の「クルマ社会」を分析して著した『マイカー亡国論』(三一新書、1968年)で警鐘を鳴らしたとおり、日本国内でも1970年代以降急速に進められたモータリゼーション政策により、道路建設に巨額の予算が割り当てられる一方、路面電車や国鉄のいわゆる赤字ローカル線などが次々と縮小・廃止されていった。その結果、自家用車を利用する人・できる人に比べ、そうでない人は移動に不便を強いられるようになった。しかも都市構造がクルマ利用を前提としたものへと変わっていったことで、地域によってはクルマを使わない人は日常生活にすら支障を来すようになってしまった。

「交通権」保障の必要を提唱した日比野正己氏は、著書『交通権の思想』(講談社、1985年)にて、「交通権」は国民が国内で交通する権利であり、日本国憲法22条(住居の自由)、25条(生存権)、13条(幸福追求権)などを基礎にした社会権のひとつで、現代社会において「健康で文化的な最低限度の生活を営む」ために必要な権利であると説明している。

日比野氏は同著の中で、『マイカー亡国論』の予言」と題して、本多勝一氏の『そして我が祖国・日本』(朝日新聞社文庫、1983年)の言い回しを引用しながら、「交通権」が生まれた背景を説明している。

背景には、国鉄ローカル線の廃止やバスの衰退という「公共交通の全般的危機」があった。つまり、「日照権」や「環境権」と同じく、交通権も「“何々権”なんて言葉ができれば、もうその権利は侵害されはじめたってことですよ。」

1982年に交通基本法で「交通権」を規定したフランスでも、その出発点はモータリゼーションの弊害に直面した事にあったという。つまり、「交通権」の必要が認められる事態を裏返せば、日本が欧米に続いて「マイカー亡国」になってしまったことの証左とも言える。

## 「交通基本法」の基礎

日比野氏らは1985年に「交通権を考える会」(後の「交通権学会」)を発足させ、1999年には「交通権憲章」を発表した。これと並行して障がい者の移動の確保を求める声も高まり2000年には交通バリアフリー法が制定されるといった動きも生まれる。

さらに、1990年代になると気候変動(地球温暖化)問題への関心が高まり、1994年には気候変動枠組条約が発効し、1997年には京都議定書が締結された。世界の温室効果ガス排出量の1/4(日本国内では1/5)ほどを占める運輸部門での温室効果ガス排出量削減という課題が加わった。

こうした諸課題を引き受けて、野党時代の民主党が2000年頃から「交通基本法」の検討を始めた。細川律夫衆議院議員を座長とするワーキングチームが設置され、2001年に最初の成案を得て社会民主党(社民党)と共同提出する(2003年に廃案)。その後は同党主催のシンポジウムやパブリックコメントなども行われ、法案見直しを経て2006年に再提出されたが、これも廃案になっている。なお、この時に民主党では、「交通基本法」はすべての人々が自由かつ安全に交通機関を利用して移動できる社会をつくるためのものであると説明しており、過去2回の法案いずれも「交通権」の制定を柱に据えている。

民主党のこの方針は2009年まで引き継がれており、同年の民主政策集INDEXでは、「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する、その内容の筆頭に「国民の『移動の権利』を明記する」と述べている。

## ■政権交代 ～実現に向けて動き出す～

### 法案を一から再構築

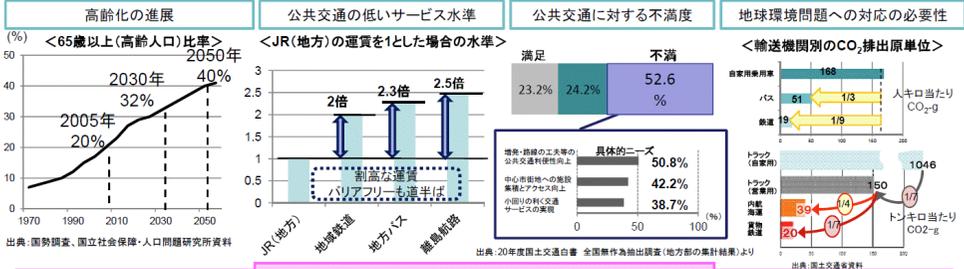
国会へ2度提出されては廃案になった「交通基本法」案だが、2009年8月の総選挙を受けて民主・社民・国民新党の連立政権が誕生したことが転機となり、にわかに具体化した。政権交代により誕生した鳩山政権では、国土交通大臣に民主党の前原誠司氏が、交通基本法を担当する副大臣に社民党の辻元清美氏が就任し、その直後から交通基本法制定に向けた検討が動き出した。

