

交通政策基本法等について

近畿運輸局 企画観光部

平成26年3月23日

「基本法」とは

「基本法」とは

法律の題名が、「〇〇基本法」というように、「基本法」の用語を付しているものをいう。基本法であれ、その他の法律であれ、国会の形式としては、いずれも、国会の議決によって成立したもので、両者でその形式的効力の点に異なるところはないが、「基本法」は、一般の法律に比べて次のような特色を有する。

基本法の特色

- 1) 国政に重要なウエイトを占める分野について、国の制度、政策等の基本方針が明示される。
- 2) 基本法と同一の分野に属するものを対象とする他の法律に対して優越する性格を有する。
- 3) 基本法に定める事項の運用の重要性に鑑み、通常の諮問機関とは異なる、基本的な施策の推進等の事務をつかさどる機関が設けられることが多い。
- 4) その性格上、直接に国民の権利義務に影響を及ぼすような規定が設けられることはまれで、通常、その大半は、訓示規定か、いわゆるプログラム規定で構成される。

(参考)「基本法」が国民の権利義務に直接影響する例としては、災害対策基本法第63条に基づき市町村長等が警戒区域を設定する場合などがある(違反者には罰則もあり。)

基本法のパターン

現在効力を有している「基本法」は、概ねこのような枠組みとなっている

総則

- ・ 目的
- ・ 基本理念
- ・ 責務等

基本的施策

計画等

- * **訓示規定**とは、各種の規定のうち、裁判所や行政庁に対する指示の性格をもつにすぎず、それに違反しても行為の効力には影響がないとされるもの。
- * **プログラム規定**とは、国の努力すべき政策・施策の基本的な目標を指示しながら、その具体的な内容については立法権・行政権の裁量に委ねるといった性質を持つ規定。

