

研究ノート

交通権を保障する地域交通政策（提言）（下）

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、地域における交通は誰もが安心できる制度が確立しているか考察する。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. 交通権を保障する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

研究ノート「交通権を保障する地域交通政策（提言）（下）を投稿するにあたって

（下）を投稿するにあたって、（下）に掲載した「Ⅲ. 交通権を保障した地域交通政策の提言」については、愛知大学地域政策学部 地域政策学センターの助成をうけ、『地域政策学ジャーナル』（第 9 巻（通巻第 15 号）2020・3 で発表した「持続可能な地域社会をめざす交通権を保障した地域交通政策（提言）」の「提言」部分を補足して掲載をしたことをお断り致します。

定義 「研究ノート「交通権を保障する地域交通政策（提言）（上）」の補足

本稿において地域交通政策を提言するにあたり、「交通」、「地域」、「持続可能な社会」を次のとおり定義する。

交通とは

交通の概念について先行研究では、「交通は社会（人間の生存）が存続するための必須条件」、「交通が都市の発達を促進する」等論じられてきたが、筆者は 1859 年にマルクスが経済と文化から交通を定義した「社会経済と交通は、相互に影響を与えながら発達を遂げたのであるが、この過程は同時に異なる文化の接触と交流を促すことによって、さらに文化の発達を刺激する。」が本稿では適切な交通の定義であると考えている。

ここでいう交通とは、衣食住とともに人間が生きていくための営みの基盤をなすもので、社会的な存在である人間の交流を本質とする。したがって、交通を人の移動の確保ということだけでなく、人との交流、歩行の安全、自転車の安全走行もふくめて交通を暮らしのなかでの営みとして捉える。2019 年末から感染が拡大した新型コロナウイルス感染は人間社会に交通の本質である「移動」そして「人の交流」という人間社会には欠かせない交通の意義を問いかけた。筆者は、交通は人間が生きていくための権利、基本的な人権と考える。

地域とは

次に、地域である。これまで国土交通省は法律体系や通達において地域を地方自治体の枠組みで捉えてきた。筆者はそのことが地域の交通問題の解決を妨げ交通問題を深刻にした一つの要因であると考えている。しかし、地域公共交通活性化法では、「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」とし、「日常生活」とは、「通勤、通学、日常的な買物、通院、福祉サービス、域内の業務活動、文化的サービスなど」とするように、この法律でも「市町村」、「地方公共団体」を主語におくものこれまでのように地方自治体の枠組みだけにとらわれず、日常生活を中心とした地域としてとらえている。

本稿での地域とは、日常的な暮らしをいう生活圏域で地方自治体の枠を超える場合もある。

地域交通政策における地域は、日常の生活圏域で地域の自治を尊重し、地域の課題を解決するために協同する地域である。的確な政策を立案する場合、日常生活圏域を的確に捉えることが重要である。地域は、①自治会などコミュニティ単位、②自治体単位、③自治体の合併による旧市町村、④自治体の集合単位、⑤歴史経済単位、⑥都市圏域単位等が考えられる。

第32次地方制度調査会の中間報告（2019（令和1）年7月）では「圏域」（大都市などの中心市と周辺自治体で構成）という枠組みで地域が考えられているが、国が一律に地域を指定するという過ちを再び犯すことがないように注視する必要がある。筆者は、地域交通政策を策定する時の日常生活圏域は中学校区・小学校区が一つの目安となると考える。

持続可能な地域社会とは

持続可能な地域社会とは、平和で人間の尊厳が尊重され、人権が保障されるとともに、住民参加のまちづくりによるコミュニティが確立し、食、エネルギー、水等の地域資源を活用した循環型の地域経済が確立している地域社会で、交通や防災が社会的な人間の生活を支える役割を果たす。

我々がめざす持続可能な世界は国際連合憲章の前文「基本的人権と人間の尊厳及び価値と男女及び大小各国の同権とに関する信念を改めて確認し、正義と条約その他の国際法の源泉から生ずる義務の尊重とを維持することができる条件を確立し、一層大きな自由の中で社会的進歩と生活水準の向上とを促進する」と国際連合が提唱する「持続可能な開発目標」¹⁾を重視した世界だ。

宮本憲一は「持続可能な社会」「Sustainable Society (SS) とは、(i) 平和を維持する。とくに核戦争を防止する。(ii) 環境と資源を保全・再生し、地球を、人間をふくむ多様な生態系の環境として維持・改善する。(iii) 絶対的貧困を克服して、社会的経済的な不公平を除去する。(iv) 民主主義を国際・国内的に確立する。(v) 基本的人権と思想・表現の自由を達成し、多様な文化の共生をすすめる。私はこれらの課題を総合的に実現する社会をSSとよんでいる。これらの課題の中で最も困難なのは経済成長と平和・環境保全の関係である。」と提唱する。

筆者は、これらの理念から、私たちがめざす地域社会の原則をまとめた。「私たちがめざす地域社会 10の原則」とは、「1. 社会的な貧困がなく、社会的正義が尊ばれる地域社会、2. 平和で人間の尊厳が尊重される地域社会、3. 生命が安全に保障される地域社会、4. 暮らしに不安や心配がない地域社会、5. 人々が対等に尊重される地域社会、6. 身体が不自由な人たちが心配なく暮らせる地域社会、7. あらゆる文化が尊ばれる地域社会、8. 交通権など基本的人権が尊ばれ、民主主義が確立される地域社会、9. 食・エネルギー・水など地域資源が地域で自給・自立できる地域社会、10. 地域住民の「参加と自治」が保障され、個人・企業・行政が

協同して社会的責任を果たす地域社会」である。

II. 現代日本の現状

1. 世界のなかの日本の現状

世界的統計から日本の交通を考える

日本の交通の現状は、世界と比較して異常なほどクルマ中心の社会ということがいえる。世界の主要国（アメリカ・ドイツ・フランス・イギリス）の交通統計から見られる特徴は、表 1 では、面積 1 km²あたりの自動車保有台数も一番多く、自動車保有台数もアメリカに次いで多く、道路密度は他の国より格段に高い。表 2 の自動車交通事故統計では、人身事故数、死者数はアメリカに次いで多く、歩行中の事故、自転車事故は一番多い。これらの統計から、日本は自動車社会で、歩行者や自転車走行など弱い立場にいる人たちの安全確保のための交通政策が欠如しているのではないかと考える。

世界の交通政策に関わる制度から日本の制度を考える

次に、交通政策に関わる制度の違いを指摘する。フランスでは、1982年に長期間の国民的な議論を踏まえて国内交通基本法が制定された。その法には移動の自由を基本的人権とした交通権を明記している。交通施策に対する財政的な制度も確立され、都市交通区域内に立地する従業員 10 人以上の法人を対象に給与総額に課税される交通税が 1971 年に導入されている。基本的人権としての交通を国、自治体、民間等がささえている。

ドイツでは、「近距離公共旅客交通の地域化に関する法律（地域化法）」（RegG）により国、州、市町の役割が明確にされ、1996 年からこの法律に基づき、ドイツ鉄道の近距離旅客輸送を含む鉄道、バスなどの近距離旅客輸送については、すべて州の権限とされ、必要な財源は、この法律に基づいて鉱油税収の一定額相当を連邦から州へ財源として交付される。また、市町村の交通状況改善のために行う道路や公共交通の施設整備について助成をする制度が 1967 年に創設され、1971 年に「地域交通助成法」（GVFG）として法定化された。この財源は、鉱油税収を充当する。さらに、「教育のための交通」という費用で学割補助のために州が負担している²⁾。