国土交通省総合政策局が所管して、まずは有識者や交通事業者などからの意見を聞くための「交通基本法検討会」が計13回、公開で開催され、学識経験者10名、行政・地方事例関係者7名、交通事業者15名、交通事業者労組関係者1名、NPO関係者や実務家8名、物流関係者3名、自動車関係者4名が、「交通基本法」に対し各々の立場から講釈を行った。

# 交通基本法の制定と関連施策の充実に向けて —中間整理のポイント—

## 問題意識

- ・くまを使える者と使えない者の間に発生している「交通の格差社会」を解消し、急速な高齢化が進むなかで人々の社会参加の機会を確保していくためには、移動する権利を位置づけていくことが必要ではないか。
- ・環境にやさしい交通手段に転換していくと同時に、交通網の充実により地域の活性化につなげていくことが必要ではないか。



移動権の保障と支援措置の充実	環境にやさしい交通体系の実現	地域の活力を引き出す交通網の充実
<ul style="list-style-type: none"> <li>◆ すべての人々が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」すべし。それには、地域公共交通を維持・再生し、活性化することが必要。</li> <li>◆ 住民、自治体、交通企業などの地域の関係者が望ましい姿を構想し、持続可能な方策を構築することが基本。</li> <li>◆ 国の支援措置は地域の自主性を尊重することを基本に拡充・再構築が必要。</li> <li>◆ 国の補助制度は、予算を拡充するとともに、地域の協議会の自主的な取組みに対して一括交付する仕組みへ。</li> <li>◆ 交通分野において、健常者が移動困難者を支え合う「共助」の視点を加え、「公助」の内容を大幅に拡充すべし。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>◆ 経済的誘因(インセンティブ)等により、環境にやさしい交通体系の実現が必要。自転車、バス、路面電車、鉄道などが充実した「歩いて暮らせるまち」へ。</li> <li>◆ 法律、予算、税制を組み合わせた通勤交通のグリーン化を推進すべし。</li> <li>◆ 経済的誘因や交通規制の活用による都市部の渋滞対策が必要。</li> <li>◆ 効率的な輸送機関を荷主が選択する魅力や誘因の充実により貨物輸送の自営転換やモーダルシフトを推進。</li> <li>◆ 環境負荷の少ない都市・国土構造に誘導。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>◆ 交通網の充実により、人々がたくさん集まり、「賑わい」のある、「住んでよし、訪れてよし」の魅力的なまちづくり、地域おこしへ。</li> <li>◆ 「幹線交通網の総点検」により、今後の幹線交通体系を総合的な視点から再検討。</li> <li>◆ 都市内、都市間の交通網は、日本国民のみならず、訪日外国人にとっても必要であり、世界の公共財。日本発の新しい交通技術を海外にも普及へ。</li> </ul>

図1 2010年4月「交通基本法の制定と関連施策の充実に向けて—中間整理のポイント—」  
出典：パブリックコメント募集時の関連資料(国土交通省 総合政策局 交通計画課)

