

交通基本法制定の意義について

—— 行政法学における制度設計論を参考に ——

新 子 眞佐夫

- I. はじめに
 - II. 行政法学における制度設計の評価基準
 - 1. 一般的な評価基準
 - 2. 特に基本法について
 - III. 交通基本法案の内容
 - 1. 権利規定
 - 2. 計画規定、施策規定、実施法規定
 - 3. 責務規定
 - IV. 現行の地域公共交通法制が抱える手続上の課題との関連
 - V. おわりに
- 引用・参考文献

I. はじめに

周知のとおり、地域公共交通の衰退が問題となっている。中でも、過疎地の生活交通の維持が喫緊の課題となっている。生活の足としての公共交通の役割を主として担ってきたのは路線バス事業である。国は、同事業を規律する道路運送法を2002年に改正し、それまでの関与のあり方を大きく転換させる規制緩和の手法を採り入れることで、サービスの向上を図ろうとした。しかし、赤字路線からの乗合事業者の撤退が相次ぐ一方、新規参入は殆どなく、道路運送法上は例外的な位置付けであった21条許可バス（貸切事業者による代替）や80条許可バス（自家用有償運送）によって、過疎地の生活交通がどうにか維持される状況は変わらなかった。そこで、国は、2006年の同法改正で21条や80条の規定を整理するとともに、2007年に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と併せて地域協議の仕組みを拡充することで対応しようとしている。

このような流れと並行して、2000年代に入って、交通基本法の制定を試みる動きもみられる。いわゆる移動権を基本法に謳うことを出発点として出てきた動きであるが、移動権の規定については後述するように議論がある。これまでに法案が何度か国会に上程されているが、現

在のところで成立には至っていない。

本稿は、2011年に政府が国会に提出した交通基本法案を素材として取り上げ、行政法学における法制度設計の評価基準と現行の地域公共交通法制が抱える手続上の課題の両観点から同法案の分析と評価を行い、同法案の立案過程において余り議論がなされなかった事前参加手続の角度から、交通基本法制定の意義を考察するものである。

本稿は、以下の順序で作業をすすめる。まず、行政法学における法制度の一般的评价基準を概観するとともに、多くの基本法が共通して有する特別な性格や規定内容の類型をおさえる(Ⅱ)。次に、当該評価基準や基本法の諸特徴に基づいて、交通基本法案の内容をみていく(Ⅲ)。さらに、交通基本法案の分析結果を、現行の地域公共交通法制が抱えている手続上の課題と関連付けて検討する(Ⅳ)。最後に、交通基本法を制定する意義を確認する(Ⅴ)。

Ⅱ. 行政法学における制度設計の評価基準

1. 一般的な評価基準

国の既存の法制度では現場で起こっている政策課題に上手く対応できないという問題に関して、わが国の行政法学において法と政策を結びつけた議論の重要性が認識されるようになって久しい。先駆的な業績の一つとして、遠藤博也(1976)が街づくりや公害に関する諸問題と絡めてそうした議論の必要性を指摘している¹⁾。

原田大樹(2010)によれば、特に1990年前後から行政法学において制度設計への関心が強まってきたとされる²⁾。原田は、「それまでの行政法学が行政訴訟の局面における行政活動の適法性の問題に関心を集中していたのに対し、この新たな立場は行政の現実に注意を喚起するとともに、個別の政策分野の政策課題と親和的で制度設計の場面での参照が可能な行政法学の構築を行ってきた」と述べている。他方で、「ある法制度設計の善し悪しを行政法学者が論じる場合、どのような評価基準で判断しているのかが、これまで体系的かつ明確な形では示されてこなかった」と指摘している³⁾。

原田は、過去20年間に制度改革があった5つの個別法制度(建築基準法、障害者自立支援法、廃棄物処理法、独占禁止法、教員免許法)及びそれらに対応する法分野(都市法、社会保障法、環境法、経済法、教育法)並びに最近の行政法総論における諸議論の内容から、行政法学が参照する制度設計の評価基準を抽出・分類している(表1)⁴⁾。また、行政法学では、「立法事実の確定→政策目的の形成→政策手段の選択」の3段階過程において、当該諸基準を用いた制度設計の評価が行われる、としている⁵⁾。

本稿が次章以下で取り上げる地域公共交通に関する法制度は抽出の対象ではないが、殆どの評価基準は共通するものであり、同法制度の改善のための議論に役立つと考えられる。ただ、後述するように、わが国では特定分野の政策を方向付けるために基本法が制定されるケースが増えてきている。地域公共交通の分野においても、交通基本法の制定が検討されている。多くの基本法では、例えば、国民の責務規定が置かれる。そのことについて、「対象事項のいかん