韓国ソウル市では、2002 年、「クリーンで魅力的でグローバルなソウル」という政策目標を掲げ、ソウル市交通本部（交通政策課）は、①公共交通サービスを強化する。②車の利用を減らすようコントロールする。③環境にやさしい交通政策により大気汚染を減らすという三つの目標を掲げた。そして、2013 年 12 月に「ソウル交通ビジョン 2030」を発表し、「乗用車に頼らなくても便利に暮らすことのできるソウル」を 2030 年までにつくりあげようとしている。

また、韓国は、2012年2月22日に「歩行安全及び利便増進についての法律」を制定（同年8月23日施行）した。その法律の目的は、「歩行者の権利を伸長し、歩行者が安全、便利に歩くよう生活環境をつくり、国民の生活向上と公共福祉の増進を図ること」で、自動車社会から人間中心の都市づくりが進められている。

アメリカで特筆することは、公共交通を利用できない人たちへの制度設計が確立し、安全で安心した地域社会が形成されていることである。1990年に成立した米国障害者法によってバスや電車を運営する公共交通機関には、その沿線3/4マイル（1.2km）の範囲においてパラトランジットの設置が義務付けられている。全国どこでもバスや電車がある地域には必ずパラトランジットが存在する。このシャトル・サービスは、通常パラトランジットと呼ばれるもので、パラトランジットとは公共交通機関を補完するものである。パラトランジットは、障害のために公共交通機関を利用できない人のために、小型バスなどに乗り合わせる形で自宅から目的地まで送迎するサービスである。

さらに、アメリカのポートランドにみられるように、今日の公共交通を中心としたまちは、モータリゼーションの時代、「過度にクルマに依存する都市政策がもたらしたスプロール化の弊害である道路渋滞、コミュニティの崩壊が深刻になる」とクルマ社会を前提とした近代都市計画からの脱皮を目指す新たな都市論で、スプロールの弊害を打破しようとする新たなまちづくり運動・考え方のニューアーバニズムにより生まれた。以上の世界の政策理念や予算措置を伴う法制度は日本の交通政策にはない。

2. 現代日本の地域交通の現状

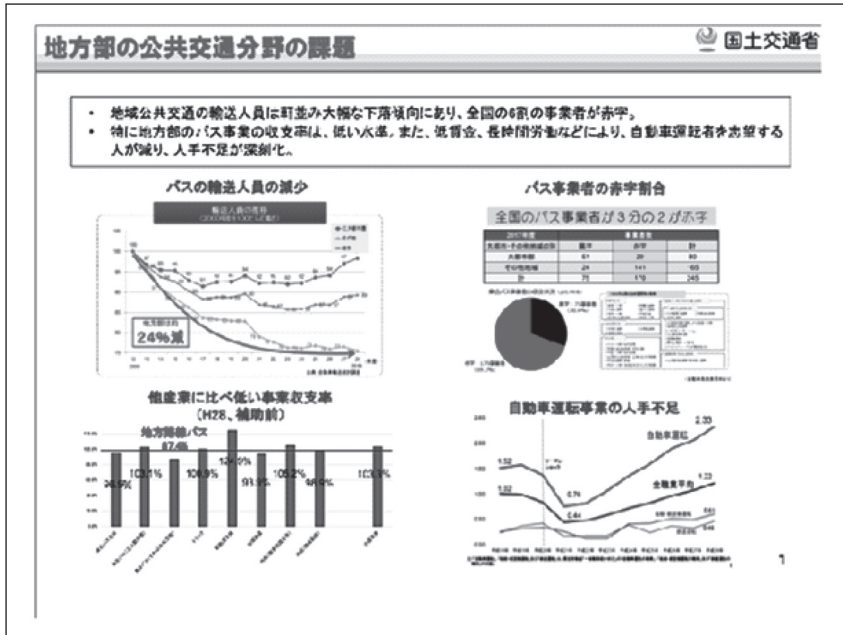
現代日本の地域交通は、乗合バス、タクシー、地方鉄道などの公共交通が衰退して、地域の交通確保は切実で深刻な交通問題になっている。（図3）そのため、地域では多くの自治体が主体にコミュニティバスや乗合タクシー等を交通事業者に運行を委託して地域の交通が確保されている。国土交通省は乗合バスの65%、地域鉄道74%が赤字事業者³⁾とし、運輸事業の経営事業は悪化しているのとらえ、地域公共交通活性化法にもとづく地域公共交通確保維持改善事業等の公共交通の再生を図る施策を進めている。

過疎地域においては、自家用自動車による有償運送で地域の人々のボランティアによって交通が確保されている現状がある（図6）。

では、何故、このような深刻で切実な交通問題が生じたか。本稿のはじめににおいて行政不作為と国家予算の執行を指摘したが、さらに、次の要因を指摘する。

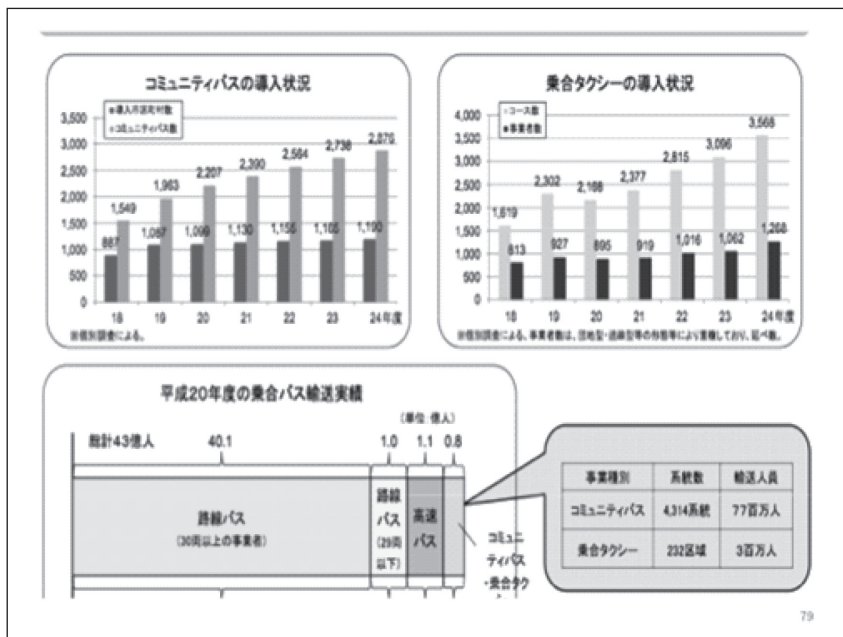
現代日本の地域交通を歴史的に見ると、現在の地域交通の危機は二度目である。一度目は、1960（昭和35）年代からのモータリゼーションにより、地域から路線バスの路線が撤退した時期に旧運輸省は市町村に自家用自動車有償運送「許可」制度と脆弱な補助制度で対応し、抜本