## 「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)」のポイント

1. 移動権の保障と支援措置の充実…成熟社会にふさわしい持続可能な新しい交通体系の構築	
<p>1) 移動権保障による活力のある社会の実現</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>◆ 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。このため、都市、地方、離島を問わず、バス、タクシー、鉄道、旅客船等の多様な交通手段による地域公共交通を維持・再生し、活性化、自家用と公共の交通手段の最適な組合せ(ベストミックス)を再構築。</li> <li>◆ 道半ばにある交通施設や乗り物のバリアフリー化を徹底。</li> <li>◆ 人々の知恵と新しい技術を活用し、効率的な方法で地域の交通手段を確保することが必要。例えば、情報通信技術(ICT)を活用したデマンド型の交通サービスなど新しい交通手段を活用。</li> </ul>	<p>2) 地域の協議会を通じた地域公共交通の維持・再生、活性化</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>◆ 住民、自治体、交通企業などの地域の関係者が望ましい姿を共有し、その実現に向けた持続可能な方策を構築することが基本。「計画—実施—評価—改善(PDCA)」を通じて不断に見直し。</li> <li>◆ 国の支援措置は地域の自主性を尊重することを基本に充実・再構築が必要。</li> <li>◆ 国の補助制度を充実するとともに、可能な限り地域の協議会の自主的な取組みに対して一括交付する仕組みへ。</li> <li>◆ 交通分野において、健常者が移動困難者を支え合う「共助」の視点を加え、国も地方も「公助」の内容を大幅に充実すべし。</li> </ul>
2. 交通体系、まちづくり及び乗り物…三位一体の低炭素化の推進	
<p>1) 世界の一步先を行く環境負荷の少ない交通体系、まちなみの形成</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>◆ 自転車、バス、路面電車、鉄道などが充実した「歩いて暮らせるまち」にしていくため、経済的誘因、まちづくり政策、燃費規制などを総動員。</li> <li>◆ 地球温暖化対策税や自動車関係諸税の見直しにあたって、環境負荷の少ない交通機関や自動車に配慮。</li> <li>◆ 長期的には、コンパクトシティの推進、環境負荷の少ない都市・国土構造の形成、新たな市場の創出、経済成長へ。</li> <li>◆ 全就業者の4割にも達するマイカー通勤から公共交通を利用した通勤へ誘導し、3,000万トンに及ぶマイカー通勤からのCO2排出量を削減。</li> <li>◆ 都市部の渋滞対策にインフラ整備だけでなく経済的誘因や交通規制を活用。</li> <li>◆ 荷主と運送事業者が連携し、短距離輸送は自家用トラックから営業用へ、長距離輸送はトラックから鉄道や海運への誘導(モーダルシフト)を推進。</li> </ul>	<p>2) 電気自動車の大量普及と周辺環境の整備</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>◆ 電気自動車の大量普及に向けて技術革新と充電施設の整備を一体的に推進。</li> <li>◆ 電気を動力源とする新しい個人向け乗り物(パーソナル・モビリティ)を含め、多様な乗り物の道路空間に共存させるという新しい課題に向き合うことが必要。</li> </ul>
3. 地域の活力を引き出す交通網の充実…賑わいのあるまちなみと幹線交通網の連携	
<ul style="list-style-type: none"> <li>◆ 交通網の充実により、人々がたくさん集まり、「賑わい」のある、「住んでよし、訪れてよし」の魅力的なまちづくり、地域おこしへ。</li> <li>◆ 路面電車の導入、自転車の利用のルール徹底等の「合意形成」に当たっては、住民参加のもとでの交通ルールの徹底を含めた総合的手法の導入を目指す。</li> <li>◆ あらゆる角度から「幹線交通網の総点検」を行い、総合的な交通体系の視点に立つて政策を推進。</li> <li>◆ 都市内、都市間の交通網は、日本で暮らしている人のみならず、わが国を訪れるすべての人々を各地に案内できる基盤であり、アジア、そして世界の公共財。来訪者の増加は日本発の新しい交通技術を海外に普及させていくきっかけに。</li> </ul>	

図2 2010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)」のポイント  
出典：パブリックコメント募集時の関連資料(国土交通省 総合政策局 交通計画課)

また、これと並行してパブリックコメントが2010年3月、5月、7月(いずれも締切日基準)の3回実施され、361件、208件、351件の意見が寄せられた。特筆すべきは、2010年2月1日から3月2日まで実施された初回のパブコメでは、関連資料が2006年に民主・社民両党が共同提出し廃案になった交通基本法案の条文のみであったこと。パブコメには行政が書いた草案などの是非を問う形のものが多いが、この時は政府提案の是非を問うものではなく、文字通り「幅広くご意見を頂」くためのものであった。

