

交通基本法の制定によって、国民生活をより安心して豊かなものとするために以下を望みます。

(1) 移動に関する権利の規定について

⇒移動の権利を規定することに、最大の敬意を表します。移動の権利は当会の市民運動の根源に位置する重要な考え方であり、具現化することによって、身体的要因、精神的要因、経済的要因に因らず国民の誰もが自由に移動できる権利を有することを明確にできるからです。

例えば、経済的要因によって移動が困難になった場合について、国土交通省も厚生労働省も、「国民的なコンセンサスが不十分」として、その対策を講じてきませんでした。まず、「交通」は生活インフラであり、国及び地方自治体の行政課題であるという認識を明らかにし、国民が「権利」を実感できる実効性のある法律を期待します。

(2) 計画策定と、誰がどのように保障すべきか

⇒移動の権利を「誰がどのように」という問いについては、自治体（市区町村）が責任をもって、交通計画と予算を持って保障していくべきと考えます。地域によって住環境、交通環境、地理的環境等が違うため、全国一律の基準で交通計画を立てるのではなく、原則として市区町村単位で計画を立てるべきです。また、地域の移動困難者・移動制約者の移動を想定した交通計画が策定されるべきです。

ただし、重要なことは、計画を目的化させず、利用者本位の仕組みづくりを実践することです。市民・利用者から求められている「保障」の内容や水準についても、自治体ごとに協議し決定していくべきです。この意味において、自治体には重大な責任があることを交通基本法で明記すべきです。

(3) 国、都道府県、市町村、民間企業の役割

⇒市民・利用者の移動に関わる制度・施策は多岐にわたっていますが、いずれも縦割りで実施されています。国は、市町村が柔軟な計画を策定・実践し、切れ目のない「移動」が実現できるよう、道路運送法や地域公共交通活性化・再生法やバリアフリー新法のみならず、障害者自立支援法や介護保険法、教育基本法など、省庁を超えた法制度の見直しや調整を行うべきです。

一方で、これまで国が行ってきた交通事業者等に対する許認可については、市町村が計画し実践する段階で責任主体の乖離を生む原因となっています。市町村がイニシアティブをとれるよう、役割の再編が必要と考えます。

また、国、都道府県、市町村、民間企業の役割の他にも当然のことながら住民・当事者を代表する団体、NPOといった非営利組織の役割も重要です。行政と民間企業のみで移動困難者・移動制約者の多種多様な移動ニーズにすべて対応することは不可能です。移動の権利を保障する以上、地域の非営利組織、人材、車両等の社会関係資本（＝主に人のつながりを指す）も有効に活用できる社会環境の整備や制度の見直しを進めるべきです。

例えば、非営利組織の中には、輸送を目的とせず、生活支援の一環で外出を支えているケースが多くあります。しかし、道路運送法に位置づけられたことによって、サービスは硬直化し、利用

者利便を損ねています。利用者本位という視点で、関連法制度を総点検することが重要です。

#### (4) 地域における合意形成・運送事業の規制のあり方

⇒現在、自治体では運営協議会や地域公共交通会議等、地域交通に関連するいくつかの会議体が発足しています。しかし、対象分野や課題を会議体ごとに設定するよりも、地域交通に関する関係者を一堂に集めた会議体を1つにし、移動困難者・移動制約者を含む多様な利用者像に対する包括的な協議を行うことが効率的かつ効果的であるものと考えます。また、その構成員は、形式的に既存の事業者・団体から選定するのではなく、利用者利便の向上に積極的に取り組む姿勢やアイデアを持っていることを前提とすべきです。その上で、合意形成にあたっては、各地域の移動困難者・移動制約者の把握と現状認識の共有化を図ることが重要です。これが交通計画策定の基盤になるものと考えられます。

#### (5) 財源確保

⇒福祉輸送（福祉有償運送含む）は、非効率なサービスにならざるを得ず、心ある事業者・団体も既にぎりぎりの経営・運営を迫られています。しかし、利用者に今以上の負担を求めることもできません。財源の確保は急務です。

例えば従来のバスの補助制度では、補助金が出るからと安易に路線を維持しているケースが見受けられます。利用者利便の向上に特に工夫しているケース、移動困難者・移動制約者に対応しているケースには何らかのインセンティブを与える、(一括交付金としてきたものは)「財政調整交付金」とし、交付先も広げるなど、現行の補助金の有効活用を図ることが必要ではないでしょうか。

また、現状の税制の中で検討するのではなく、移動を保障する交通財源の確保のため、別途の仕組みを国が整備し、実行すべきです。例えば、通話料におけるユニバーサルサービス料や家電等におけるリサイクル料金（家電リサイクル法）、フランスのように広く法人全般に特定財源として税負担を求める方法などが考えられます。交通機関やその利用者が、国民として移動の権利を公平に甘受するために、移動困難者等に対する移動環境・手段を確保し支えあう、そのような仕組みづくりが必要と考えます。

#### (6) 少子高齢化社会における今後の交通体系

⇒少子高齢化に対応するためにも移動の問題の解決は最優先の課題だと認識しています。しかし、前述のとおり、移動困難者・移動制約者の移動ニーズは多種多様で、交通手段が整備されただけでは外出できない人も多くいます。民間企業による供給整備は不可欠ですが、民間企業は実施できる範囲も当然のことながら採算性が求められるため、地域によっては需要と供給のバランスが成り立たないことも考えられます。

今後の交通体系には、地域に現存する車両や人材を有効に使った施策とともに、どんな状態になってもくらし続けられるまちづくり、移動手段は市民が自ら作り育てるという意識の醸成が必要と考えます。行政、民間、非営利の三者が各々の役割と優位性を確認しあいながら主体性を持って取り組むべきであり、その姿勢如何によって利用者への不利益が生じることも理解すべきです。だからこそ、交通基本法には移動の権利を確保する手段として三者の役割が求められることを何らかの形で記載すべきです。

■ 提出者

(フリガナ) 氏 名	ナカネ ユカ 理事長 中根 裕
住 所	156-0055 東京都世田谷区船橋 1-1-2 山崎ビル203号
所 属	特定非営利活動法人 全国移動サービスネットワーク
電 話 番 号	03-3706-0626
電子メールアドレス	info@zenkoku-ido.net