図 4 - 地域交通における交通の現状



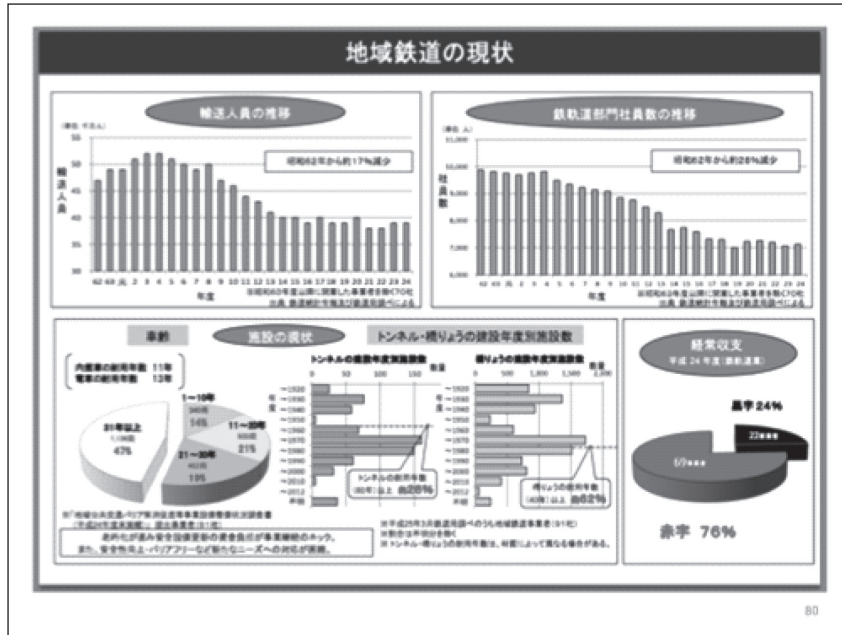
出典：国土交通省資料

図 5 - 現代日本の地域交通の現状① (コミュニティバスなど)



出典：国土交通省資料

図6 - 現代日本の地域交通の現状②（地域鉄道）



出典：国土交通省資料

図7 - 現代日本の地域交通の現状③（自家用自動車の有償運送）



出典：国土交通省資料

的で総合的な交通政策と財政制度の確立を怠った。モータリゼーションに対する的確な交通政策を確立されなかったことが今日の交通問題を深刻にした大きな要因の一つであると考えられる。さらに、地域交通を深刻にした政策が 2000 (平成 12) 年代以降の運輸事業の規制緩和政策で、その政策により公共交通はさらに衰退し、交通問題はより深刻で切実なものとなった。

二つ目は、国・自治体をはじめ国民のなかにも、公共交通への理解が不足していたことである。中部地方交通審議会⁴⁾では、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⁵⁾を行なった。その背景には自動車交通を優先する市民の意識と政策があった。

三つ目は、憲法の地方自治をいかした住民参加が交通政策にいかされていなかったことである。地域交通を所掌する道路運送法は、1947 (昭和 22) 年 12 月に成立した時は、「行政の民主化について中央・地方に道路運送委員会の設置」や「首長の意見の尊重」が規定されていたが、4年後の 1951 (昭和 26) 年 6 月に公布された現行道路運送法にはこれらの規定は削除され、協議会設置の規定が法律に規定されたのは 2007 (平成 19) 年に公布された地域公共交通活性化法で、56 年間地域の声が政策に届きにくい状況が続いた。

四つ目は、憲法を羅針盤として政策議論がされなかったことである。行政、有識者による「自己責任」、「自助」による地域づくりが優先して、憲法第 22 条 (移転の自由)、第 25 条 (生存権)、第 13 条 (幸福追求権)、第 8 章 (地方自治)、前文 (平和的生存権) からの政策議論がなされていない。

したがって、これらの要因から展望ある地域交通政策を模索するならば、モータリゼーションに対応する交通政策を確立すること、運輸事業の規制緩和政策の見直しを図ること、自家用自動車による有償運送等から持続可能な交通を行政が責任をもって確保する交通政策を確立することが現代の地域交通問題を解決する鍵となる。

Ⅲ. 交通権を保障する地域交通政策の提言

地域交通政策の理念

以上の現代日本の現状をふまえ、地域交通政策を提言するにあたり、地域交通政策の理念を明確にする。

筆者は、地域交通政策の政策理念には、交通権、クロスセクターベネフィット、木曾町の交通政策の理念、そして、アメリカでのクルマ社会を前提とした近代都市計画からの脱皮を目指す新たな都市論で、スプロールの弊害を打破しようとする新たなまちづくり運動・考え方であるニューアーバニズムを政策理念の中心的な考え方とする。これらを政策理念として、地域交通問題を解決する政策を提言する。

交通権

交通権は、重度障がい者の「私も外に出たい」という切実な願いから交通権学会が「国民の交通する権利」とし、憲法第22条（居住・移転および職業選択の自由）、第25条（生存権）、第13条（幸福追求権）など関連する人権を集合した新しい人権として定義づけた。そして、交通権憲章では、①平等性、②安全性、③利便性、④文化性、⑤環境保全、⑥整合性、⑦国際性の尊重などを交通権実現の原則とすることを提案している。筆者は、交通権がめざす地域社会とは、「誰もが、いつでも、どこでも安全で安定した豊かな交通を享受できる地域社会」で、そのためには地方自治の本旨、憲法前文にある平和的共存が交通権の実現に大きな力となると考える。

クロスセクターベネフィット⁶⁾

クロスセクターベネフィットとは、「ある部門でとられた行動（出費）が、他部門に利益（節約）をもたらす」という考えで、公共交通への税負担は、多くの社会的な便益をもたらすものであるという考えである。

名古屋市では、河村名古屋市長が市長就任直後、敬老パスの廃止を打ち出した。市民の反対運動もあり2013（平成25）年に名古屋市は自ら日本能率協会に敬老パスがもたらす影響調査をした。社会参加、健康効果、経済効果、環境効果等を調査したところ、支出した事業費の2.4倍の経済効果をもたらすことが明らかになり廃止を思いとどまり、今では市営交通だけでなく、名古屋鉄道やJR東海でも敬老パスで乗車ができないか名古屋市は検討をしている。交通は、地域全体に大きな社会的便益をもたらす。

木曽町の交通政策

木曽町の交通政策とは、長野県木曽町が2005（平成19）年に合併⁷⁾で発足したとき、2007（平成19）年4月1日から本格的に運行した木曽町生活交通システムの政策理念である。「公共交通はまちづくりの土台である。交通は命と国土を守る 命の交通網」という理念である。また、ルクセンブルクでは、2020年3月から国内の公共交通機関すべてが無料化になった。交通は国づくりの土台ともなっている。

ニューアーバニズム

モータリゼーションに対する考えとして、「過度にクルマに依存する都市政策がもたらしたスプロール化の弊害である道路渋滞、コミュニティの崩壊が深刻になり、これらのクルマ社会を前提とした近代都市計画からの脱皮を目指す新たな都市論」で、スプロールの弊害を打破しようとする新たなまちづくり運動・考え方がニューアーバニズムで、1980年代以降、LRT

（Light Rail Transit 次世代の軌道系交通システム）を中心に歩行者・公共交通を優先する公共交通指向型の開発が全米各都市で増えてきた。コンパクトシティを目指す日本の各都市には政策理念として取り入れるべき考えである。

以上の考えを政策の理念にすえて交通権を保障する地域交通政策を提言する。

交通権を保障する地域交通政策 10 の提言

これまでの現代日本の現状から地域交通政策への提言 10 を国及び地方自治体、国民に問う。

- 提言 1. 現行の交通政策基本法を交通権が保障された交通基本法へ改正すること。
- 提言 2. 国は、クルマ社会から持続可能な社会をめざす総合的な交通政策を確立すること。
- 提言 3. 地方自治体は、交通権を保障し、住民参加・自治の拡充、情報公開の徹底を図る交通基本条例と地域交通政策を制定すること。
- 提言 4. 国は、交通基金創設による財政制度と総合的な交通行政組織の確立を図ること。
- 提言 5. 国は、運輸安全委員会を独立機関とするとともに交通運輸産業の労働環境の改善を図ること。
- 提言 6. 国、地方自治体は、人口減少・高齢化社会に向けた安全で安心できる制度設計をすること。
- 提言 7. 国は、運輸・物流のモーダルシフトとトラック事業者の協同化を図り、地方自治体は地域防災対策と一体になった物流政策を確立すること。
- 提言 8. 国は、自然災害を被っている地方鉄道など公共交通を維持する制度を確立するとともに地域公共交通活性化法を総合的な地域交通を確保する法律へ改正すること。
- 提言 9. 国は、運輸事業の規制緩和政策など国土交通行政を検証する検証委員会を国土交通省から独立して設置すること。
- 提言 10. 国・地方自治体、国民は、交通、エネルギー、教育、福祉分野が協同して持続可能な地域社会を目指すこと。