なお、5月のパブコメでは「中間整理」=図1=が、7月には「基本的な考え方(案)」=図2=が、関連資料として提示されている。この内容は前述の「交通基本法検討会」の内容をまとめたものだが、いずれの時点でも「移動権の保障」が筆頭に明記されている。

## 主な論点

2009年11月からの「交通基本法検討会」とパブリックコメントでは、ともに「交通基本法」制定に前向きな意見が多く出されるとともに、「自家用車優先ではなく公共交通優先への転換」や、公共交通への財源手当ての充実、交通政策を総合的に検討することなどが多数意見として寄せられた。これらの方針は共通認識として進められた一方で、いくつかの論点が浮上している。

まず、「交通権」「移動権」を規定すべきか。前述のとおり交通権・移動権の制定は筆頭の政策目標になっていたものだが、検討が具体化するにつれ、規定した場合に実現性はどうか、訴訟が起こるのでは、といった意見も目立つようになった。実際には交通権が規定されたからといって直ちに請求権が発生するものではないとの見方がされているし、交通権・移動権の必要性は概ね共通理解になっているが、後述する検討過程を経て、最終段階になって「時期尚早」と判断されている。

また、「交通基本法」が対象とする範囲に関する議論もある。出発点にある「交通権」の考え方はあくまで地域交通に関するものなのだが、その流れを汲んで**地域交通を中心にすべきか**、または**都市間交通(新幹線、航空、高速道路など)も含めるべきか**。旅客交通に限るのか、**物流**も含めるのか。さらに**国際交通**も含めるのか。議論の過程で対象範囲が拡大され、最終的には全てが盛り込まれ、さらには経済活動や国際競争力、観光振興なども盛り込まれることになり、焦点がぼやけていった。

そして、誰がどのように決め、誰が負担して、誰が実施するのか、**関係者の責務と役割分担**の在り方も議論になった。国、地方自治体、交通事業者、国民の主要4主体のうち、誰がどこまで責任を持ち負担をするのか。交通事業者は従来も交通バリアフリー法などで事業者負担を求められてきたが、日本の交通事業者は独立採算が原則とされている中で、収益性の高い路線を持つ事業者とそれ以外で進捗状況に格差が生じているなどの課題がある。

なお、自治体も規模などによりおのずと対応できる範囲が変わってくるが、国土交通省では「交通基本法」の議論とは別に、2007年に『総合都市交通体系調査の手引き』を策定して

自治体に「総合的な都市交通体系調査・計画」の必要を訴えており、これを受けて総合交通計画を立案する自治体が増えてきた。この流れは「交通基本法」の制度設計にも踏襲されており、国と自治体がそれぞれ「交通基本法に基づく交通に関する基本計画」を策定するとともに、国は補助制度の充実と一括交付する仕組みを導入し、具体的な方策は地域の協議会の自主的な取り組みを基礎に置く(＝詳細は地域が決め、国が支援する)制度設計を目指している。

費用負担については、財源確保を伴う実効性確保を求める意見もあった。たとえば欧米のようにガソリン等の税収を公共交通整備に振り向けたり、欧州の交通税のような財政的な裏付けを伴う制度をつくったりすることが必要、という指摘も出されているが、そうした抜本的な財源措置は盛り込まれなかった。

## 様々な動き

国交省における上記検討が議論の中心ではあったが、他に市民団体や法曹界、交通事業者からの動きもある。

市民団体からは、人と環境にやさしい交通をめざす協議会(SEV)が主催して「交通基本法研究討論会」が13回開催され、法案検討を担当する行政と市民との議論の場を提供するとともに、「地域住民サイドの交通基本法案」(1～8条)が提案されている。また、全国路面電車ネットワークが取りまとめ、2009年12月に発表・提出された「公共の交通への緊急アピール」NGO共同声明には、クルマ社会を問い直す会や、筆者が代表を務める持続可能な地域交通を考える会(SLTc)など、全国61団体が賛同している。

