

研究ノート

交通権を保障する地域交通政策（提言）（上）

可児紀夫*

要旨

本稿では、戦後75年が経ち、この間、地域公共交通活性化及び再生法や交通政策基本法が施行されて15年が経過するが、地域では誰もが安心できる交通が享受されているか考察する。地域における交通は、深刻で切実な社会問題となっている。本稿では、あらためて交通政策の意義を問い、なぜこのような深刻な事態がうまれたか考察する。このような問題意識の上、交通権が保障された地域交通政策を提言する。

キーワード

交通権 住民参加と自治 協同 地域交通政策

目次

はじめに

I. 現代日本の地域における交通問題を深刻にした要因（上）

1. 政策創造に欠如した視点「ものの見方・考え方」
2. 現代日本の地域における交通問題を深刻にした要因
3. 「交通」の意義と共通認識

II. 現代日本の現状（下）

1. 世界のなかの日本の現状
2. 現代日本の地域交通の現状

III. 交通権を保障した地域交通政策の提言

小活

* 愛知大学地域政策学部 非常勤講師 連絡先 vvx05047@nifty.ne.jp

はじめに

本稿は、政府をはじめ国土交通省の国土交通行政、とりわけ地域における交通政策を批判し、日本国憲法の理念を実現する地域交通政策を提言することを目的とする。

地域交通をめぐる最近の動き

2020 (令和 2) 年 1 月 20 日、第 201 回通常国会において安倍内閣総理大臣は、施政方針演説¹⁾で交通分野について次のように述べている。地方創生の「観光立国」では、「自家用自動車による有償の運送サービス制度について規制緩和を行い、外国人観光客の皆さんの地方での足もしっかりと確保致します。」と述べた。また、2019 (令和 1) 年 12 月 19 日に未来投資会議が公表した「新たな成長戦略実行計画策定に関する中間報告」(以下、「成長戦略」という)の「第 3 章 5. モビリティ (2) 地方部における移動手段の確保」では、地域での高齢者等の移動を確保するため、いわゆる交通空白地域において、地域の合意の下、市町村等が運送主体となって道路運送法上認められている自家用有償旅客運送について、使いやすくする観点から合意形成を容易化するためのガイドラインの策定など自家用自動車による有償運送の規制緩和を進めようとしている。

また、国土交通省はホームページにおいて「地域公共交通の活性化・再生への事例集」が「全国のさまざまな取組みを集め」、「当該地域と良く似た状況における事例を参考にしたり、他事例における検討プロセスや創意工夫・知見・教訓に学んだりすることが重要」と掲載されている。そのなかに、「川崎市」「コミュニティバス」『自治会運営の自治会会員向けコミュニティバス』として神奈川県川崎市宮前区の県営野川南台団地の自治会による自家用自動車でのボランティア無償輸送も公共交通活性化の事例として掲載されている。

以上のように、政府、国土交通省は、地域における交通の確保を自家用自動車によって確保することを基本方針の一つとして、2020 年 2 月 7 日、「自家用有償旅客運送の実施の円滑化を図るための規制の合理化」を改正理由の一つとして道路運送法の改正を閣議決定した。

戦後から今日までの地域交通政策の動き

戦後以来、今日まで地域における交通の確保は、道路運送法や鉄道事業法など交通機関ごとの事業法に基づいて国が交通事業者からの事業計画などの申請を審査し、実施することにより、地域の交通は確保されている。その間、地域交通に関わる国土交通行政の大きな政策の転換は、2002 年の道路運送法の改正による乗合バスの事業等の規制緩和と 2007 (平成 19) 年 10 月 1 日に施行した地域公共交通の活性化及び再生に関する法律 (平成 19 年法律第 59 号)

（以下、「地域公共交通活性化法」という）の制定があげられる。とりわけ、大きく国が地域における交通に対する政策を地方主体とする政策に転換したのは、地域公共交通活性化法の施行後である。その後、2013（平成25）年12月4日に施行した交通政策基本法で地域における役割を明確にしたが、国の地方分権方針のもとでも自治体への権限移譲は行われなかった。

運輸事業の規制緩和政策後18年、地域公共交通活性化法が施行して12年、交通政策基本法が施行して7年が経過して地域における交通は、戦後モータリゼーションの波で地域の交通が疲弊した状況から改善の方向にない。このようななか、2019（令和1）年10月25日開催された交通政策審議会交通体系分科会第17回地域公共交通部会は、有識者の意見を踏まえて自家用自動車有償運送による地域の交通を確保する政策を進めるための道路運送法改正を後押しした。

この自家用自動車による有償運送の政策は、戦後モータリゼーションにより各地域の路線バスが撤退して地域交通が疲弊した時に用いられた手法で、交通問題を深刻で、切実にした政策の一つである。現在行われている自家用自動車による有償運送は、現行道路運送法（平成二十九年法律第四十五号）第五章自家用自動車の使用 第七十八条（有償運送）二「市町村（特別区を含む。以下この号において同じ。）、特定非営利活動促進法（平成十年法律第七号）第二条第二項に規定する特定非営利活動法人その他国土交通省令で定める旅客の運送（以下、「自家用有償旅客運送」という。）を行うとき」とする規定を根拠に運送が行われている。そして、同条一・三号には、「一 災害のため緊急を要するとき」「三 公共の福祉を確保するためやむを得ない場合において、国土交通大臣の許可を受けて地域又は期間を限定して運送の用に供するとき」と規定されているように、道路運送法が制定以来、本来は自家用自動車による運送は禁止事項とされている。その趣旨は、自家用自動車による運送は、「輸送の安全確保」や「安定的な輸送の確保」ができないということから原則、禁止事項としたものである。

いま、政府、国土交通省、有識者は、この方策を地域交通確保の政策の中心に据えようとしている。本稿では、このような政策が誰もが安全で、安心して交通を享受できる持続可能な交通政策か問題提起したい。

地域における交通の状況

運輸事業の規制緩和政策後の18年、地域公共交通活性化法が施行して12年経過して、今日まで地域における交通は、これらの交通政策によりどのような状況が生まだされたか。

2000（平成12）年3月に施行した改正鉄道事業法は、第二十八条の二（事業の廃止）で「鉄道事業者は、鉄道事業の全部又は一部を廃止しようとするときは、廃止の日の一年前までに、その旨を国土交通大臣に届け出なければならない。」とし、鉄道事業法施行規則第四十二条（事業の休廃止の届出）で「(略) 鉄道事業の全部又は一部の休止又は廃止の届出をしようとする者

は、次に掲げる事項（廃止する路線、廃止の予定日、廃止を必要とする理由など）を記載した事業の休止（廃止）届出書を提出しなければならない。」とした。これにより、鉄道事業の需給調整が廃止され、届出書を提出することにより事業を廃止することができるようになった。