出典:「法令用語辞典(第9版)」「新版・新法律学辞典」等を要約

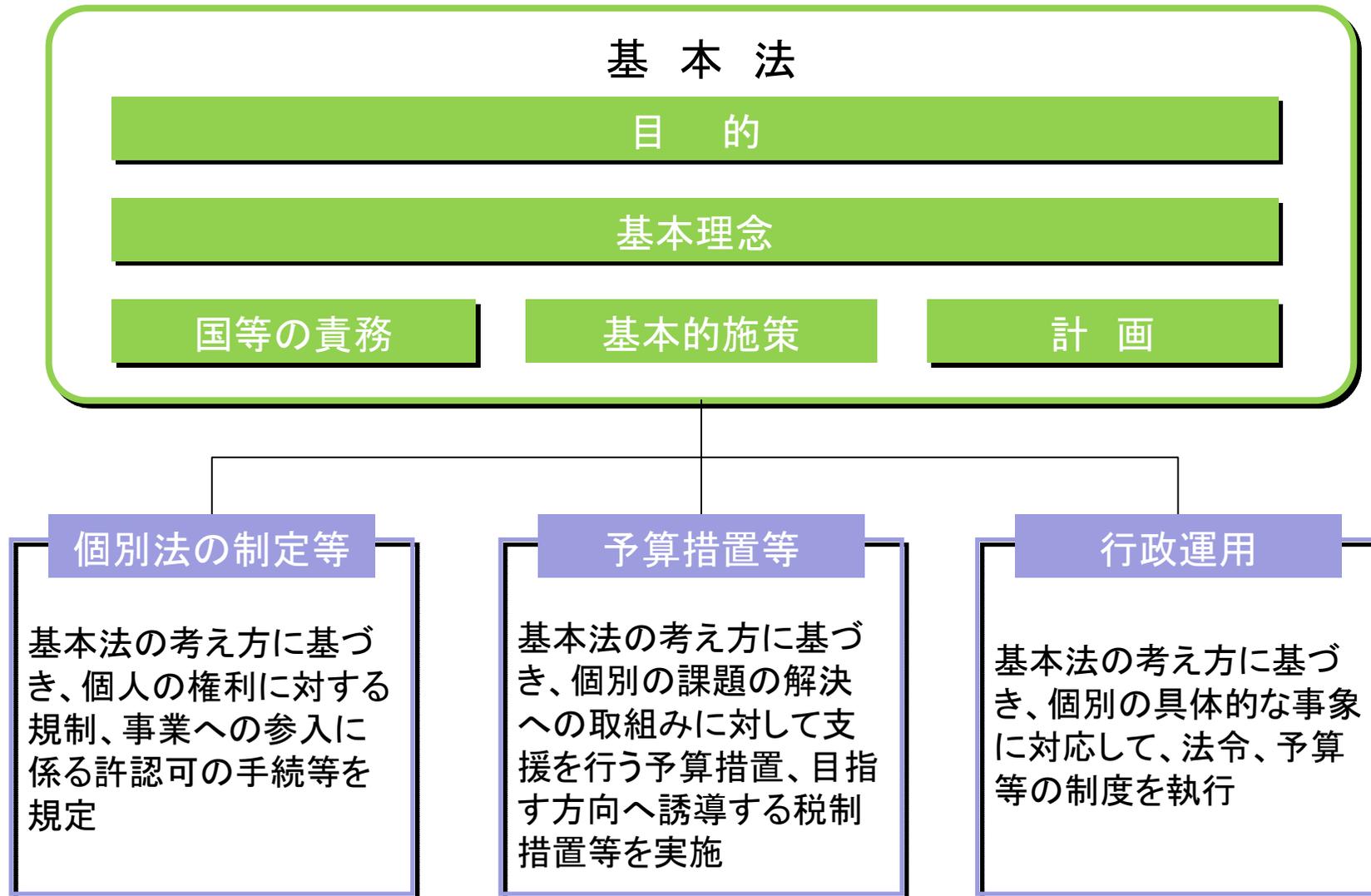
我が国の「基本法」一覧

- 現在、我が国には41の「基本法」がある。
- 平成に入り、様々な社会経済問題の顕在化に伴い、基本法の数が年々増加(多くは議員立法)。

原子力基本法(S30)	食料・農業・農村基本法(H11)	観光立国推進基本法(H18)
災害対策基本法(S36)	循環型社会形成推進基本法(H12)	教育基本法(H18)
中小企業基本法(S38)	高度情報通信ネットワーク社会形成基本法(H12)	海洋基本法(H19)
森林・林業基本法(S39)	水産基本法(H13)	地理空間情報活用推進基本法(H19)
消費者基本法(S43)	文化芸術振興基本法(H13)	宇宙基本法(H20)
障害者基本法(S45)	エネルギー政策基本法(H14)	生物多様性基本法(H20)
交通安全対策基本法(S45)	知的財産基本法(H14)	国家公務員制度改革基本法(H20)
土地基本法(H1)	食品安全基本法(H15)	公共サービス基本法(H21)
環境基本法(H5)	少子化社会対策基本法(H15)	バイオマス活用推進基本法(H21)
高齢社会対策基本法(H7)	犯罪被害者等基本法(H16)	肝炎対策基本法(H21)
科学技術基本法(H7)	食育基本法(H17)	東日本大震災復興基本法(H23)
中央省庁等改革基本法(H10)	住生活基本法(H18)	スポーツ基本法(H23)
ものづくり基盤技術振興基本法(H11)	自殺対策基本法(H18)	交通政策基本法(H25)
男女共同参画社会基本法(H11)	がん対策基本法(H18)	

■は議員立法により成立したもの

「基本法」に基づく行政展開体系のイメージ



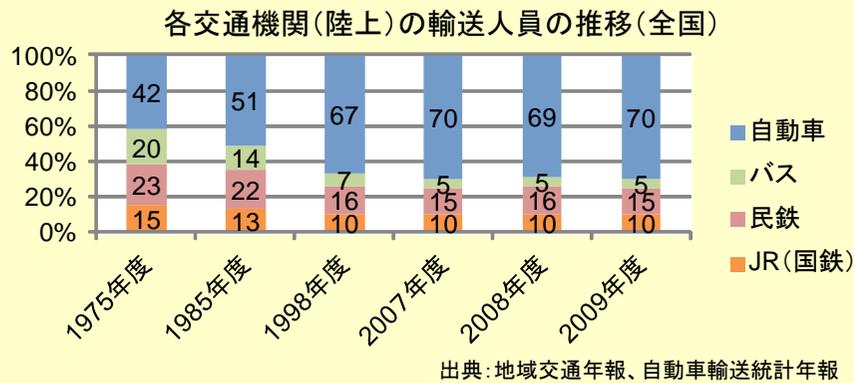
地域公共交通を取り巻く課題

- モータリゼーションの進展により、地域公共交通の位置付けが相対的に低下し、輸送人員の減少に歯止めがかからない状況。
- 交通事業者の不採算路線からの撤退による地域公共交通ネットワークの減少や運行回数などのサービス水準の大幅な低下が進行するとともに、地域交通を担う民間事業者の経営悪化が進行。