交通権学会や弁護士会でも勉強会などが行われ、意見書が提出されている。交通権学会では2010年7月に「交通基本法に関する交通権学会の見解」が採択された。日弁連では主に人権と環境の観点から、2010年2月に『「交通基本法」の制定についての意見書』が、12月に『交通基本法制定に関する意見書』が提出され、移動に関する権利の必要性や、安全対策や環境負荷の低減を中心に提言されている。

交通事業者からも、日頃より積極的な提言を行っている両備グループの小嶋代表をはじめ、バス協会や旅客船・フェリーなどの業界団体を中心に意見表明がされている。

## ■「政治主導」の迷走

「交通基本法」に関する議論は2009年末頃から急ピッチで進められてきたが、この間に2度の転機があった。まずは2010年5月に、社民党が連立政権を離脱し、交通基本法を担当していた辻元副大臣も辞任した。この時は、当時政務官を務めていた三日月大造氏が副大臣に就任し、交通基本法関連実務が引き継がれた。

次の転機は2010年9月の菅改造内閣で、これまで国土交通大臣を務めていた前原氏が転任となり、馬淵澄夫氏が大臣に就任した。この時に三日月氏は副大臣の任を解かれ、後任

にあたる交通基本法担当副大臣は特に指名されなかった。

なお、交通基本法案の検討が一段落した後になるが、2011年1月の菅第2次改造内閣では、馬淵氏は国交相の任を解かれ、後任に大島章宏氏が就いている。

これまでに積み上げられてきた「交通基本法」に関する検討は、馬淵国交相に代わって以降、静かに、しかし大きく転換した。「交通基本法」の制定に向けた動きは続いたが、筆頭に掲げられていた「国民の『移動の権利』を明記する」という所期の目的は削ぎ落とされてゆく。

法案作成の最終過程で学識経験者を中心に設置された「交通基本法検討小委員会」は非公開（報道関係者のみ傍聴可）で開催され、議事録は発言者名が伏せられる形での公開とされ、パブリックコメント等は実施されず、小委員会もわずか4回で終了するなど、検討の経緯は一転して不透明感に包まれた。この小委員会は昨年12月24日に結論を出したが、「移動権」の必要性は認めながらも、法案への明記は「時期尚早」とされた。さらに「観光立国推進」が追加されるなど、所期の目的から離れた結論が出されている。

このように、「政治主導」の名のもとで政府の姿勢は二転三転してきたが、その変化は、国土交通省の「交通基本法検討会について」ホームページ冒頭に端的に表れている。

#### 【2010年3月時点】

##### 交通基本法検討会及び「交通基本法」の制定に向けた意見の募集について

「コンクリートから人へ」の政策転換の中で、危機的な状況にある公共交通を維持・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います。

#### 【2011年1月時点】

##### 交通基本法検討会について

人口減少、高齢化の進展、地球温暖化対策等の諸課題に対応するとともに、安全で安心な地域の移動手段を確保するため、次期通常国会への法案提出に向け、交通基本法の制定と関連施策の充実について検討を実施しています。

「コンクリートから人へ」「政策転換」「危機的な状況にある公共交通を維持・再生」「人々の移動を確保する」といった基本方針と、「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」を検討するという目的が削除されているわけだが、まさにこうした政府の意向が反映されたように見える。