名古屋鉄道は、2000（平成12）年3月に改正鉄道事業法が施行されるや法第28条の二による鉄道事業の一部を廃止する届出書を提出し、2001（平成13）年10月1日に黒野～本揖斐間（5.6 km）、黒野～谷汲間（11.2 km）、明智～八百津間（7.3 km）、江吉良～大須間（6.7 km）を廃止した。さらに、2004（平成16）年4月1日に碧南～吉良吉田間（16.4 km）、猿投～西中金間（8.6 km）、2005（平成17）年4月1日に忠節～黒野間（12.7 km）、岐阜駅前～忠節間（3.7 km）、徹明町～関間（18.8 km）、田上～競輪場前間（1.4 km）、2008（平成20）年12月27日に犬山遊園～動物園間（1.2 km）を廃止した。また、株主会社の桃花台新交通は、2006（平成18）年10月1日に小牧～桃花台間（7.4 km）全線廃止した。全国では、2001（平成13）年には7路線が廃止され、以後、地方鉄道の廃止は続いた。²⁾

需給調整廃止による政策の目的は、経営の効率化を図り、市場の競争を促進して交通サービスを向上させるものであったが、地方鉄道においては経営の効率化が優先され、鉄道事業の廃止を促進する交通政策となった。このほか、全国、特に九州、北海道における地方鉄道では、自然災害により被災した地方鉄道がいまだ各地で復旧されていない状況が続き、地方鉄道への政策の在り方が問われている。

地域では何が起きているか各地を調査した。国土交通省が先進事例としてホームページで示している神奈川県川崎市宮前区の県営野川南台団地の自治会によるボランティア輸送を調査してみると、自治会長や川崎市の担当者からは、「ボランティア輸送はやむを得ず、やらざるを得ない状況です。」という悲痛な思いを伺った。決して、「先進事例」として誇りを持って活動をされている状況にはない。

全国で障害者や要介護者の支援や交通空白地のくらしの足を確保している特定非営利活動法人全国移動サービスネットワーク（以下、「移動ネット」という。）は、市民の手による移動サービス情報誌『MOVERE』NO31（2020年1月17日発行）の特集「全国移動ネット三役が語る移動サービスの今日的役割と今後の方向性」で、「改正道路運送法から13年、地域福祉としての移動支援には、未来が見えない！」「地域助け合いとしての福祉有償運送を持続可能にするためには」「中長期的には、国交省の利害調整を重視した許可・登録制度では、地域助け合いによる移動支援を推進できない」ことを示しつつ、必死で持続可能な地域福祉有償運送の未来を探っている。³⁾

また、地域で有償運送をしている現場では、「毎日冷や冷やしながらの輸送です。できる事ならやめたい」と金沢市で有償運送を行っている団体事務局長の男性は率直な気持ちを語ってくれた。このような切実な心情・意見は各地で聞かれる。これらの多くは、自家用自動車によ

る輸送である。施政演説で述べた自家用自動車の有償運送を規制緩和することによって解決できる課題ではない。

さらに、地域では、高齢者の運転免許証返納、通学時の自動車交通事故、高齢者が引き起こす自動車交通事故が多発しているため、国土交通省は自動車事故もふくめたクルマ社会における抜本的で総合的な交通政策を確立することが僅々の課題である。しかし、自動車事故など交通安全は、交通政策基本法第一条（目的）で「交通安全対策基本法と相まって」としているように、交通安全を交通政策で解決するという姿勢がない。

全国の交通体系を形成する新幹線が地域の交通にもたらす現状も深刻である。北陸新幹線の並行在来線では、北陸本線が第三セクターにより分断されて運営され、このことにより運賃が高くなり、運行車両・本数・回数が激減し、通学高校生などの積み残しが慢性化している状況がある。また、北海道では、新幹線の開業に向けて道は積極的であるが、「せめて1時間に1本走らせて」「日高線は廃止しないで」と北海道の高校生が沈痛な思いを新聞に投稿しているように地域における交通の貧困化がますます地域格差を生じている。

このような地域の状況は、運輸事業の規制緩和政策、地域公共交通活性化法の制定、交通政策基本法の制定によって解決されるどころか、より深刻で切実になっている。

深刻な地域交通の現状を生みだした要因の一つは行政の不作为にある

このような状況を生みだした要因の一つは、運輸事業の規制緩和政策がもたらしたことなどこれまでの政策が検証されていないことと地域の課題を解決するための的確な交通政策が確立されなかったことにある。国の政策の誤りと的確で総合的な交通政策をうちだせなかった国の行政不作为にあると言わざるを得ない。

現在、リニア中央新幹線の工事が着工している。国は、リニア中央新幹線に対してどのような対応をしてきたか。このリニア中央新幹線計画は、国の大動脈となる交通網となり、基幹的な交通体系が形成されるなか、国は総合的な交通政策を策定して、未来の交通体系を国民に示す事が国の責務であるにもかかわらず、総合的な交通政策が示されない。戦後、国は節目ごとに総合交通政策を策定し国の方向を示してきた（表1）。運輸事業の規制緩和後、20年近くなり検証をふまえた交通政策を国民に示す責務がある。

さらに、交通政策基本法がめざす政策理念、地域公共交通活性化法がめざす公共交通の活性化により地域の深刻で切実な交通問題をどのように解決していくか総合的な交通政策を確立することが国、国土交通省に求められている責務である。

国の予算執行も深刻な地域交通を生みだした要因の一つ

このような地域交通の現状において、国土交通省の予算⁴⁾がこれらの課題解決を図るべく

予算編成となっているか疑問である。国は、どのような事業に重点をおいて予算を投入しているか検証する。リニア中央新幹線の工事認可は、事業費 9 兆円は全額自己負担が前提であったが、財政投融资で国の公的資金を 3 兆円貸し付けるという。大型公共事業においては、大都市圏環状道路や新規の高速道路の建設など道路整備が 4 兆 3154 億円、国際競争力強化のための「国際コンテナ戦略港湾」づくりのための港湾事業が 3,212 億円、空港整備事業費が 2,614 億円、新幹線事業が 4,430 億円など「力強く持続的な経済成長の実現」(国土交通省)をめざす 2020 (令和 2) 年の概算要求額である。公共事業で重点とすべき事業は、老朽化⁵⁾が明らかになった橋、トンネルなどの維持管理、保守、更新であるがその対策費は年間 5 兆 2,000 億円と言われているなか、わずか 5,827 億円である。

地域交通にかかわる予算は、地域公共交通確保維持改善事業が中心的な事業で開始された 2011 (平成 23) 年は 305 億円交付されたが、2019 (平成 31) 年度予算では 220 億円で 11 年度の約 3 割減となっている。地域の足を支える自動車旅客運送サービスの維持・確保・活性化事業費はわずか 6,000 万円である。

その他、交通の安全・安心の確保における「公共交通等における安全・安心の確保」が 8 億円、踏切や通学路等における交通安全対策費が 1,619 億円、バリアフリー・ユニバーサルデザイン⁶⁾の推進は、施政演説で高らかにうたった施策にもかかわらず、わずか 96 億円である。