提言 1. 現行の交通政策基本法を交通権が保障された交通基本法へ改正すること

今日の現状のもと、最大の課題は、現行の交通政策基本法⁸⁾が、法律制定に向け国民的な議論をへず、憲法の理念を具現化するという基本法として交通分野においてどのような社会を構築するかという理念をもちえないことである。

法第三条⁹⁾では国際競争力の強化に寄与することを交通の機能の確保とし、第一条¹⁰⁾目的では、国民経済の健全な発展を図るなど経済的な価値を重視し、交通が果たす豊かな人間生活の実現への理念が欠如している。

また、現代の地域における最大の課題である自動車事故防止など交通安全に対しては、第一

条で「交通安全対策基本法と相まって、交通に関する施策を総合的かつ計画的に推進し」と自動車交通事故を地域交通政策で解決するのではなく、自動車の円滑な交通を図る交通安全対策基本法にゆだねていることは大きな問題である。同時に、重大な事故を引き起こす要因となっている運輸事業の労働環境の改善への基本的な方針もないがしろにされている。また、何よりも地域で衰退する交通の確保に対する基本的な考え方が明確にされていないように現代社会の大きな課題を解決する基本的な政策理念が欠如している。

さらに、憲法の理念である基本的人権の実現、地方自治の本旨など憲法の理念を具現化するという基本法としての理念やそのための国及び地方自治体の責務、地域住民の参加及びその財政的な制度を確立する規定が明記されていない。

交通権を保障した交通基本法への改正の提言

筆者が提言する交通基本法は、交通は人間社会の生存の基礎で基本的人権であることを明確にし、現行条文にある「交通安全対策基本法¹¹⁾と相まって」や第七条で「交通安全対策基本法その他の関係法律で定めるところによる」でなく、交通安全に対しても交通基本法が責任を持って解決する基本法とすること。さらに、交通政策基本法における国、地方公共団体の責務は、同法第二条から第六条に定める交通に関する施策について基本理念にのっとり、交通に関する施策を総合的に策定し、及び実施する責務を有するとしている。

しかし、スポーツ基本法は、前文で国民生活に目を向けスポーツの意義、世界平和への貢献が明記され、これを第一条で目的とし、第二条で基本理念として8項に及ぶ規定を定めてこれを実施することを国の責務と規定するように改正交通基本法において憲法の国民主権にのっとりた視点で国の責務を明記することを提言する。

さらに、国民が交通を享受するための財政制度の基本的な方針を明確にすることが理念法としての基本法の役割である。交通権を保障する財政措置を明確にすることを提言する。

そして、地方自治の本旨を実現する規定では、政策への国民の参加と自治を明確にすること、交通を支える運輸事業の安全や労働環境に対する基本的な政策方針を明記することを提言する。

本稿では、紙面の関係から具体的に前文、条文を示すことができないので、『交通は文化を育む』と交通権学会の論文を参照にされたい。

提言 2. 国は、クルマ社会から持続可能な社会をめざす総合的な交通政策を確立すること

現代日本の地域交通をこれほどまでに深刻な地域問題としたのは、戦後日本の交通政策¹²⁾に自動車交通が及ぼす地域交通の衰退、都市のスプロール化を解決する都市計画、環境政策などを含めた総合的な交通政策を確立しなかったという行政の不作为がある。そのため、地域交

通はより深刻化し、スプロール化による開発で環境悪化、コミュニティの喪失、食料自給を支える農業への影響はこれまで以上に深刻になった。

さらに、自動車事故を交通安全対策基本法に基づく道路交通法にその対策だけをゆだね、歩道橋建設などクルマを優先する交通対策を助長し、国民に対してもクルマ優先意識を定着させたことが、今日の悲惨な交通事故の多発を招いている。ここでも、クルマ社会に対する適切な交通政策の不作為が指摘される。

通学児童の自動車事故が発生した京都府亀岡市内、横浜市内、豊中市内の自動車事故に対してメディア等は、高齢者の運転免許問題や若者の無謀な運転を事故の本質のように取りあげますが、現地調査を行うとクルマを優先したことによる事故であることがわかる。これらの自動車事故は、総合的な交通政策で解決を図る課題であることを教訓としたい。

2008 (平成 20) 年 6 月、最初にソウル市を交通調査した時のソウル市交通政策の目標は、「クリーンでグローバルなソウル」で 3 つの政策目標を立てた。一つは、公共交通サービスを強化する、二つは、車の利用を減らすようコントロールする、三つは、環境にやさしい交通政策で大気汚染を減らすことである。この目標の実現に向け市の主導で市内の約 70 バス事業者を路線再編などバスシステム改革で利便性の向上が図られ競争から協同のシステムを確立し、安全で効率的な運行を実現した。

2013 (平成 25) 年 12 月には、「ソウル交通ビジョン 2030 (案)」を発表し、「2030 年までに乗用車に頼らなくても便利に生活できる都市に進化します」と歩道や自転車の整備を進めている。2018 (平成 30) 年 9 月調査では、世宗大路の歩道空間が年々広くなることを感じるとともに、清溪川復元事業による高速道路撤廃の他に「ソウル路 7017」にみる高架道路を遊歩道にするなど進化をしていることを感じる。2019 (令和 1) 年 7 月 16 日付け東亜日報は、朴ソウル市長が「人間中心の自転車革命」宣言をし、「市内の道路交通政策において歩行者や自転車を最優先に公共交通機関を中心に自動車を中心に設計された交通体系を再編する」と報じた。このように、韓国ではクルマ中心から人間中心の交通政策に転換された。

2011 (平成 23) 年に 4 ヶ月滞在して交通調査をしたポートランドでは、ニューアバニズムによる路面電車の復活などクルマ社会から公共交通を中心としたトランジェットモールが確立され、2015 (平成 27) 年に歩行者と路面電車だけの橋「Tilikum Crossing」ができ、路面電車の交通体系も進化をしている。

では、東京都はどうか。「世界一の都市にふさわしい利用者本位の交通体系をめざして」と 2015 (平成 27) 年 1 月に東京の総合的な交通政策のあり方検討会が報告書をだした。「世界一の交通体系」とは、A: 国際競争力を支える交通体系、B: 安全・安心な交通体系、C: 快適で便利な交通体系、D: 豊かさを実感でき環境にも優しい交通体系として自転車の活用、歩行者中心の空間創出をあげているが、自動車交通についてはふれられていない。

総合的な交通政策を確立する提言

国は、交通安全についても交通政策で解決を図るという方針のもと、クルマ中心から安全な歩行・自転車走行や公共交通を優先する総合的な交通政策を確立することを提言する。さらに、公共交通に乗車できない障がい者や高齢者の交通の享受、自動車交通量の抑制・誘導、自動車交通事故を防止する総合的な交通政策を策定することが国の責務であることを提言する。