モータリゼーションの進展と輸送人員の減少

- モータリゼーションが著しく進展

- バス・鉄道の分担率は、6割から3割に低下



- 輸送人員は大幅に減少

	1990年	2000年	2010年
乗合バス事業	65億人	48億人	42億人 (90年に比べ35%減)
地域鉄道	5.1億人	4.6億人	3.8億人 (90年に比べ25%減)

(出典) 交通経済統計要覧、鉄道統計年報及び国土交通省調べによる

地域公共交通サービスの衰退

- バスについては、過去5年間で約8,160kmの路線が完全に廃止。鉄道については、過去5年で約7カ所約105kmの路線が廃止。
- 公共交通空白地域の深刻化

	空白地面積	空白地人口
バス 500m圏外 鉄道 1km圏外	36,477 km ² (我が国の可住地面積の約30%)	7,351千人 (我が国の人口の5.8%)

(出典) 平成23年度国土交通省調査による

- 運行回数の減少(乗合バス事業)

	1970年	1989年	2009年
路線1kmあたりの平均運行回数	約16回	約11回	約7.3回

(出典) 公益社団法人日本バス協会「日本のバス事業」(平成24年)

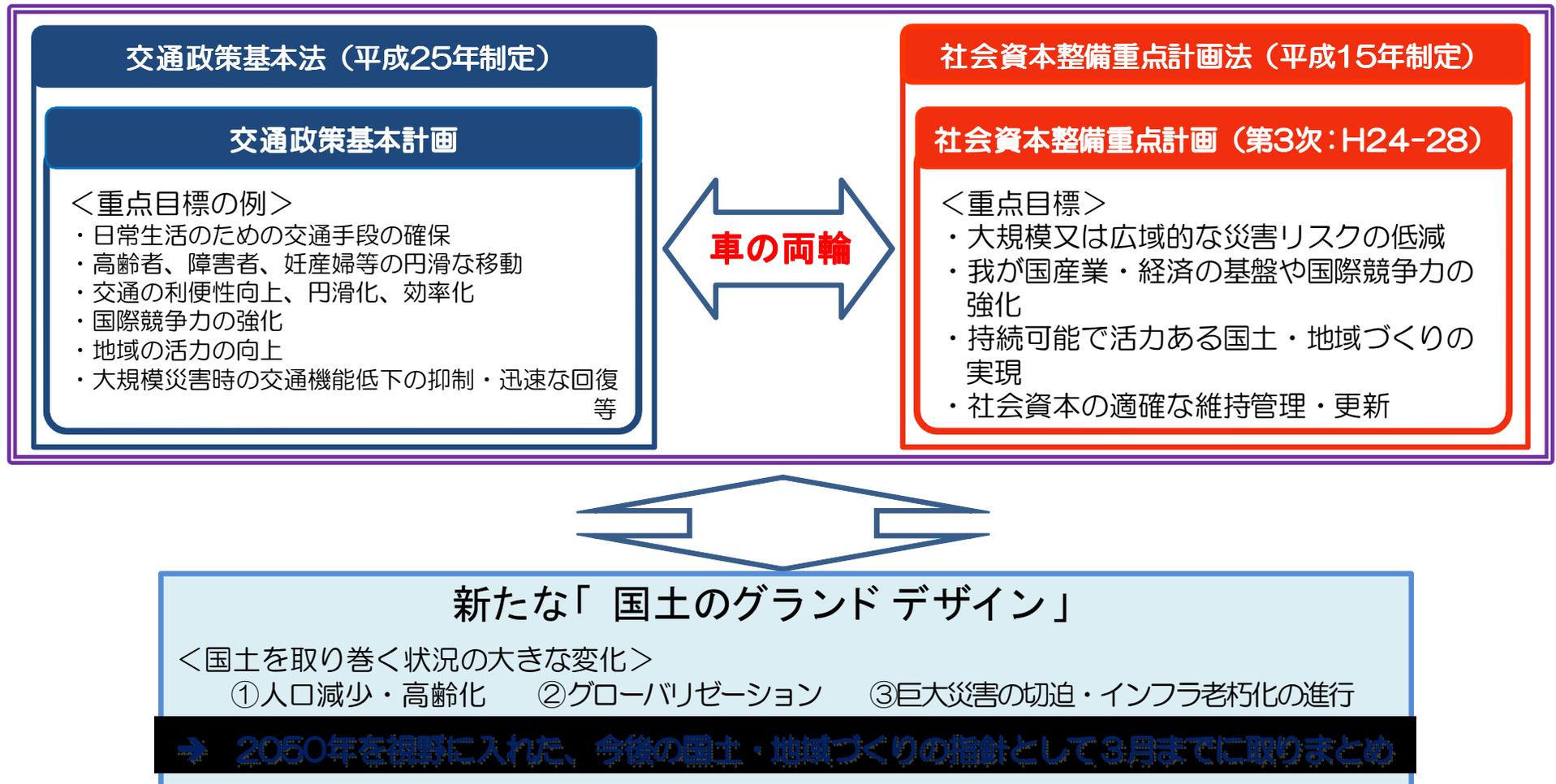
- 民間バスの約7割、鉄道事業者の約8割が赤字



今後の急激な人口減少の下で地域公共交通をめぐる環境はますます厳しいものとなることが想定される。

交通政策基本法の位置付け

交通政策基本法に基づく「交通政策基本計画」と、社会資本整備重点計画法に基づく「社会資本整備重点計画」を車の両輪として施策を推進し、もって、今後の国土・地域づくりの指針となる、中長期（2050年）を見据えた、新たな「国土のグランドデザイン」の実現に寄与する。



※ なお、交通政策基本計画及び社会資本整備重点計画については、国土形成計画法に基づく国土形成計画と調和が保たれたものでなければならないこととされている。

交通政策基本法の概要

【目的】 交通に関する施策について、基本理念及び交通に関する施策の基本となる事項を定め、国及び地方公共団体の責務等を明らかにすることにより、交通に関する施策を総合的かつ計画的に推進し、**国民生活の安定向上**及び**国民経済の健全な発展**を図る（第1条）。

交通政策の基本理念等(第2条～第7条)

交通に関する施策の推進にあたっての基本的認識(第2条)