国土交通省の予算のなかだけでみても切実で深刻な地域交通への予算の配分はわずかであり、事業交付実績額は年々減少で推移している。

地方鉄道を運営する JR 北海道、JR 四国では路線の維持さえ困難な状況である。このような状況を生み出したのは日本国有鉄道の民営・分割化政策の結果で、JR 各社の営業状況は、2019 年 3 月期の営業利益は JR 東海 7,097 億円、JR 東 4,848 億円、JR 西 1,969 億円で、JR 北海道は 418 億円の損失、JR 四国 114 億円の損失である。分割化政策により地域格差が生じ路線維持さえ困難な状況になっているが、各社の利益により路線維持は可能である。本来、JR 各社の鉄道資産は、国民の財産であり、全国的な鉄道ネットワークは全国の物流ネットワークも担い、国の経済の根幹を支える財産でもある。

日本の国家予算を国民の暮らしと命を守る「安全保障」という観点から地域交通の予算と「平成 31 年度以降に係る防衛計画の大綱」にある防衛費と比較してみる。この「大綱」は、中国、北朝鮮の「脅威」という安全保障から策定され、5 年間で 27 兆 4700 億円を計上している。特に、米国製戦闘機 F35 を 105 機 (「1 機 100 億円超のため総額は 1 兆規模にのぼる⁶⁾」) 追加取得し 147 機体制とする。いま、新型コロナウイルス感染拡大が世界的規模に蔓延しているなか、安全保障として国が予算配算する重点は、交通分野も含め日常の国民生活における国民の暮らしと命を守る安全保障である。中国、北朝鮮への「脅威」は巨額な防衛費でなく、話し合いにおける国の外交努力により解決が図られるべきである。

世界の課題から日本の交通問題を考える

現代日本社会において、交通分野における問題は交通問題に限ることなく各分野と輻輳しているため日本の現状を世界的な視野で俯瞰し、交通問題を考える必要がある。

いま、世界的に現代日本はどのような位置にあるか。世界の課題を識者は、経済成長、気候変動、格差というキーワードで取りあげているためその指標をみる。経済成長は、幸福度世界1位の5,000万人のフィンランドは、一人当たりの名目GDPは1億2千万人口の日本の1.25倍、その日本は世界26位（2018年度・IMF発表）。その差の大きな要因の一つに教育費の公的支出をあげる⁷⁾。2015年のOECD加盟国において国内総生産（GDP）のうち小学校から大学までの教育機関に対する公的支出の割合をみると、日本は2.9%で比較可能な34カ国で最下位である。OECD加盟国の平均は4.2%である。世界2位のフィンランドは5.6%である。教育費への支出が低いことが大きく経済成長へ影響を及ぼしていると指摘する研究者も多い。

気候変動と交通は密接な関係にある。運輸部門における二酸化炭素の排出量は2017年度統計で17.9%に及ぶ。特に指摘したいことは、その8割以上が自動車交通によるもので、自家用自動車の交通量の抑制策を含む交通政策や自動車貨物輸送の共同受注・共同配車などの交通政策で気候変動の解消など環境問題を解決していくことが重要と考える。

格差については、世界経済フォーラムが2019年12月12日に公表した「世界ジェンダー・ギャップ報告書」によると対象153カ国のうち日本は121位で昨年の110位からさらに順位を下げている。世界3位のフィンランドでは、2019年12月10日世界で最も年少で交通・通信大臣を務めた3人目の女性首相が誕生した。19人の新内閣の12人が女性だという。日本ではこれまで政策策定の段階で女性の英知が生かされていない状況が今日の社会問題を大きくしている要因の一つではないかと考える。

持続可能な社会をめざすためには、経済指標だけでなく、あらゆる分野の指標を世界的視野で把握しながら日本の指標をもとに公共政策を創造していくことが重要である。地域交通を考える視点においても世界的な視点で国民が真に求めている幸せを実現する公共政策を創造することがもとめられている。

最後に

本稿では、このような現代日本の地域交通の状況をあまりにも小手先な施策で解決を図ろうとしている政府、国土交通省、一部研究者に警鐘を鳴らしたい。本稿で特に強調したいことは、交通問題の現状の深刻さ、切実さは国の政策がもたらしたものであること、にもかかわらず、現代の交通問題を国の責任において交通政策で解決しようとする政策が示されない状況を指摘する。最後に、筆者がこれまでの調査研究、地域住民の声を反映した交通権を保障した地域交通政策を提言する。

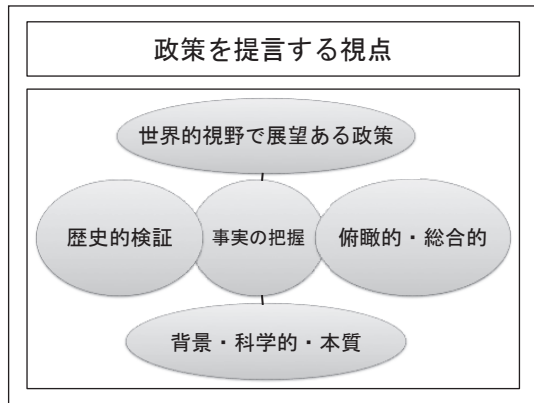
I. 現代日本の地域における交通問題を深刻にした要因

1. 政策創造に欠如した視点「ものの見方・考え方」

筆者が本稿で現代日本の交通問題の本質を明らかにする視点、そして、交通権を保障する地域交通政策を提言する視点を明確にする(図1)。裏返せば、これらの視点・「ものの見方・考え方」がこれまでの交通政策になかったことが今日の交通問題を切実に深刻にした要因の一つと考える。

ここでは、政策を創造するとき、交通問題を的確に捉える時にどのような視点

図1-政策を提言する視点



で捉えたらいいか示す。地域における交通問題を解決するための視点は、地域の課題を的確に把握し、事実にある本質を捉え、それを解決する交通政策を創造することが重要である。事実を的確に科学的に把握し、その背景と本質を探り、俯瞰的・総合的に捉え、歴史的検証を行い、世界的な視野でとらえることにより、課題を解決するための的確な政策が創造できると考え、これらの視点で交通問題の本質と政策を探究する。以下に掲げる事例から、交通問題の本質をさぐり、適確な交通政策を考える。

通学児童の自動車事故の本質を見抜いた地域交通政策

通学児童の自動車事故を事例に交通の安全を確保する地域交通政策を考える。

2016(平成28)年に横浜市で高齢者が通学児童を死亡させた自動車事故⁸⁾が発生した。この事故をマスコミ等は認知症を抱えた高齢者の運転の是非や運転免許証のあり方を論点として報道した。事故現場を調査して、車一台がやっと通れる狭い道路を特急列車も止る駅に多くの通学・通勤者が向うなか、頻りに車も走行し、身の危険を感じた。現場に立ち、この事故の問題の所在は高齢者の運転の在り方はもとより、通勤通学で人通りが多く、狭い道路に自動車を通行させることが事故を引き起こした本質ではないかと考える。このような事故を二度となくすためには、このような道路は自動車の通行を規制して歩行者の安全確保を優先すべく交通政策を地方自治体が推進することが交通問題を解決することではないかと考える。問題の本質を的確に捉えた政策をとらないと事故の再発を防ぐことができないことを解き明かす事例である。

