

「交通基本法の制定と関連施策の充実に向けて―中間整理―」に関する意見

1. 氏名 特定非営利活動法人全国鉄道利用者会議 理事長 清水孝彰
2. 住所 〒142-0064 東京都品川区旗の台4-4-20-201 原田方
4. 電話番号 03-3788-5809
5. 電子メールアドレス smile@railway-s.net
6. 意見

(1) 全般について

- ・移動権の保障（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されるようにしていくこと）を交通基本法の原点とする考えには賛成し、原案通りの明文化を求めたい。
- ・中間整理は、「移動権」と「地球環境」を交通基本法の2大目的とし、その結果が「地域活性化」にもなるとの基本姿勢をとっている。しかし、地域住民にとっては、生活を送るに当たって「地域活性化やまちづくり」の方が関心が高く、交通はそれを促進する社会資本としての性格が高い。また、利用者の立場としては、安全の確保が交通に求める大前提である。交通は「地域活性化やまちづくりのための社会資本」であり、「安全の確保」を旨とすることを、基本法の目的として据え、全部で4大目的としてはどうか。
- ・中間整理では財源に関し、「地域公共交通の維持・活性化などに関する国の補助制度は、予算を拡充するとともに・・・」「・・・法律、予算、税制を組み合わせると通勤交通のグリーン化を加速させる必要があります」の2ヶ所に記述されているが、財源確保の方法が充分書かれていたとはいえない。交通基本法が制定され、道路特定財源がなくなりそうなこの機会に、交通税あるいは環境税の徴収（国レベルでの財源確保）、地域通貨やコミュニティファンドなど住民資金の域内活用（地域レベルでの財源確保）などを組み合わせ、あらゆる交通手段の整備・維持に広く使えるような支援体制の整備を求めたい。

(2) 移動権の保障と支援措置の充実について

- ・「地域公共交通の活性化に係る国の支援措置は、地域協議会の自主的な取組みに対して一括交付する仕組み」にも基本的には賛成であるが、現行法案のように交通計画策定（地域協議会の設置）を任意にすると、支援を受けられるかどうか基礎自治体の姿勢に左右されることとなる。自治体の交通行政に関する取り組みには大きな温度差があり、交通事業者や利用者の意に反して適切な支援措置を受けられない自治体も出てしまう恐れがある。移動権の保障のためには、都市計画法の都市計画マスタープランなどと同様に、市町村交通計画の義務化が必要である（但し単独市町村での策定が難しい場合もあるので、複数市町村が共同して広域的な計画とすることも可能としておく）。基本法で市町村交通計画が義務化されれば、自治体における部署の設置や情報の授受などがおのずと進むことになる。
- ・「共助」の視点は健康者が移動制約者の移動を支えるのみならず、利用者自らが公共交通を支えるというもっと大きな視点があり、これこそが基本的考え方の柱になると考える。利用者の乗車促進や出資参加、公共交通を利用する観光客のもてなし、沿線出身者や「よそ者」がサポーターとして公共交通を支える活動などの「新しい公共」の動きを、「共助」の一環として交通基本法に位置づけることを求めたい。

(3) 環境にやさしい交通体系の実現について

- ・旅客の短距離（地域）輸送、貨物の短距離輸送及び長距離輸送についての記述はあるが、旅客の長距離（幹線）輸送についての記述が抜けている。この分野には、新幹線の並行在来線、地方空港・航空路線、高速バス・ツアーバス、夜行列車などの輸送機関別に様々な問題がある。また、大都市間の幹線（東京―大阪等）と地方都市間の幹線（北海道内、九州内等）でも解決すべき課題は異なる。これらの幹線交通において、輸送距離に応じた機関分担（鉄道・船舶・自動車・航空の役割分担）を適切に誘導するためには、国の役割が不可欠である。

(4) 地域の活力を引き出す交通網の充実について

- ・上記の幹線交通に関連して「新しい高速道路料金制度と整合のとれた交通体系はどうあるべきか」との記述があるが、「新しい高速道路料金制度」は公共交通、とりわけ地方都市間の鉄道や航路などの幹線交通に深刻な影響を及ぼしており、これを前提とするべきではない。移動権の保障のために、道路網はどう活用すべきか、との視点で点検することが必要と考える。

以上