提言 3. 地方自治体は、交通権を保障し、住民参加・自治の拡充、情報公開の徹底を図る交通基本条例と地域交通政策を制定すること

戦後以来、地域交通の確保は、主に道路運送法、鉄道事業法など事業法にもとづき交通事業者からの事業計画変更などの申請を国土交通省の出先機関が審査してバス路線やバス停留所の位置が決められ、自治体や地域住民が意見を述べることなく地域の交通を確保するという法律体系であった。審議会など委員会に利用者代表団体などが委員に就任していることをもって国民の意見を聞いているという仕組みにはなっているが、地域の交通を地域住民の意見と議論で創り上げていくという政策立案に住民が参加する仕組みにはなっていない。そのことが、現代日本の地域交通を深刻にさせてきた大きな要因の一つと考える。

国土交通省は、地域交通の衰退をこれまでの方向を転換して地方自治体に交通の確保を担わせた。地方自治体は、国のちぐはぐな方針に迷わされながら地域公共交通網形成計画を策定して地域交通の確保をめざしている。そのようななかでも、2017（平成29）年4月1日には豊橋市が「豊橋市の公共交通をともに支え育む条例」を制定したように、2014（平成26）年12月時点で全国6市1県が「公共交通条例」を制定したと国土交通省は公表している。

ここで指摘したいことは、これらの条例は、主に「公共交通の維持及び活性化」を目的にした条例で、地域での通学路における自動車事故、公共交通を利用できない人たちの交通確保など地域の深刻で切実な交通問題の課題に答えていないのが現状だ。

筆者は、これらの地域の課題を反映した条例を制定することでまちづくりの目標が明確になるため、住民参加や情報公開の徹底を図る交通基本条例¹³⁾と地域交通政策を制定することを提言する。

提言 4. 国は、交通基金創設による財政制度と総合的な交通行政組織の確立を図ること

地域交通への国の予算は、年々、減額され、地方自治体に対し責任だけを押し付け、財政的な保障がされていないのが現状である。国土交通省は地域交通を確保するための予算として地域公共交通確保維持改善事業費として予算化をしているが、その補助事業は、国が補助事業の内容を決めていること等から地域が地域の課題を解決するための補助制度となっていないばかりか単年度予算のため地方議会や地域住民と十分な話し合いがなされないまま申請に及ぶとい

う現状がある。そのため、地方自治体は予算の獲得が目的となり、国土交通省や他の省庁などの補助制度を探し求めているというのが実態である。地方自治体は特別交付税や過疎債等あらゆる措置を施し経費を補填している。外国では、公共交通に関わる経費は運賃等の収入では賅うことはできないという前提にたち国、地方自治体、企業が経費を補填して持続可能な財政体制を確立している。

新型コロナウイルス感染に対する令和 2 年度第一次補正予算 (2020 (令和 2) 年 4 月 20 日) について国土交通省は、①次の段階としての官民を挙げた経済活動の回復、②強靱な経済構造の構築を基本的な考えとして、国内に向けた観光需要喚起策とする官民一体でのキャンペーンとして「Go To キャンペーン事業」に 1 兆 6794 億円を計上している。第二次補正予算 (2020 (令和 2) 年 5 月 27 日) では、地域公共交通における感染拡大防止対策 138 億円とテレワーク環境整備 31 億円にとどまる。今、政府、国土交通省が補正をしなければいけない予算は中小の物流事業者、貸切バス事業者、地方鉄道・バス事業者・タクシー事業者への支援ではないか。なぜ、このような国民の生活を支えているところに予算が配算されないか、その一つには地域の状況をあまりにも熟知していないこともある。地方運輸局をはじめ各地方支分部局から地域の実態を本省に発信していないか本省が無視しているか、組織を含め予算配分のあり方を国民は監視することが重要である。

では、アメリカはどうか、2020 (令和 2) 年 4 月 7 日、一般財団法人 地域公共交通総合研究所の小嶋理事長は、「新型コロナウイルス影響下での地方生活交通維持に向けた緊急対策提言」で、「自動車大国のアメリカでは公共交通維持に 250 億^{ドル} (2689 億円) の緊急支援が既に実行されています」とし、その政策パッケージの 4 つのポイントをあげている。「①使い道は各州の判断で地域事情を考慮した使い道をしてよい、②州が独自に展開する公共交通支援策に対して連邦政府からの資金拠出手厚くする (例: 通常の 50% 補助→これを 80% 補助まで引き上げる) ③公共交通向けの補助金の対象期間を 30 日延長する、④緊急事態が宣言された州では公共交通規制要件を大胆に緩和し規制緩和一覧として直ちに公表する」とある。このような予算措置を日本も行う責務がある。

このような現状から、地域交通を確保する財政制度は、法律で定める等持続可能な制度を確立すること、地域の課題解決のための予算配分であること、各省庁の窓口を一本化すること等が地方自治の本旨に適した制度設計と考える。具体的には、交通基金の創設をはかり、地方自治体の申請を審査して予算を配分する制度を法律で明確にすることを提言する。

基金の財源は、予算の組み替えと企業への賦課をする制度の確立で対応する。予算の組み替えは、国土交通省の港湾、空港、道路予算額の一部を流用すれば現行予算の数倍の予算額が確保される。また、企業の賦課制度は、従業員の通勤手段の確保及び地域への社会的責任であり、企業の課税を検討することも提言する。

提言 5. 国は、現行の運輸安全委員会を独立機関とするとともに交通運輸産業の労働環境の改善を図ること

戦後 75 数年の間、運輸事業の重大事故が多発しているが、その教訓が交通政策に生かされているとは思われない。戦後の重大な自動車事故を通して事故の本質を検証する。

当時、交通戦争と呼ばれていた 1966（昭和 41）年 12 月 15 日に愛知県猿投町（現在豊田市）で発生した自動車交通事故¹⁴）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。この事故の原因は、自動車運転手（当時 29 歳）が供述した「疲労が蓄積し居眠り運転をした」ということで終了した。しかし、事故の新聞記事を読みると、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い、早朝から数回の輸送を依頼する等無理な輸送を荷主が強要した運送契約の疑いがあることを強く感じる。現在も続く、運送の不適切な取引がもたらす運転者の過労が大きな事故の要因と考えられる。

さらに、飛騨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 日岐阜県加茂郡白川町の国道 41 号線で土砂災害によるバス事故である。この事故の争点は、当時、集中豪雨の災害時における国道の管理・対応や運転者の判断が問われたが、事故の原因は解明されていない。当時の新聞記事を読みると、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を問い、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論調の記事もある。

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明らかになる。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。

次の事例は、2012 年 12 月 2 日に山梨県大月市笹子町の中央自動車道上り線笹子トンネルで天井板のコンクリート板が約 130 m の区間にわたって落下し、走行中の自動車が巻き込まれ 9 名が死亡した事故から国土交通省から独立した運輸安全委員会設置の必要性を述べる。この事故に対し横浜地検は中日本高速とその子会社の過失は認めたものの、再発防止のために必要で遺族も求めている「事故前に天井板を撤去する計画が取りやめになった」、「その代わり大規模点検も急ぎょ縮小されて、崩落した区間の打音点検が実施されなかった」ことで、これらは国土交通省が事故後に専門家を交えて作成した調査報告書には解明されていない。会社自ら調査をして遺族を含めた国民に対し説明をすることが公共事業に携わる会社としての社会的