## ■21世紀にふさわしい「基本」の再定義を

### 何の（誰の）ための交通基本法か

以下は筆者の個人的な感想になるが、「交通権」の規定が欠落したことで、当初の出発点

から大きく離れてしまった感を否めない。2009年11月からの検討が始まって以降、扱う範囲や解釈の余地が拡大されてきたことに対し、国土交通省関連の予算取りの理由付けに「交通基本法」が使われるのではと揶揄される場面もあったが、菅改造内閣で馬淵国交相に代わってから、そうした指摘が現実味を帯びてきた。新たに盛り込まれた「利用者目線」についても、そもそも与野党が揃って高速道路料金の値下げなど安易な人気取り目的のバラマキ政策を採っている現状で、むしろ基本法の主旨を失わせるおそれもあると危惧される。小委員会での議論では、公共交通利用者などの立場や、市民参画を意図する文脈で「利用者目線」が求められていたようだが、それが法律になった後、果たしてどのように解釈・運用されるだろうか。詳細な法案の内容は、本稿執筆時点ではまだ見えていないが、これまでの道路建設に偏重した日本の交通政策を考えれば、自動車のための道路建設を続ける口実に使われかねない、と危惧する声に傾聴せざるを得ない。

### 「交通基本法」議論の成果

とはいえ、「交通基本法」に関する議論が行われた効果はあったと、筆者は考えている。たとえば、各地の自治体で交通に関する検討が活発になってきており、総合交通政策の立案にも本格的に乗り出すところが増えてきた。その検討過程で国の「交通基本法」に関する議論が引用されている場面も見られるが、総じて「交通権」の確保が重視されたものである。

また、1月28日の参議院本会議にて、岩城光英参院議員(自民党)の代表質問に対し、菅直人首相は次のように答弁している。

人と環境にやさしい総合交通体系の構築は重要であり、その際に自転車果たす役割も重要だ。今国会に提出準備中の交通基本法案と、交通基本計画で、自転車の活用、地方の公共交通の再生、歩いて暮らせるまちづくりなどに取り組んでゆく。(要約)

首相が自転車の活用や公共交通の再生、歩いて暮らせるまちづくりなどを行うと国会で断言したことは、日本では画期的なことである。地域公共交通の維持・再生の必要性や、「歩いて暮らせるまちづくり」を目指すといった基本方針を示す基本法が成立すれば、これまでのクルマ偏重政策を転換し、公共交通指向の交通政策の進展に向け、一定の効果があるものと期待したい。

### 盛り込むべきは優先順位

ところで、過去3回行われたパブリックコメント全てに応じた筆者は、主に ▼道路上での優先順位を明確に規定すること ▼歩行者を安全・快適にする政策を掲げること ▼既存の都市計画等を本法に整合させる仕組みをつくること ▼交通警察の権限を改革する(たとえば市区町村に移す)ことを訴えてきた。

交通基本法において、地域が主体的に総合交通計画を策定する方向性が示されているが、すでに人と環境にやさしい交通政策の実現に向けて取り組んでいる自治体や市民団体などからは、そうした地域の取り組みを支持し後押しするような規定や制度が求められている。

たとえば、生活道路に入り込むクルマを抑制しようとする、必ずと言っていいほど地域住民から反対の声が出る。景観条例による建築物の高さ制限などが典型例だが、地域で決めたことが必ずしも法的に担保されない(民事訴訟を起こされて取り消しや損害賠償請求を受けてしまう)といった課題もある。今後、「総合交通計画」を策定する地域がその計画を実行に移そうとしたときに、この基本法は、自治体や地域の有志にとって役立つものになるだろうか。

『地球白書2008-09』第四章「持続可能なライフスタイルに転換する」では、

社会をつくる生物である人間は、社会の仕組みをつくることによつてのみ、私利的行動と社会的行動(他利的行動)とのバランスを取ることができる。また私たちは変化を望んでおり、ともに行動することを強く望んでいる、変化のためのガバナンスこそが必要である。

と指摘されている。持続可能性に貢献しうる社会的基盤を支える政策の整備、たとえば信頼できる公共交通が必要で、それを促進するためには政策が必要であり、またこうしたインフラに対する根強い偏見は解消されなければならない、とも指摘されている。まさに、そのような役割こそが「交通基本法」に求められているのだろう。

内閣府が2009年7月に実施した世論調査では、「歩いて暮らせるまちづくり」の推進に賛成する人が93.0%にのぼる。東京都が2010年2月に実施した世論調査では、自動車からの大気汚染物質や温室効果ガスの削減のために個人が行うべきことの上に「公共交通機関を利用する」(68%)と「無駄な自動車の利用をやめる」(63%)が挙がっている。しかし現状では私利的行動(=「マイカー」利用)が優遇される仕組みになっているため、外部不経済は顧みられず、コモンズの悲劇が起きている。私たち国民の大多数が、「交通基本法」が変化のためのガバナンスとして機能するよう、政策面の整備を待ち望んでいる。