また、京都府亀岡市⁹⁾で発生した通学児童の交通事故については、若者の無免許運転と刑事罰のあり方を論点とする報道であったが、現地を調査すると、事故現場は用水路にふたをしたわずかな歩道の狭い旧道で、交通量は多く、児童は車をさけるように通学していた様子がかがえる。そのため、民主党政権時代に自動車交通をバイパスへ迂回させる社会実験を実施し、一定の成果を得たようである。事故後は、バンプの設置、歩道のカラー舗装がされ、自治体は各団体へ交通安全を確保するよう通知文を送付した。市内にはこのような狭隘の道路で交通量が多い箇所が何カ所も存在する。このような事故を教訓として、二度と事故を再発させないためには、いくつかの安全対策の他に地方自治体による自動車交通量の抑制・迂回を方針とする交通政策を地域とともに協議をしながら早急に策定する必要がある。自動車事故は警察の所管であるが、地域住民の命を守るという公共の福祉の増進を図るため本質を見抜いた交通政策を策定するのは地方自治体の使命である。

さらに、大阪府豊中市内での通学児童の交通事故においても同様なことがいえる。豊中市役所交通政策課に当該事故について対応を伺うと、「このような自動車事故は、警察の範疇で自治体の仕事ではない」という返事が返ってきた。地域住民の暮らしと命を守る公共福祉の増進を図るという自治体の責務を果たすうえからも自治体でできる限りの交通政策をうちだし、地域住民の尊い命を守り、安全で安心できる地域を確立することは地方自治体の責務と考える。

このような交通事故に対し地方自治体に期待する理由は、警察は道路交通法の目的である自動車交通の円滑を図ることを前提として安全確保のための安全対策を考えるが、地方自治体は地域住民の安全確保のために自動車交通量を抑制するなど円滑より安全を重視した政策で交通問題を解決し、地域の安全が確保することができるためだ。

交通の意義を的確にとらえた交通教育とは

交通問題を交通の意義・本質から学ぶ系統的な教育が中学校の教育現場でなされていない実態がある。写真は、中学校の教科書¹⁰⁾で、「赤字バス路線に税金を使うべきか？ 市長の立場から社会資本の整備について考える」という課題学習である。市内各地に住む人たちの意見を対立から合意形成する手順を学ぶもので、学び方自体に異議はない。また、交通問題を社会資本として捉え課題解決を図る事は大切な視点である。問題は、公共交通を赤字か黒字かという事業を前提とした議論で交通の意義や交通が果たす役割を学ぶことなく、税金の使途を問うことは教育に求められている俯瞰的に本質を学ぶという姿勢ではない。交通が果たす意義・役割を生徒はどのように認識しているだろうか、その事を踏まえて議論をしなければ、赤字事業に税金の使途をする事だけが議論の本質となってしまう。また、生徒に認識して欲しいことは、交通を営利事業として赤字か黒字かとして捉える国は世界でも大変稀で、公共サービスの収支だけを強調する教育に危惧を持つ。市場主義をすすめるアメリカでさえ、公共的な交通は

企業、政府、自治体が日本でいう赤字部分にあたる経費を補填している。欧州では公共交通は社会資本として、多くの税金が交通に予算化されている。

ドイツでの交通教育をみると、ラインラト・ファルツ州では、1999 (平成 11) 年に「交通教育に関する行政令」を公布し、安全教育をはじめ社会教育 (交通弱者に対する配慮)、環境教育 (環境と優しい交通機関の選択) を行っている。各学校には校長が指名した「交通教育担当者」が配置され、各種交通機関を対象にして包括的な交通教育が行われ、交通機関の目的に適した賢い選択を考えたり、保護者の理解が深まるなど効果をあげている。¹¹⁾

このように、交通の意義、交通が果たす環境への役割などを系統的に学習したうえで生徒の答えはまったくの正反対になる事も予測される。日本の交通教育は、「手を挙げて車が止まるまで待って横断しましょう」、「車が多いから歩道橋を渡りましょう」という車優先の安全教育である。

一つの課題を多方面のものの方・考え方により学習をすることにより子どもたちの成長は格段に違ってくる。ここでも、ものの方・考え方の大切さを強調したい。

運輸事業の自動車事故を歴史的に検証して、的確な交通政策を考える

次は、現代日本の交通問題を歴史的に検証してみる。二つの自動車事故を取りあげる。

現代日本の交通問題では、軽井沢バス事故¹²⁾に見られるように運輸事業の労働環境が自動車事故に起因する事故や貸切バスへ斡旋する業者との間の運送契約や斡旋手数料などが不適正な取引で行われ、それが重大事故を誘発している事例が多く見られる。このような事故に起因する労働環境や不適切な取引は、現代に表面化した課題ではなく、戦後から大きな課題で、政策で解決する課題である。このことを過去の重大自動車事故から歴史的に検証する。

飛驒川バス転落事故～無理な運送契約ではなかったか

飛驒川バス転落事故の事例を検証する。この事故は 1968 (昭和 43) 年 8 月 18 日午前 2 時過ぎ、岐阜県加茂郡白川町の国道 41 号線で土砂災害により乗鞍岳御来光ツアーの貸切バス 15 台のうち 2 台が土砂崩れに巻き込まれて飛驒川に転落し、95 名が遺体で回収されたが 9 名は行方不明という事故で、当時、日本のバス事故史上最悪の事故となった。1974 (昭和 49) 年に

図 2- 中学の「公民」の教科書



は被害者と国との行政訴訟をふまえて国が補償金4億円を遺族側に支払いをした。当時の新聞記事を読みますと、佐藤内閣総理大臣は内閣に対策連絡会を設置し、岐阜地方検察庁が不起訴としたあとも運輸省に独自調査を求め、遺族全員を自動車賠償責任保険の対象として支払いを行った。この事故は、戦後の混乱が収まり高度成長のなかでようやく家族で旅行が楽しめるようになった本格的な旅行ブームのなかでの悲惨な大惨事だったと新聞は伝える。

この事故の論点は、大雨等の災害時における国道の管理や大雨にもかかわらず無理・無謀な運行¹³⁾ではなかったか等ということが言われたが、事故の原因は解明されていない。当時の新聞記事には、バス運転手や補助運転手の懸命な誘導などの様子とともに、運行するバス事業者と運行を依頼する旅行取扱事業者の力関係からバス事業者は無理な運行をしなければならなかったのではないかという有識者のコメント記事もある。

道路管理や運行管理だけでなく「運行と契約」が適切であったかなど徹底した調査と教訓を政策にいかすことができなかつたことが軽井沢スキーバス事故を引き起こす要因の一つになっていると考える。

猿投ダンプ事故～無理な運送契約ではなかったか

もう一つの事例は、猿投ダンプ事故である。1966（昭和41）年12月15日午前8時50分頃、愛知県猿投町（現在豊田市）で発生した保育園児の自動車交通事故¹⁴⁾で、この事故を契機に土砂等を運搬する大型自動車による交通事故の防止等に関する特別措置法が制定された。さらに自動車の保安基準や運転免許制度の改正がおこなわれた。当時、第一次交通戦争と呼ばれた時期に発生した事故で、国会でも取りあげられた重大事故である。