責任で、事故の再発防止にはこれらの因果関係を明確にする必要がある。中日本高速会社は、高速道路株式会社法に基づいた法人で主要株式は財務大臣が 100% で、国土交通省の管理監督下にある。代表取締役はじめ多くの役員が国土交通省の退職者で占める。これまでアメリカ国内での日本航空会社の事故で独立機関のアメリア国家運輸安全委員は日本の航空行政の規制緩和政策が事故をもたらしたことも大きな要因であるという指摘をしたが、日本の当時、航空・鉄道事故調査委員会はそのことを指摘しなかった。

このトンネル事故も含め国土交通省の管理監督下にある事故については、自らの政策を含めた原因追求には限界がある。ここに、独立機関の設置の必要性がある。

最近では、軽井沢スキーバス事故¹⁵⁾ 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」を問題にして適正な取引を検討している。問題はこのような不適切な取引は戦後以来発生し、運輸事業において重大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にある。

筆者は、運輸事業の重大事故だけでなく、通学路における自動車交通事故も含めて事故の背景、事故の本質的な原因追及、行政の政策的な不作為も含めて検証する機関の必要性を感じる。運輸安全委員会は、重大な交通事故の原因を追及するのみならず、原因の背景を交通政策からの視点で検証し、交通政策担当官庁からはなれ、独立した機関とすることを提言する。

提言 6. 国、地方自治体は人口減少・高齢化社会に向けた安全で安心できる制度設計をすること

朝日新聞が報じた地域における交通の現状を取りあげた記事¹⁶⁾がある。この記事の論点は、運輸事業の赤字経営による地域交通の危機を地域で守るということを主張する記事で、今日の日本の地域交通の現状を表している。

この記事で両備グループの小嶋代表は国のビジョン、総合的な政策・方針が明確にされていないこと、財政制度が確立されていないことが地域交通の危機を招いていると指摘する。さらに言えば、この危機的な状況は政策がもたらしたものと見える。それは、1965 年当時、モータリゼーションが発達し、地域のバス路線が撤退に追い込まれたとき、国は自治体による自家用自動車有償運送の許可と車両購入費などの補助制度による交通政策にとどまったことが今日の深刻な交通問題を引き起こしたもので、再び地域に自家用自動車の有償運送による政策を押し付けるようなことを繰り返してはならない。

極度の不安がもたらしている人口減少・高齢化社会では安全で安心できる制度設計が必要である。子育て世代については、世界の現状から見ても保育費、義務教育費の無償化、指導委員・教育従事者の増員、教育施設の充実が国防の安全保障より優先されるべき政策である。若者から中高年齢層の労働者階級には、働きがいのある労働の保障である。昨今の労働者不足の大きな要因の一つが劣悪な労働環境による雇用喪失である。高齢者においては、高齢者の人権

と人間としての尊厳が尊重され社会参加により地域で安心して暮らせる地域社会が誰もが安心できる地域社会である。

交通問題では、誰もが、安全で安心して交通が享受できる地域社会を形成するための制度設計を早急に確立する必要がある。具体的には、①公共交通の活性化を目的とする公共交通活性化法を地域の交通を確保することを目的とした地域交通確保法に改正する、②その法律には公共交通も利用できない人たちの交通確保の措置とその財政制度の確立をすることが緊急な課題である。

脱クルマ社会を目指すニューアーバニズムとパラトランジェットシステムによる交通政策

2011年、アメリカ・ポートランドでの調査で明らかになったことは、誰もが安心して社会参加ができる制度が確立されていることである。1980年代以降、アメリカでは、歩行者・公共交通優先の取組を進める都市が増加した。81年・サンディエゴ、85年・バッファロー、86年・ポートランドではライトレールの導入がはじまった。93年頃から、過度にクルマに依存してきた都市政策がもたらしたスプロール化の弊害を打破しようと新たなまちづくりの運動・考え方であるニューアーバニズムがアメリカ全土にひろがった。このニューアーバニズムをいかした公共交通指向型の開発（TOD）により、自動車交通に対する抑制政策が現在の住みやすいまちづくりを形成したといえる。同時に、この政策を連邦政府などは法制度や財政制度を確立して支えている。

そして、1964年に都市大量公共輸送法（UMTA）、1990年に米国障害者法（ADA）（Americans with Disabilities Act of 1990）が制定され、障害者差別解消法が2016年4月から施行された。その結果、連邦政府による支援制度が充実され、バスや電車を運営する公共交通機関には、その沿線3/4マイル（1.2km）の範囲においてパラトランジェット¹⁷⁾の設置が義務付けられるなど公共交通を利用できない人でも安心できる制度が法律で明記された。このシステムは、障害があるためにバス停や駅までの行き来や乗り換えが困難な人や目的地までの行き方やどの駅で降りたらいかがが分からない人がその対象で、一般のバスや電車を使えない人にとっては通学・通勤や日々の買い物、通院や娯楽まで、社会参加のためにはなくてはならないものである。

ワシントンDCでは、一人の乗客を目的地まで届けるために、片道で平均40ドル（3,000円強）のコストがかかるが、利用者が払う運賃は片道3ドルだったのが最近値上げされて最大7ドル、ポートランドのパラトランジットだと2ドルで利用できる。デンバー市では、バス停から3/4マイル以内で午前6時から深夜2時までの間、無料で利用できる。

ここで提言する「高齢化社会に向けた安全で安心できる制度設計」とは、ボランティアによる自家用自動車有償運送のような脆弱な交通サービスでなく、アメリカのパラトランジェットのように法律で行政の責務が明確されている制度である。

提言 7. 国は、運輸・物流のモーダルシフトとトラック事業者の協同化を図り、地方自治体は地域防災対策と一体になった物流政策を確立すること

トラック輸送は、国民の生活物資を輸送する基幹的な輸送機関として国内貨物輸送の約 6 割（トンキロベース）を占めている。そのトラック事業の事業者の 99% が中小企業（資本金 3 億円以下又は従業員 300 人以下）で脆弱な体質で、荷主との取引も不適切で下請化という状況が戦後以来の大きな課題となっている。また、最近のトラック運転者不足は顕著で、その要因は多くあるが、大きな要因の一つが運輸事業の労働環境の劣悪化である。

そのような課題を解決するためトラック事業の協業化、協同化を推進して、中小事業者の体質強化、効率的な経営、労働環境の改善を図り運転者不足を解消することを目指すことが急務である。国はそのための物流政策と指針を示すことが責務となっている。

さらに、地域の日常生活物資の輸送は、災害時には機能不全となり、暮らしと命の危機をもたらすことを東日本大震災で経験したにもかかわらず、その後の災害において、その経験がいかされていない。東日本大震災の災害時には緊急輸送確保のために国は輸送確保命令を発出したり、日常的に県境を越えた広域の輸送体制を確立する指針を示すことが国の責務である。地方自治体は周辺自治体と日常的に日常生活物資の確保のため地域防災対策の一環として地元物流業者と災害時の日常生活物資の輸送確保を含めた物流政策を確立することを提言する。

提言 8. 国は、自然災害を被っている地方鉄道など公共交通を維持する制度を確立するとともに地域公共交通活性化法を総合的な地域交通を確保する法律へ改正すること

2007（平成 19）年法律第 59 号として制定された地域公共交通の活性化及び再生に関する法律は、改正に改正を重ねている。以下、改正経緯を述べ、問題を明確にする。

地域公共交通の活性化及び再生に関する法律は、2007（平成 19）年法律第 59 号として制定され、その目的は、「市町村による地域公共交通総合連携計画の作成及び地域公共交通特定事業の実施に関する措置並びに新地域旅客運送事業の円滑化を図るための措置について定めることにより地域公共交通の活性化及び再生のための地域における主体的な取組及び創意工夫を総合的、一体的かつ効率的に推進し、もって個性豊かで活力に満ちた地域社会の実現に寄与すること」で、次のように改正した。