「交通基本法」は、まさにこの部分、私的な交通よりも公共の交通を優先するという「基本」を定めるための法律ではなかったのか。求められているのは単なる「利用者目線」ではなく、単なる「社会資本の整備」でもない。持続可能な社会の実現に向けて、どのように優先順位をつけるのか、どのような方向を目指すのか、どのような社会の仕組みが必要なのか、それを形作ることが求められている。現状の後追いをするのではなく、21世紀型の持続可能な地域交通を実現するための基礎となる「交通基本法」が早期に実現することを望みたい。



本文中の所属や役職はすべて当時のものです。本稿では、「交通権」「移動権」を区別せずに用いています。その他、詳細は参考文献をご覧ください。また、分析・提言部分は会の公式見解ではなく、筆者の私見が含まれていることをご承知おきください。

---

## 参考文献

- 湯川利和『マイカー亡国論』(三一新書、1968年)
- 日比野正己『交通権の思想』(講談社、1985年)
- 交通権学会『交通権憲章—21世紀の豊かな交通への提言—』(日本経済評論社、1999年)
- 交通権学会『交通基本法を考える』(かもがわ出版、2011年)
- ワールドウォッチ研究所『地球白書2008-09』(ワールドウォッチジャパン、2008年)
  
- 国土交通省 総合政策局 交通計画課 ホームページ  
[http://www.mlit.go.jp/sogoseisaku/transport/sosei\\_transport\\_fr\\_000040.html](http://www.mlit.go.jp/sogoseisaku/transport/sosei_transport_fr_000040.html)
- 国土交通省 都市・地域整備局 都市計画課 都市計画調査室 ホームページ  
<http://www.mlit.go.jp/crd/tosiko/sougou/index.html>
- 民主党政策集INDEX2009  
<http://www.dpj.or.jp/policy/manifesto/seisaku2009/18.html>
- 民主党ホームページ  
<http://www.dpj.or.jp/news/?num=1257>  
<http://www.dpj.or.jp/news/?num=11060>
- 交通権学会ホームページ「交通基本法に関する交通権学会の見解」  
<http://www.kotsuken.jp/active/20100718.html>
- 日本弁護士連合会『「交通基本法」の制定についての意見書』(2010年2月)  
<http://www.nichibenren.or.jp/ja/opinion/report/100226.html>
- 日本弁護士連合会『交通基本法制定に関する意見書』(2010年12月)  
<http://www.nichibenren.or.jp/ja/opinion/report/101216.html>
- 両備グループホームページ  
 地域公共交通トップの皆様へ「交通基本法の成立とその財源確保のために立ち上がりましょう！」  
<http://www.ryobi.gr.jp/emergency100423.html>  
 地域公共交通を延命策から夢のある21世紀の政策へ！  
[http://www.ryobi.gr.jp/message/message\\_101213.html](http://www.ryobi.gr.jp/message/message_101213.html)  
 両備グループ 代表メッセージ 平成23年 年頭の辞「ネクスト100年は素直な気持ちで、忠恕を実践！」  
[http://www.ryobi.gr.jp/message/message\\_110104.html](http://www.ryobi.gr.jp/message/message_110104.html)
- 交通基本法案:「自転車を活用」 首相、意向示す(毎日新聞、1月29日)  
<http://mainichi.jp/select/seiji/news/20110129ddm002010058000c.html>
- 内閣府「歩いて暮らせるまちづくりに関する世論調査」(2009年7月調査)  
<http://www8.cao.go.jp/survey/h21/h21-aruite/index.html>
- 東京都「自動車利用と環境に関する世論調査」結果(2010年5月)  
<http://www.metro.tokyo.jp/INET/CHOUSA/2010/05/60k5v100.htm>