【交通の果たす以下の機能の発揮】

- ・国民の自立した生活の確保
- ・活弁な地域間交流・国際交流
- ・物資の円滑な流通

→ 国民等の交通に対する基本的需要の充足

交通機能の確保・向上(第3条)

豊かな国民生活の実現

国際競争力の強化

地域の活力の向上

大規模災害への対応

環境負荷の低減(第4条)

適切な役割分担と連携(第5条・第6条)

交通の安全の確保(第7条)

国民等の生命・身体・財産を守る交通安全の確保については、交通安全対策基本法と相まって、本法案の交通施策と十分に連携の上推進

関係者の責務等(第8条～第11条)

- ・国の責務（第8条）
- ・地方公共団体の責務（第9条）
- ・交通関連事業者等の責務（第10条）
- ・国民等の役割（第11条）

関係者の連携・協力(第12条)

法制上、財政上の措置(第13条)

年次報告等(第14条)

交通の動向及び政府が交通に関して講じた施策に関する報告の国会への提出等

「交通政策基本計画」の閣議決定・実行(第15条)

理念を体現する基本的施策(第16条～第32条)

【日常生活の交通手段確保】(第16条)

離島等の自然的経済的社会的条件に配慮した、通勤、通学、通院、物流等に必要な交通手段の確保等

【高齢者、障害者等の円滑な移動】(第17条)

高齢者・障害者・妊産婦・乳幼児を同伴する者等の円滑な移動の促進のための自動車・鉄道・船・航空機・旅客施設・道路・駐車場のバリアフリー化等

【交通の利便性向上、円滑化、効率化】(第18条)

定時性確保、速達性向上、快適性確保、乗継ぎ円滑化、交通結節機能高度化、輸送の合理化等

【我が国産業・観光等の国際競争力の強化】(第19条)

国際海上・航空輸送網の形成、輸送拠点となる港湾・空港の整備、国内・国際の結節強化等

【地域の活力の向上】(第20条)

地域経済の活性化等のための企業立地促進、地域内・地域間交流・物流の促進に資する国内交通網・輸送拠点の形成等

【運輸事業等の健全な発展】(第21条)

交通に関する事業の安定運営・健全な発展のための事業基盤強化、人材育成等

【大規模災害時の機能低下の抑制及び迅速な回復】(第22条)

大規模災害による交通機能低下の抑制・迅速な交通機能の回復のための耐震性向上、代替交通手段の確保、関係者の連携、円滑な避難の確保等

【環境負荷の低減】(第23条)