改正された目的は、「交通政策基本法の基本理念にのっとり、地方公共団体による地域公共交通網形成計画の作成及び地域公共交通特定事業の実施に関する措置並びに新地域旅客運送事業の円滑化を図るための措置について定めることにより持続可能な地域公共交通網の形成に資するよう地域公共交通の活性化及び再生のための地域における主体的な取組及び創意工夫を推進し、もって個性豊かで活力に満ちた地域社会の実現に寄与することを目的とする。」とし、2014（平成 26）年 11 月に施行した。（下線は変更箇所 筆者）

その改正理由は、「持続可能な地域公共交通網の形成に資する地域公共交通の活性化及び再生を推進するため、市町村等による地域公共交通網形成計画の作成、同計画に定められた地域公共交通再編事業を実施するための地域公共交通再編実施計画の作成、同計画が国土交通大臣の認定を受けた場合における同事業の実施に関する道路運送法等の特例等について定める必要がある。これが、この法律案を提出する理由である。」とある。

さらに、2016（平成28）年8月施行した改正法律の理由は、「持続可能な地域公共交通網の形成に資する地域公共交通の活性化及び再生を推進するため、認定軌道運送高度化事業等の実施に必要な資金の出資等の業務を独立法人鉄道建設・運輸施設整備機構に行わせる等の措置を講じるほか、独立行政法人に係る改革を推進するため、同機構について高度船舶技術に関する業務の廃止等の措置を講じる必要がある。これが法律案を提出する理由である。」とした。この一連の法律改正の推移から明らかになることは、この法律は、公共交通の活性化のために予算措置を講じるなど地域の交通問題など地域の課題にこたえた法律でないことが明確になった。さらに、地域公共交通総合連携計画から地域公共交通網形成計画にするなど地方自治体の主体的な政策づくりを進める方針になってなく、地方自治体は連携計画を策定し、さらに網計画を策定しなければ予算が確保できないと地方自治体は国の無責任な方針に振り回される結果となった。

さらに、2020年4月14日、これまでの地域公共交通活性化再生法を「持続可能な運送サービスの提供の確保に資する取組を推進するための地域公共交通の活性化及び再生に関する法律等の一部を改正する法律」として関連法の改定案が衆院国土交通委員会で可決された。

その改正理由は、「持続可能な運送サービスの提供の確保に資する取組を一層推進するため、地方公共団体による地域公共交通計画の作成及び同計画に定められた事業の実施に係る関係法律の特例、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、旅客運送事業の経営の安定に資する貨客運送効率化事業の推進と調和した流通業務総合効率化事業の促進のための国と地方公共団体の連携の確保に係る規定の整備等の措置を講ずる必要がある。」とし、「これが、この法律案を提出する理由である。」としている。

この流れから大きな問題点を指摘する。

一つは、法律の中で地方公共団体に連携計画、網計画、地域公共交通計画など地方公共団体の意見を聞くことなく変更を繰り返し、地方自治の本旨をないがしろにし、混乱を招いている。その背景には計画を策定する自治体が予想以上に少ないことにあると思われる。地域の切実な交通問題を解決するための法律改正になっていない。

二つ目は、特定事業、高度化事業等、地域の要望を反映し、地域の課題解決のための事業の推進になっていない。国の一方的とも思われる事業の押し付けによる法律改正で、地域の課題解決のための法律改正になっていない。

三つ目は、公共交通活性化法にもとづく多くの事業展開を法改正で進めようとしているが、多くの地域で公共交通の活性化が図られたとは思われない。そのため、交通政策基本法第五条の「交通手段の選択に係る競争」を図るため移動手段の選択肢を広げる必要があると自家用自動車による有償運送を法改正で公共交通に位置づけた。

これらは、持続可能な地域社会の実現とは裏腹な方向である。地域の課題にこたえ、自治体の主体性を活かした計画づくり、それに見合う予算措置、そして誰もが安心できる安全な輸送体制づくりを提言する。

ドイツでは、「近距離公共旅客交通の地域化に関する法律（地域化法）」が 1996 年に制定され、この法律に基づきドイツ鉄道の近距離旅客輸送を含む鉄道、バスなどの近距離旅客輸送については、すべて州の権限とされ、必要な財源は、この法律に基づいて鉱油税収の一定額相当を連邦から州へ財源として交付されている。また、市町村の交通環境改善のために行う道路や公共交通の施設整備について助成をする制度が 1967 年に創設され、1971 年に「地域交通助成法」(GVFG)として法定化された

さらに、2019 (令和 1) 年 10 月の台風など災害における被災で地方の鉄道が不通となり、民間調査では、現在 11 事業者、24 区間が不通となっている。特に、地域鉄道¹⁸⁾は、事業維持が課題のうえに自然災害に対する対応が近年日常的になっている。さらに、忘れていけないことは、JR 東日本鉄道常磐線の富岡駅から浪江駅区間である。2011 (平成 23) 年 3 月に原発災害により被災して以来、やっと、2020 年 3 月 14 日に開通した。筆者は災害後、4 回にわたりこの周辺の調査をしている。交通権という人権が人災において犯されている状況が 9 年間も続いたことを忘れてはいけぬ。

自然災害を被っている地方鉄道を早急に国の責任で復旧させるとともに、地域の課題を解決する地域交通確保に関する法律への改正を提言する。

提言 9. 国は、運輸事業の規制緩和政策など国土交通行政を検証する独立した検証委員会を国土交通省から独立して設置すること

旅客運送事業の規制緩和政策は、2002 年に乗合バス・タクシー事業、2000 年に鉄道・旅客船事業が法改正により実施された。この政策に対しての評価は様々であるが、ある論文¹⁹⁾では、「乗合バス事業では、競争による市場の活性化はあまり見られないが、退出の増加による生活路線の空白化も懸念されたほどは生じていない。また、貸切バスとの規制の違いにより競争が阻害されている可能性もあるため、競争基盤の平等化が必要である。タクシー事業では、競争による効果も見られたが、一方で規制緩和による弊害が生じているとの指摘もあり、特に、社会的規制の強化が求められる。鉄道事業では地方で路線撤退の提案やそれに対する議論が数多く行われており、路線維持が必要な場合などでは地方自治体が果たす役割が大きくなっ

ている」と述べている。

ここではふれていないが、地方運輸局で事業許可の審査をしていた筆者の経験からも貸切事業やトラック事業の市場参入は凄まじく、競争激化を招き、輸送量を取り合う市場となっている。

これらの状況を国土交通省は交通政策にどのように反映しているかといえば、一部、社会的規制を強化するにすぎず、深刻化する地方鉄道への政策が提起されていない。このような規制緩和政策がもたらしたことを国民の暮らしと命の視点で独立した検証委員会において検証し、規制緩和政策の弊害を解消する交通政策を模索することを提言する。

提言 10. 国・地方自治体、国民は、交通、エネルギー、教育、福祉分野が一体となった持続可能な地域社会を目指すこと

現代日本の地域社会では、交通問題をはじめ福祉、教育などの課題が相関している。そのなかでも地域での課題は財政危機による公共サービスの民営化、農水産業の衰退の一方、駅前開発に重点を置くまちづくりが進められている。さらに、地域のコミュニティの指針とされる自治会への加入率が激減している地域も多く、住民参加などはほど遠くコミュニティの維持さえも危ぶまれる状況がある。