この事故は、運転手（当時29歳）が「疲労が蓄積し、居眠り運転をした」という供述により「居眠り運転」を原因とした事故として結了した。しかし、当時の新聞には、岐阜県陸運事務所（当時）が荷主の桑原木材（岐阜市）に聞き取り監査を行ったことを報じている。当時、荷主への監査はきわめて異例で、荷主の責任を問う道路運送法の改正は最近である。記事によると、荷主の要請により早朝から岐阜県、豊田市、瀬戸市を往復する輸送を数回依頼する運送契約のようで、「疲労」、「居眠り」の原因の一つに「不適切な契約」を起因とする長距離、長時間の運送にあるのではないかと強く感じる。

この道路は、当時、ダンプ道路と言われるようにダンプカーが多く、今でもダンプカーに加え大型トレーラーなども増え交通量は多い。事故後、歩道橋と歩道のガードレールが片側にできたが、一人一人が通れる歩道で自転車も走行し、危険な状況はかわらず、事故の教訓が生かされていないように感じる。

この二つの事故の背景・本質には、運輸事業の適正な取引という課題が内包されていると考える。特に顕著に不適切な取引が行なわれている運輸事業は貸切バス事業やトラック事業であ

る。国土交通省も「荷主、元請事業者からの請負取引が、複数の下請事業者にまで及ぶ下請多層構造が課題」（トラック運送事業における下請・荷主適正取引推進ガイドライン／平成 20 年 3 月、平成 29 年 8 月改定 国土交通省）と不適切な取引が横行していることを指摘している。2017（平成 29）年度に公正取引委員会が 3 万の荷主、4 万の物流事業者を対象に書面調査をした結果、596 名の荷主に改善をもとめる文書を 2018（平成 30）年 3 月に発送している。最近では、軽井沢スキーバス事故対策検討委員会（第 3 回平成 28 年 2 月 18 日／自動車局）で旅行者との取引を「下限割れ運賃による契約」として適正な取引を検討している。

問題は、これらの事故で明確に明らかにされなかったが、このような不適切な取引は戦後以来あらゆる分野での取引で発生し、特に、運輸事業は重大事故に結びついているという本質的な課題にもかかわらず、国は適切な交通政策を戦後以来講じなかったという行政不作為が今日の重大事故を引き起こす要因の一つになっている。

安倍首相は施政方針演説の「成長戦略」のなかで適正取引に取り組むとするが、これらの事故を教訓として政策が遂行されていけば、今日の重大事故は少なくともこれほどまでに発生していないだろう。これまでの重大事故を教訓に本質を捉えた交通政策がとられてこなかったことが今日の事故を多発させている大きな要因となっている。政策を創造するにあたっては、歴史から学ぶ姿勢が大切であるとともに、過去の事故を無にはいけない。

表 1 - 主要 5 カ国の交通統計

主要 5 カ国の交通統計					
2. 主要 5 カ国における国別の主要交通統計（自動車保有台数等）					
2013 年・世界の自動車保有台数（乗用車）の比較					
国名	日本	アメリカ	ドイツ	フランス	イギリス
1 km ² あたり台数	158.8	12.5	122.8	57.3	131.9
出典：世界自動車統計年報 2015 より筆者作成					
2012 年・自動車保有台数と道路密度					
	日本	アメリカ	ドイツ	フランス	イギリス
人口	127.144	320.051	82.727	64.291	63.136
保有台数	59.421	120.902	43.431	31.600	31.482
道路密度	3.18 (09)	0.68 (08)	1.80 (08)	1.73 (08)	1.72 (08)
注) 1. 人口は 2013 年 2. 道路密度とは、km/km ² 3. 自動車数単位は千台					
出典：日本自動車工業会『世界自動車統計年報 2014』					

表 2 - 主要 5 カ国の自動車交通事故統計

主要 5 カ国の自動車交通事故統計					
3. 主要 5 カ国における国別の主要交通統計（自動車交通事故）					
	日本 (10)	アメリカ (11)	ドイツ (11)	フランス (11)	イギリス (11)
人身事故数	725.8	1,559.8	306.3	65.0	151.5
負傷者数	900.0	2,217.0	392.4	81.3	202.0
死者数	57.45	32,367	4,009	3,963	1,901
歩行中事故	36.4	14.1	14.3	13.4	23.8
自転車事故	15.0	2.2	11.3	4.5	6.7

注) 歩行中事故，自転車乗車中事故は事故原因の割合（％）を示す。
 注) 日本（10）は，2010 年の日本の統計を示す。
 注) 単位は，人身事故（千件），負傷者数（千人），歩行中・自転車事故（％）
 出典：世界統計白書（2014 年版）
 資料は、『状態別交通事故死者数構成比』（2012 年）国土交通省 平成 26 年度版交通安全白書より

世界的視野で交通問題を考える

ものの見方・考え方で重要なことは，世界的な視野で見るということである。日本の交通の現状は世界の交通実態から見ると異常なほどクルマ社会であることがわかる。交通政策を創造するにあたっては，世界的な視野で日本の特徴を直視することが重要である。

表 1 では，道路と保有台数の関係を主要 5 カ国と比較し，表 2 では，歩行者や自転車の交通事故を世界の統計で比較した。詳細については，後述する。

2. 現代日本の地域における交通問題を深刻にした要因

地域交通政策を提言するにあたって，現代の地域交通を深刻で切実にした要因についての問題意識を述べる。

交通に対する認識

第一に，国，自治体，国民のなかにも交通に対する認識が低く，「公共交通」への理解が不足していたことである。ましてや，交通は基本的人権で，交通権を保障することが国や地方自治体の責務であるとは考えていない。岐阜市の事例を見ると明らかだ。国が事務局を担当する中部地方交通審議会¹⁵⁾では，公共交通機関である岐阜市内の路面電車の廃止を答申し，岐阜市議会は路面電車の廃止決議¹⁶⁾を行なっている。その背景には，国の自動車交通を優先する政策と公共交通への認識・理解の不足があった。

さらに，現在でも「公共交通」の取扱いが明確ではない。道路運送法で規定する一般乗用旅客自動車運送事業（タクシー・ハイヤー）を公共交通機関として国土交通省（旧運輸省）が公言

したのは最近である。公共交通の定義は、地域公共交通活性化法第二条（定義）一項で、「地域公共交通」とは、「地域住民の日常生活若しくは社会生活における移動又は観光旅客その他の当該地域を来訪する者の移動のための交通手段として利用される公共交通機関」と定義している。では、公共交通機関とは何か二項で「公共交通事業者等は次に掲げる者をいう」と規定している。

それは、同条で「イ 鉄道事業法による鉄道事業者、ロ 軌道法による軌道経営者、ハ 道路運送法による一般乗合旅客自動車運送事業者及び一般乗用旅客自動車運送事業者、ホ 海上運送法に規定する一般旅客定期航路事業を営む者」としている。地域でいわれている路線バス、タクシー、鉄道、路面電車などを公共交通といい、政府が進めている自家用自動車による有償運送は法律において公共交通と定義されていない。公共交通とは、地域交通を確保するにあたっては、十分に安全が確保され、安定な輸送が確保されるものでなくてはならない。