温室効果ガス等の排出抑制に資する車両・船舶等の開発・普及の促進、交通の円滑化、モーダルシフト、移動効率化、公共交通の利便増進、大気・海洋汚染・騒音防止等

【総合的な交通体系の整備】(第24条)

徒歩、自転車、自動車、鉄道、船、航空機等の交通手段間の役割分担と連携強化、需要動向や施設の老朽化等に配慮した重点的・効率的な整備等

【連携による施策の推進】(第25条～第27条)

まちづくり施策との連携、国際交流の拡大や経済社会の発展に資する観光立国施策(外国語による情報提供等)との連携、行政・事業者・施設管理者・住民その他の関係者の連携・協働

【調査研究】(第28条)

交通に関する調査研究

【技術の開発及び普及】(第29条)

情報通信技術その他の技術の活用、研究開発目標の明確化、研究機関の連携、新技術の導入促進等

【国際連携確保・国際協力】(第30条)

日本の知識・技術の海外展開、国際規格の標準化、国際連携確保、開発途上国等への協力等

【国民等の立場に立った施策の実施】(第31条)

【地方公共団体の施策】(第32条)

まちづくり等の観点を踏まえた交通政策の総合的・計画的推進

「交通基本法案」との違い

●交通政策基本法は、「交通基本法案」(平成23年3月に閣議決定・平成24年11月廃案)から、東日本大震災や笹子トンネル事故など、様々な情勢の変化を踏まえて修正され、成立した。

- 法案の名称を「交通政策基本法案」に変更
- 「大規模災害への対応」に関する規定の新設《第3条第2項》
- 「国民等の生命・身体・財産の保護」の明示《第7条第1項》
- 「妊産婦・乳幼児を同伴する者の円滑な移動の促進」に関する規定の追加《第17条》
- 「国際競争力の強化」と「地域活力の向上」に関する規定を別立ての規定とし、内容を充実《第19条、第20条》
- 「運輸事業等の健全な発展」に関する規定の新設《第21条》
- 「大規模災害時の機能低下の抑制及び迅速な回復」に関する規定の新設《第22条》
- 「交通施設の老朽化への配慮」に関する規定の追加《第24条》
- 「交通に関する調査研究」に関する規定の新設《第28条》
- 「情報通信技術等の活用」に関する規定の追加《第29条》
- 「日本の技術・知識の海外展開」に関する規定の追加《第30条》

交通政策基本法の定める責務、役割

- 交通政策基本法には、交通にかかわる各主体(国・地方公共団体・交通事業者等・国民等)の責務、役割が明記されている。

国

- ・第二条から第六条までに定める交通に関する施策についての基本理念(以下単に「基本理念」という。)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。
- ・情報の提供その他の活動を通じて、基本理念に関する国民等の理解を深め、かつ、その協力を得るよう努めなければならない。

地方公共団体

- ・基本理念にのっとり、交通に関し、国との適切な役割分担を踏まえて、その地方公共団体の区域の自然的経済的社会的諸条件に応じた施策を策定し、及び実施する責務を有する。
- ・情報の提供その他の活動を通じて、基本理念に関する住民その他の者の理解を深め、かつ、その協力を得るよう努めなければならない。

交通事業者等

- ・基本理念の実現に重要な役割を有していることに鑑み、その業務を適切に行うよう努めるとともに、国又は地方公共団体が実施する交通に関する施策に協力するものとする。
- ・前項に定めるもののほか、基本理念にのっとり、その業務を行うに当たっては、当該業務に係る正確かつ適切な情報の提供に努めるものとする。

国民等(役割)

- ・基本理念についての理解を深め、その実現に向けて自ら取り組むことができる活動に主体的に取り組むよう努めるとともに、国又は地方公共団体が実施する交通に関する施策に協力するよう努めることによって、基本理念の実現に積極的な役割を果たすものとする。

交通政策基本計画について

交通政策基本計画とは

政府が策定する、交通に関する施策の総合的かつ計画的な推進を図るため、交通に関する施策に関する基本的な計画（基本法第15条）

交通政策基本計画に定めるべき事項

- 1) 交通に関する施策についての基本的な方針
- 2) 交通に関する施策についての目標
- 3) 交通に関し、政府が総合的かつ計画的に講ずべき施策
- 4) 前三号に掲げるもののほか、交通に関する施策を総合的かつ計画的に推進するために必要な事項