そのような状況のなか、多くの地方自治体では国土交通省が示す「コンパクト+ネットワーク」という地域づくりが進められている一方、郊外開発は今まで以上に進み、スプロール化は止まらない状況がある。また、地方自治体は財政危機を打開するために観光振興や企業誘致政策で財源獲得をめざしている。

持続可能な地域社会とは、住民の参加と自治が確立され、地域の中小企業がいきいきと事業展開され、農林水産業が地域の産業となり、地域資源をいかしたエネルギーの自給・自立が確立され循環型の地域経済が確立している地域である。さらに、災害時における水の確保が的確にされ、暮らしを豊かにする交通が享受されている地域社会である。さらに、最近日常的になっている水害、風害、地震、津波などの災害に対する対応が的確である地域が持続可能な地域社会といえる。

国・地方自治体、国民は、交通、エネルギー、教育、福祉分野が一体となった持続可能な地域を創造する地域社会を目指すことを提言する。

終わりに

現在、政府がめざす交通の在り方は、成長戦略会議でも議論がされている自家用自動車の有償運送などの活用やボランティア輸送での地域交通を確保する移動手段の選択と競争を広げる

ところにあるが、この方向は、持続可能な社会における交通政策とはいえない。

先日開催された地方議員研修²⁰⁾の地域交通の分科会には 32 都道府県から 40 の自治体の地方議員が参加し、各議員は口を揃えて地域交通の深刻さを発言し、各地での学習会では自助による地域任せにする自治体の姿勢についても多くの意見が聞かれる。

筆者は、持続可能な地域社会を構築する交通政策とは交通権が保障され、誰もが、いつでも、どこでも、安全で安定的な交通が享受できる交通環境が保障された公共政策と考える。

この社会の実現をめざす研究者として一つは、住民参加による社会運動の発展を構築する学習をひろめ、二つは、地域に入り、現代日本の現状を的確に捉え、人口減少などが政策的な帰結であることを探求する研究を深め、憲法を羅針盤とした政策提言を発信していきたい。三つ目は、現代日本の深刻で切実な交通問題を引き起こした要因を戦後日本の資本主義の側面と交通政策から歴史的に明らかにすることを自ら課せられた課題と考え、今後、これらの課題を念頭に憲法の理念を実現するため研鑽をつみたい。

最後に、コロナ禍における社会のあり方等には触れる時間がなく、今後、移動の制約やコミュニティが閉ざされた地域社会を背景とした地域の公共政策を研究することも課題とした。

<注>

- 1) 目標 1：あらゆる場所で、あらゆる形態の貧困に終止符を打ち、目標 2：飢餓に終止符を打ち、食料の安定確保と栄養状態の改善を達成するとともに、持続可能な農業を推進する、目標 3：あらゆる年齢のすべての人々の健康的な生活を確保し、福祉を推進する、目標 4：すべての人々に包摂的かつ公平で質の高い教育を提供し、生涯学習の機会を促進する、目標 5：ジェンダーの平等を達成し、すべての女性と女児のエンパワーメントを図る、目標 6：すべての人々に水と衛生へのアクセスと持続可能な管理を確保する、目標 7：すべての人々に手ごろで信頼でき、持続可能かつ近代的なエネルギーへのアクセスを確保する、目標 8：すべての人々のための持続的、包摂的かつ持続可能な経済成長、生産的な完全雇用およびディーセント・ワークを推進する、目標 9：レジリエントなインフラを整備し、包摂的で持続可能な産業化を推進するとともに、イノベーションの拡大を図る、目標 10：国内および国家間の不平等を是正する、目標 11：都市と人間の居住地を包摂的、安全、レジリエントかつ持続可能にする、目標 12：持続可能な消費と生産のパターンを確保する、目標 13：気候変動とその影響に立ち向かうため、緊急対策を取る、目標 14：海洋と海洋資源を持続可能な開発に向けて保全し、持続可能な形で利用する、目標 15：陸上生態系の保護、回復および持続可能な利用の推進、森林の持続可能な管理、砂漠化への対処、土地劣化の阻止および逆転、ならびに生物多様性損失の阻止を図る、目標 16：持続可能な開発に向けて平和で包摂的な社会を推進し、すべての人々に司法へのアクセスを提供するとともに、あらゆるレベルにおいて効果的で責任ある包摂的な制度を構築する、目標 17：持続可能な開発に向けて実施手段を強化し、グローバル・パートナーシップを活性化する
- 2) 運輸政策研究機構『主要国運輸事情調査ドイツ』（2008 年版）を参照）
- 3) 平成 29 年度国土交通白書より
- 4) 「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。
- 5) 「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）
 - 6) 1994年にイギリスで発表された『CROSS-SECTOR BENEFITS OF ACCESSIBLE PUBLIC TRANSPORT』（アンドリュー・フォークス、フィリップ・オクスレー、ブライアン・ヘイザー著）を関口陽一・関口みのりが和訳した『移動の制約の解消が社会を変える 誰もが利用しやすい公共交通がもたらすクロスセクターベネフィット』（近代文芸社2004年7月）で示されたもの。
 - 7) 2005年11月1日、木曽福島町、日義村、開田村、三岳村が合併して木曽町が発足する。
 - 8) 平成25年法律第92号。2013（平成25）年11月に成立、翌12月に施行。
 - 9) 交通に関する施策の推進は、（略）交通が、豊かな国民生活の実現に寄与するとともに、我が国の産業、観光等の国際競争力の強化及び地域経済の活性化その他地域の活力の向上に寄与するものとなるように、その機能の確保及び向上が図られることを旨として行われなければいけない。
 - 10) 国民生活の安定向上及び国民経済の健全な発展を図ることを目的とする。
 - 11) 昭和45年法律第110号
 - 12) 詳細については、『交通は文化を育む～地域交通政策への提言』を参照
 - 13) 詳細については、『交通は文化を育む～地域交通政策への提言』を参照
 - 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) 2016年（平成28年）1月15日、長野県北佐久郡井沢町の国道18号線で大型観光バスが転落した事故で15名が死亡した事故である。
 - 16) 2018（平成30）年9月9日（日）付の朝日新聞記事
 - 17) パラトランジェットシステムとは、ドアツードアの送迎を中心とした比較的小型のバンや乗用車などを用いた障害者・高齢者等へのサービスをする交通手段。
 - 18) 地域鉄道とは、一般に新幹線、在来幹線、都市鉄道に該当する路線以外の鉄道路線のことをいい、その運営主体は中小民鉄並びにJR、一部大手民鉄、中小民鉄及び旧国鉄の特定地方交通線や整備新幹線の並行在来線などを引き継いだ第三セクターです。平成31年4月1日現在で96社。（国土交通省）
 - 19) 規制緩和後の国内旅客運送事業の分析に関する論文紹介～交通基本法案検討のための材料提供として～」山内広隆ほか 運輸総合研究所
 - 20) 第48回市町村議会議員研究会 in 名古屋（2019年11月6日・自治体問題研究社主催）

<参考文献>

- ・『交通は文化を育む』（自治体研究社2011年）可児紀夫
- ・『地域交通政策づくり入門 生活・福祉・教育を支える』（自治体問題研究社2015年）土居靖範 可児紀夫 編著
- ・『増補版 地域交通政策づくり入門 人口減少・高齢化社会における地域交通政策』（自治体問題研究社2017年）土居靖範 可児紀夫 丹間康仁 編著

Regional transportation policy to guarantee transportation rights (Proposal)(Bottom)

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, Faculty of Regional Policy, Aichi University