交通の意義を交通政策基本法において明確に述べ、公共交通を政策の基本に据えた総合的な交通政策を国民に示していないことが交通問題を深刻にした要因の一つである。

戦後日本の交通政策

第二は、戦後 75 年の交通政策の誤りが、現代日本の交通問題を深刻にしている。

表 3 - 戦後日本の交通政策の転換期

戦後日本の交通政策の時代区分		
政策等	転換期	特徴
需給調整 規制政策	交通行政の確立期（1945～）	運輸事業の経営の健全化による交通政策
	交通ネットワークの確立期（1956～）	社会資本の整備と自動車社会のはじまり
	地域交通の危機（1966～）	自動車社会の定着とバス交通の危機
	行政改革への転換期（1980～）	行政機構の改革と規制緩和のはじまり
規制緩和政策	規制緩和と政策への転換期（1990～）	運輸事業の規制緩和と政策
公共交通重視政策	公共交通重視政策への転換期（2007～）	公共交通の活性化政策

出所：筆者作成

戦後の交通政策の誤りの一つは、1960年代のモータリゼーション、現代日本のクルマ社会に対応した総合的な交通政策が確立されていないことである。当時から国の自動車政策は、自動車産業として国の中心的な基幹産業と位置づけられ、自動車産業を育成することが国の基本政策である。自動車もたらす自動車交通事故は道路交通法にもとづく安全対策で対応し、モータリゼーションによる路線バスの撤退は地方自治体が自家用自動車有償運送で対応することが1965年当時の交通政策であった。的確なモータリゼーションへの総合的な交通政策が欠如していたことにより、自動車交通事故を根本的に解決する道筋ができなかったばかりか、地

域の交通の衰退が進み、現代日本の地域における交通問題を深刻にした。

これに対し、アメリカは後述するが、ニューアーバーニズムと公共交通を中心とした交通政策と都市計画で対応したため、ポートランドのまちづくりにみるように歩行者や障害者、自転車や公共交通を大切にしたまちが今日できあがっている。

もう一つ今日の交通問題を深刻にした交通政策が、運輸事業の規制緩和政策である。市場への参入を促進して交通サービスの向上を図るという規制緩和政策は何をもたらしたか。筆者が、国土交通省中部運輸局鉄道部において鉄道事業の監理・監督業務を担当する専門官の任にあった改正鉄道事業法が施行された2000（平成12）年当時、施行と同時に名古屋鉄道は谷汲線など4路線の「事業の一部を廃止する届出書」を国土交通大臣あてに届出た。これに対し、沿線の岐阜県大野町の町長は「意見の聴取」において存続を切実に訴えた。その大野町長に名古屋鉄道は、「もうこれ以上は廃止をしません」と約束をしたそうだが、名古屋鉄道は2年半後の2004年3月に大野町沿線の揖斐線の廃止を届出た。筆者がその後、岐阜市役所で交通政策を担当したとき、大野町長から何度もその悔しい思いを聞いた。このように地域の声がとどかない政策が規制緩和政策である。

このように的確な交通政策が確立されていないことが、今日の地域における交通問題を深刻にした大きな要因の一つである。

表4- 戦後日本の主要な総合的な交通政策の答申等

年月日	交通政策等の答申
1961年8月37日	自動車行政の改善方策，特に自動車輸送の近代化と保安の確保のための自動車行政のあり方（運輸省・自動車審議会）
1971年7月31日	総合交通体系のあり方及びこれを実現するための基本的方策について（運輸省・運輸政策審議会）
1971年8月20日	大都市交通におけるバス・タクシーのあり方及びこれを達成するための方策に関する答申について（運輸省・運輸政策審議会）
1971年12月17日	総合交通体系について（臨時総合交通問題閣僚協議会）
1978年10月18日	地方陸上公共交通維持整備に関する件（決議）（衆議院運輸委員会）
1980年10月3日	地域における公共交通機関の維持整備に関する計画策定要領について（運輸省）
1981年7月6日	長期展望に基づく総合的な交通政策の基本方向（運輸省・運輸政策審議会）
1990年答申第11号	21世紀を展望した90年代の交通政策の基本的方向について（運輸政策審議会）
1997年6月9日	交通運輸の直面する政策課題と需給調整廃止に向けての今後の役割について（運輸政策審議会）
1999年10月19日	21世紀初頭における総合的な交通政策の基本方向について（運輸政策審議会）

出所：筆者作成

住民参加と自治の地方自治

第三に、地域住民の参加と自治という憲法の理念である地方自治の本旨が戦後以来、長い間、交通政策にかされてこなかったことが、交通問題を深刻化させた要因の一つになっている。

戦後、旧道路運送法案は 1947 (昭和 22) 年 8 月 23 日に衆議院に提出された。この法案骨子には、「行政の民主化について中央・地方に道路運送委員会を置き重要な行政事項に関しその意見を徴する」ことや「地方団体区域内に関する限り、その自主性を認むべきであるから当該地方自治体の区域内に限定される自動車交通事業の免許等については、道路管理者という資格とは別に当該首長の意見を十分に尊重すべきである」と「GHQ の強い示唆」はあったにせよ日本国憲法の地方自治の理念がかされた法案になっていた。この法案は、これらの議論を踏まえて 1947 (昭和 22) 年 12 月 6 日に成立した。

しかし、約 3 年が経過した後、現在の道路運送法が 1951 年 (昭和 26) 年 6 月 1 日に公布された。この法律には、道路運送委員会や首長からの意見聴取の規定は削除され、地方自治の本旨から大きく遠ざかった。以後、2006 (平成 18) 年 10 月に道路運送法の一部が改正され、道路運送法施行規則において地域公共交通会議や地域協議会が規定され、法律に規定されたのは 2007 (平成 19) 年の地域公共交通活性化法の施行においてで、それまでは地域の人たちが地域の交通に対して意見を述べる機会・機関が法律に明記されていなかった。

戦後以来、地域の交通は、交通事業者が事業計画を作成して許認可権限を有する国土交通省の地方機関である地方支分部局に申請して許認可されるということで地域の交通が確保されている。いまでも、バス停の位置、バスの時刻変更などの権限は国土交通省が掌握している。地方分権を叫ぶ国の姿勢と相反する行政行為である。また、戦後以来、地方自治法にも「地域交通に関すること」が所掌事務として規定されていなかった。

地域交通は、主に日常生活圏域を中心とするもので、交通政策に地方自治体や住民の声が反映されなければ公共福祉の増進は図られない。これらのことが戦後以来ないがしろにされ、今日でも権限や住民の声を聞く機関などのあり方には課題がある。このことが現代の交通問題を深刻にした要因の一つである。

憲法の理念をもとにした政策議論

第四は、主権者、研究者が、憲法の理念を羅針盤にすえて政策議論をしてこなかったことが今日の交通問題を深刻化させた。地域の暮らしと命を守る国民生活に係わる交通問題について国民的な規模で憲法の理念に基づく政策議論がなかった。最近では、「自己責任」、「自助」において暮らしを守る議論がさかんで、地域に設置された公共交通活性化協議会に関わる有識者からは「地域のことは地域が守ることが大切だ」とする助言もあり、地方自治体職員は地域の