Point

- 交通政策基本計画は、パブリックコメント等の手続きを経て、平成26年度以降の早い段階で、閣議決定を目指すこととしている。
- 各自治体が、本計画に基づいて、計画や条例を別個に作る必要はない。

附帯決議について

- 附帯決議とは、その法律の運用や、将来の立法によるその法律の改善についての希望などを表明するものであり、法律的な拘束力を有するものではないが、政府はこれを尊重することが求められる。

交通政策基本法案に対する附帯決議

政府は、本法の施行に当たっては、次の諸点に留意し、その運用について遺漏なきを期すべきである。

一 交通に関する施策の推進に当たっては、交通政策基本法案に基づく「交通政策基本計画」と、社会資本整備重点計画法に基づく「社会資本整備重点計画」を車の両輪として取り組み、もって、今後の国土・地域づくりの指針となる、中長期を見据えた、新たな「国土のグランドデザイン」の実現に寄与すること。

二 交通においては、「安全の確保」があらゆることに優先する最も重要かつ基本的な事項であることから、道路交通の安全等陸上交通の安全、船舶の保安等海上交通の安全及び航空保安等航空交通の安全の各分野について、関係法律で定めるところにより、万全を期すこと。また、交通に関する施策の推進に当たっては、交通安全対策基本法その他の交通の安全に関する法律等に基づき実施される施策と十分に連携し、交通の安全の確保に万全を期すこと。

三 交通に対する基本的な需要の充足に当たっては、高齢者、障害者、妊産婦を含む国民が日常生活及び社会生活を営むに当たり必要な移動、物資の円滑な流通等の需要を十分にくみとられたものとなるよう最大限配慮すること。

四 豊かな国民生活を実現し、我が国経済社会が力強く成長していくためには、交通の機能の確保及び向上を通じた地域格差の是正が極めて重要であり、このことを十分に踏まえて交通政策基本計画を策定すること。

五 交通の機能の確保及び向上に当たっては、エネルギーに関する国内外の情勢の変化を含む社会経済情勢の変化に的確に対応すること。

六 人口減少、少子高齢化の加速度的な進展や、国際競争の激化の中で、地域交通の確保や、国際海上及び国際航空の競争力強化は喫緊の課題であることを踏まえ、本法の成立を受け、地域交通や港湾の分野での個別法の見直し等を含む制度改正に速やかに取り組むこと。

附帯決議について

交通政策基本法案に対する附帯決議(続き)

七 日常生活等に必要不可欠な交通手段の確保に当たっては、離島のほか、豪雪地帯、山村地域、半島地域、過疎地域といった地理的、自然的、社会的条件の厳しい地域に関する自然的経済的社会的諸条件にも十分に配慮する必要があること。

八 バリアフリー施策の推進に当たっては、例えば全国一律の基準ではカバーできない場合であっても、地域の実情に応じた運用を行えるようにするなど、利用者の目線での改善に努めること。

九 運輸事業その他の交通に関する事業が健全に発展し、サービスが安定して提供されるためには、交通に関する事業に従事する者の確保並びにこれらの者の労働環境の整備が重要であることに鑑み、交通に関する施策の推進に当たっては、交通に関する事業において必要とされる人材確保や労働環境改善にも十分に配慮すること。

十 大規模な災害が発生した場合における交通への支障の発生及び拡大を防止するため、老朽化対策を推進するとともに、交通施設の耐震化の向上、代替交通手段の整備、避難のための移動及び救援のための物資の輸送への配慮に努めること。

十一 二〇二〇年の東京オリンピック及びパラリンピックの開催に向けて、地方を含む日本の津々浦々まで外国人旅客が入込む国土・地域づくりを目指して、東京のみならず、地方部を含む形での交通手段の充実、移動の円滑化、観光旅客の円滑な往来の促進等を図るとともに、万が一の大規模災害発生時における交通機能の維持、円滑な避難の確保等に万全を期すること。

十二 交通による環境への負荷の低減を図るため、JR貨物や内航海運による貨物輸送への転換(モーダルシフト)をより一層推進するための取り組みを進めること。

十三 自転車は、国民にとって非常に手軽で身近な交通手段であると同時に、地球環境にも大変優しいものであることに鑑み、関係各省庁が連携して、今後、走行環境の改善などその利用促進に向けた施策とともに、自転車による事故の減少を図るための施策を総合的に講じること。

十四 交通に関する国際協力を推進するに当たっては、開発途上地域に対する人材の派遣や外国において災害が発生した場合の交通施設の復旧等の支援にも十分に配慮すること。