人たちに自らの行政の責務を示さず、「地域の交通問題は地域で解決するよう」と地域に委ねている事例が多くみられる。国民生活を憲法の理念から捉え、地方自治の本旨、国や地方自治体など行政の責務をふまえた政策議論がされていないことが地域における交通問題を深刻にした要因の一つである。

公務員の使命

第五は、公務員は憲法の理念を実現する公務労働に誇りをもち、地域に入り、地域の声を聞き、地域の課題を理解し、課題解決のための政策を創造する大きな力になってほしいと筆者は期待する。

筆者は、地域交通の確保をはじめ住民の暮らしと命は、一義的には公務員の奮闘により守られると考える。最近、調査を通じて地方公務員の人たちとの関わりのなかで感じることや地域住民から公務員の姿勢を聞いて危惧することは、「自己責任」論と「自助」による地域づくりと住民参加による地方自治の充実をはき違えているように感じる。さらに、地域に入り、地域の声を聞くことを軽視し、公文書の管理をはじめ、説明責任を果たすこと、情報を共有する姿勢がないことを感じる。

先日、国土交通省職員との会議のなかで、「最近、上司から「官邸の指示」という指示命令が多くなった」という発言があった。その指示は、国土交通省の所管事務にあたらなくてもかわらず、「官邸の指示」だからとの業務命令が出され、本来業務が滞るといふ。2018年12月6日付け日本経済新聞に「政と官 私の見解」で加藤創太¹⁷⁾が「現在の官邸主導の問題は何ですか」という問いに「異常さが2つある。1つは、中央省庁の官僚が国会で「記憶がない」と言ったり、公文書を改ざんしたりすること、もう1つは、こうした不祥事が政権打倒につながらず、うやむやになっていること、本来官僚は政治家の要請に応える一方、専門家としての自律性を持つ。自律性の重みを失いつつある」と指摘する。全ての公務員がこのようではなく、地域住民のために地域に入り奮闘する地方公務員を多く見る。筆者の上司であった官僚は、私が「法律があるからできません」と言うと、「何言っているの、だったら法律を変えればいいじゃん」と改革を進めた官僚も多くみた。筆者は公務員が専門性・自律性を生かし憲法の理念を実現するという使命のため奮闘すれば、憲法の理念がめざす地域社会は実現すると信じる。

以上、現代日本の地域における交通問題を深刻にした要因を5つみてきたが、これらをふまえ、憲法の理念を実現する地域における交通政策とは、交通は基本的な人権という政策理念を掲げ、住民の参加で本質を捉えた持続可能な地域交通政策を住民、行政、交通関係者などとの協力で創りあげていくことが交通権を保障する地域交通政策であると考えられる。

3. 「交通」の意義と共通認識

筆者は、現代日本の地域における交通問題を深刻にした要因に「交通」に対する意義についての議論が経済の効率化や国際競争力の強化の観点でとられ、本来の交通の意義についての議論が不足しているところにあるのではないかと考える。したがって、あらためて、交通の意義を考察する。

交通は持続可能な地域社会を創造する

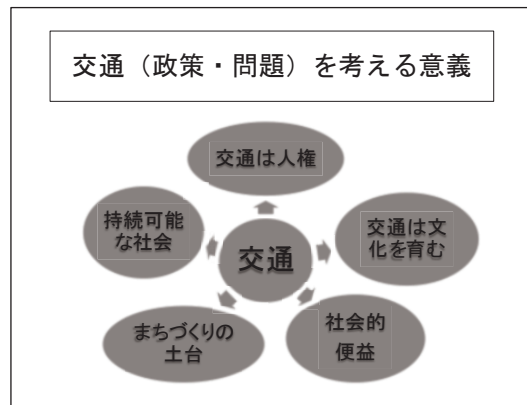
交通の意義の一つは、交通は、エネルギー、食、水とともに暮らしの基礎で社会的な人間関係を形成し、持続可能な地域社会を創造する役割を果たしていることである。

持続可能な地域社会を創造するには、いくつもの要因があるが、社会を形成するためには健全なコミュニティ・人間関係が構築されていなければ持続可能な地域社会は創造できない。人間がかかわる根源的な役割が人と人の交流である。2019年12月に発生した新型コロナウイルス感染において「移動」や「人との交流」という交通が人間社会を支えていることを明らかにした。それらが交通の本質で、そこに交通の意義を見出す。

交通はまちづくり（国づくり）の土台

二つ目は、交通は、まちづくり（国づくり）の基盤となるということである。いまでは、どの自治体も「公共交通はまちづくりの土台」であるという方針を示すが、木曾町では10数年前からこの理念でまちづくりが進められた。また、ルクセンブルク¹⁸⁾では、国内の公共交通機関すべてを無料化にするという国づくりが進められているように交通は地域・国づくりの基盤となる。

図3-交通を考える意義



交通は社会的便益をもたらす

三つ目は、交通は、社会的な便益をもたらす。交通は経済効果だけでなく健康、教育、福祉等地域全体で捉えると大きな社会的な便益をもたらす。さきにあげた中学校の教科書で赤字バス路線に税金を使うというテーマがあったが、その課題には、地域全体に交通が及ぼす社会的便益を考慮しない議論となっている。名古屋市が2013（平成25）年に敬老パスに費やす税金がもったいないとする河村市長が自ら日本能率協会に敬老パスがもたらす影響と効果を調査し

た報告書¹⁹⁾がある。敬老パスが「社会参加、経済効果、環境効果、健康効果」にどのように影響を及ぼしているか調査したものである。経済効果だけでも支出した事業費約130億円の1.3倍316億円の経済効果があるとする調査結果がでた。いまでは、名古屋市は市営交通だけでなく、名古屋鉄道やJR東海でも使用ができないか検討をしている。このように交通を一つの事業だけで考えるのではなく、地域、地域住民、国全体に及ぼす影響を社会的に考えることが重要である。

交通は文化を育む

四つ目は、交通の本質は人と人との交流で、交通は文化を育むという交通が果たす意義である。同時に、交通は戦争の手段とされることも注視しなければならない。明治時代、鉄道が発達して文化が大きく育まれた。シベリア鉄道開通により、与謝野晶子、宮本百合子、林芙美子がモスクワ、パリまで行き、欧州の文化を吸収した。これをみただけでも交通が世界の文化を育む役割を果たしたことがわかる。しかし、忘れてはならないことは、同時代、日本は朝鮮、中国、台湾、マレーシアで戦争の手段として鉄道建設を進めた事実があることである。交通は文化を育むとともに戦争の手段となることを忘れてはいけない。江戸時代には、全国の街道に多くの宿場町があり、そこでは各地域からの人々が行き交い、交通が情報をもたらし、文化を発展させた。有史以来、交通は人と人との交流、情報の交換を通じてその地域の文化を高め、豊かな生活を築き上げた。

交通は人権

五つ目は、交通は人間社会をささえ、社会的な人間社会にはなくてはならない誰もが人として幸せに生きていくための大切な基本的な人権である。1986年7月に設立された交通権学会では、その人権を交通権として理論的に探究をしている。1987年、宇沢弘文は、『公共経済を求めて』において交通サービスを医療サービスと並ぶ市民の基本的権利としている。交通権については、後述する。

以上、これらの交通の意義が政策議論のなかで十分に議論がなされなかったことも現代日本の交通問題を深刻にした要因であると考えられる。

以下、（下）

<注>

- 1) 成長戦略・「中小規模事業者」では、「業界ごとの取引慣行に詳しい専門人材を下請 G メンに採用し、下請取引の更なる適正化に取り組む」、「規制改革」では、「本年から無人自動運転を解禁し、中山間地域の皆さんに安全で便利な移動手段を提供します。」、「地方創生」では、「独占禁止法の特例を設け、まちづくりの基盤である地方の金融サービス、交通サービスをしっかりと維持・確保していく」、「1 億総活躍社会」では、「バリアフリー社会の実現に向けて公共交通機関における取組を強化します。」、「復興五輪」では、「常磐自動車道に続き、本年 3 月、JR 常磐線が全線開通します。これに合わせて、双葉町、大熊町、富岡町の帰宅困難区域における避難指示の一部解除に向け準備を進めます。」としている。
- 2) 『交通は文化を育む』P163「2000（平成 12）年度以降の鉄軌道廃止路線一覧」を参照。愛知県、小牧市と名鉄、トヨタ、中部電力等地元企業で設立された桃花台新交通株式会社は、1979（昭和 54）年 12 月に設立し、2009（平成 21）年 4 月に清算・閉鎖された。
- 3) 特集『全国移動ネット三役が語る移動サービスの今日的役割と今後の方向性』副理事長 柿久保浩次『MOVERE』（2020 年 1 月 17 日発行 特定非営利活動法人全国移動サービスネットワーク）
- 4) 2019 年度予算の内訳「コンパクト・プラス・ネットワーク、スマートシティ、次世代モビリティの推進による持続可能な地域づくり」・コンパクトシティ・スマートシティの推進 242 億円、・道路ネットワークによる地域・拠点の連携 3,299 億円、・利便性が高く持続可能な地域公共交通ネットワークの実現 316 億円、「国際コンテナ戦略港湾等の機能強化 732 億円 港湾整備 164 億円」、地域主導の交通サービスの確保・充実に対する支援 264 億円
- 5) 国土交通省は、全国約 72 万橋の橋梁の 7 割以上となる約 51 万橋が市町村道にあり、建設後 50 年を経過した橋梁（建設不明橋梁は約 23 万橋）の割合は 10 年後（2029 年）には 52% となると公表した。（平成 31 年 3 月調査）また、読売新聞は、「全国の橋やトンネルなど約 77 万カ所のうちおよそ 1 割の約 8 万カ所で 5 年以内に補修する必要があると判定されたことが昨年 8 月に明らかになった」「国土交通省の推計によると全国の道路施設や空港、ダム、下水道などのインフラの維持管理・更新にかかわる費用は 2018 年度時点で年間 5 兆 2000 億円に上がる」と報道（2020 年 1 月 13 日）している。
- 6) 2018 年 12 月 14 日付け日本経済新聞
- 7) 2020 年 3 月 1 日付け読売新聞「個人と社会ずれる利益」安田洋祐大阪大学准教授
- 8) 2016（平成 26）年 10 月 28 日午前 8 時 5 分、横浜市港南区の狭い裏通りで集団登校中の小学生 10 人の列に 88 歳の男性が運転する軽自動車が入り込み、小学一年生の児童が死亡した事故で、男性は認知症を患っていたと報道されている。
- 9) 2012（平成 24）年 4 月 23 日に京都府亀岡市の府道 402 号で発生した交通事故で、登校中の児童と保護者の列に軽自動車が入り込み、10 人がはねられ 3 人が死亡、7 人が重軽傷を負った。原因は、睡眠不足の若者の居眠り運転で少年は無免許運転であったため、危険運転致死傷罪が論点となった。
- 10) 社会科「「中学の公民」より良い社会をめざして」平成 28～31 年度使用 平成 27 年 3 月 31 日 文部科学省検定済 発行所 株式会社 帝国書院
- 11) 環境システム研究会会員のエルファディング・ズザンネ氏のドイツの交通教育についての講演より
- 12) 軽井沢バス事故 2016（平成 28）年 1 月 15 日午前 1 時 55 分頃、長野県軽井沢町の国道 18 号線で大型観光バスがガードレールをなぎ倒し道路脇に転落した交通事故で 15 人が死亡した。事故原因はスピードの出し過ぎということだが、運行管理や労働環境なども指摘されている。
- 13) 乗客は名古屋市内の団地住民が多く、バスは各団地で乗客を乗せ犬山市で全車両が集合し、22 時に出発し、翌朝の乗鞍岳のご来光をみて、夕方に犬山に帰るコースであった。
- 14) 愛知県西加茂郡猿投町大字越戸（現在 豊田市越戸町）で 1966（昭和 41）年に発生した自動車事故。ダンプカーが横断歩道を渡っていた越戸保育園の女性保育士と園児約 50 人の列に突っ込み保育士 1 名を含む 11 名が死亡、22 名が重傷を負った。
- 15) 「岐阜県における公共交通機関の維持整備に関する計画について」（答申第 3 号）昭和 63 年 3 月 25 日

中部地方交通審議会 「長良線（軌道・路面電車）は、（略）バス輸送に一本化することを検討すべきである。「長良線・徹明町～長良北町間の廃止」を答申する。

- 16) 「本市議会は、岐阜市内の今後の飛躍的な発展と住民の明るく住みよい、しかも平穏な市民生活を願うがゆえに、あえて電車軌道の早急な撤退を望むものである」（1967（昭和42）年12月22日岐阜市議会）
- 17) 東京財団政策研究所研究主幹・国際大学教授、元通産産業省職員
- 18) ルクセンブルク（人口60万人）では、2020（令和2）年3月1日以降、国内の電車やバスなど公共交通機関のすべてが無料になった。その費用は政府が負担する。渋滞緩和と環境対策が大きな目的である。この国は一人あたりのGDPは1992（平成4）年以降世界一位である。
- 19) 「敬老パスの制度調査業務委託報告書」平成25年3月 株式会社日本能率協会総合研究所

Regional transportation policy to guarantee transportation rights (Proposal)

Kani, Norio *

Abstract

In this paper, 75 years after the war, 15 years have passed since the Act on the Revitalization and Revitalization of Local Public Transport and the Basic Law on Transportation Policy have been enforced, and it has been considered whether or not a system has been established that allows anyone to feel safe in local traffic. Local transport has become a serious and compelling social problem. In this paper, I will again study the significance of transportation policy and consider why such a serious situation has occurred. Based on this awareness of the issues, we propose a regional transportation policy that guarantees transportation rights.

Keywords:

Right to Transport, participation and autonomy, cooperation, regional transportation policy

* Part-time Lecturer, College of Regional Policy, Aichi University