表1 行政法学における立法の質の評価基準の分類

大分類	中分類	小分類・機能
憲法の諸規定	個別の人権規定	立法制約基準として職業選択の自由、学問の自由、表現の自由など。立法指針基準として生存権やプライバシーの保護、自己決定権など。これらの評価基準は、立法事実の確定、政策目的の形成、政策手段の選択の全ての段階で機能する。
	統治機構に関する規定	地方自治保障と財政原則に分かれる。地方自治保障に係る基準は、公共部門における事務配分や中央地方関係の設計に寄与する。財政原則は、さらに租税法律主義と宗教や教育・慈善活動に対する公金支出禁止原則に分かれる。主として政策手段の選択段階において機能する。
行政上の法の一般原則	比例原則	政策目的の形成の段階で立法事実を照らして目的の合理性を要求したり、政策手段の選択の段階で目的と手段の間のバランスを要求したりする。
	目的拘束原則	権限融合禁止原則ないし特定の政策手段の他の政策目的への転用禁止原則など。特に政策手段の選択の段階において機能する。
	信頼保護原則	制度変更を検討する際、まずは現行の法令解釈の柔軟化や行政指導・行政契約の利用など、既存制度の枠内での対応を求め、法的安定性や予見可能性を維持する。規制の局面だけでなく、給付の局面でも参照される（激変緩和措置等）。
	平等原則	政策目的の形成段階において、法的取り扱いに区別を設けることに対する合理性の論証を要求する。また、租税法における応能負担や給水契約における差別的取り扱いの禁止など、法分野ごとの法原則によって補完される特徴を持つ。
公法学の指針的価値	公平性・公正性	権利・自由の観点から、特定の利害に偏った決定がなされないような配慮を要求する。政策目的の形成、政策手段の選択段階で参照される。
	正統性・透明性	民主性（あらゆる人的結合関係において合意が基礎となる意）の観点から、一般市民の決定過程への参加の保障を要求する。アカウントビリティの要請もこの範疇に属する。政策目的の形成、政策手段の選択段階で参照される。
	有効性・効率性	経済合理性の観点から実効性・効率性を重視する。費用便益分析といった政策評価手法もここから派生する。主に政策手段の選択段階において機能する。

出所) 原田大樹「立法者制御の法理論—政策決定の「質」向上のための一試論」新世代法政策学研究 Vol.7、2010年、特に pp.120-131 の記述を基に筆者作成。なお、「公法学の指針的価値」については、同『自主規制の公法学的研究』（有斐閣、2007年）、pp.230-259 の記述も合わせて参照した。

によっては、多数決によって国民に訓示することが国会の権限の範囲内であるかどうかの吟味が必要である」という指摘がある⁶⁾。統治機構に関する規定とも関連付けて、国民の責務規定の内容が国会の立法権限の範囲内か否かという点も評価基準に加える必要があると思われる。また、原田自身も制度設計論の課題に挙げている「実体的な価値基準を立法者が参照するような立法手続・立法組織上の工夫」⁷⁾が、まさに現行の地域公共交通の法制度や運用の課題となっている。「公法学の指針的価値」にカテゴライズされている事前参加手続の視点をより前面に押し出す必要があると思われる。

2. 特に基本法について

次章で交通基本法案の具体的な内容に入っていく前に、基本法と呼ばれる法律に共通する諸特徴について、もう少し詳しくみておく。

わが国では、基本法と銘打った法律が1947年の教育基本法（2006年に全部改正）を嚆矢として現在まで40本以上公布されている。昭和の時代に公布された基本法は9本、残りは全て平成の時代に入ってから公布されたものである⁸⁾。このことは、1990年前後からの行政法学における制度設計論の議論の高まりとも時期的に符合しており、興味深いものがある。しかし、教育基本法などの例外を除き、個別法分野の基本法そのものを対象とした研究はまだまだ少ない。

塩野宏（2011）によれば、基本法は日本人の発明とされる⁹⁾。その理由として、形式的・内容的にわが国の基本法に対応するものが欧米諸国においては見当たらないこと、東アジア諸国には多数存在するが制定年がわが国のものより遅いこと、といった諸点が挙げられている。但し、部分的にわが国の基本法に対応するものとして、フランスに「loi d'orientation（方向付け法律または進路指導法律）」という類型があることが指摘されている¹⁰⁾。後で触れる La loi d'orientation des transports intérieurs（国内交通基本法—国土交通省の資料における訳）はその一つである。

塩野は、わが国の多くの基本法に共通する特色として、理念規定・責務規定・計画規定・施策規定を有していること、審議会や本部といった行政機関を内閣に設置することを予定していること、法制上・財政上の措置は別の法律によって実施されることなどが前提となっていることを指摘している。それらのことから、基本法の法的性格として、啓蒙的性格、方針的性格、計画的性格、省庁横断的性格を挙げている。そして、それらの諸性格の裏返しとして、基本法の法規範的性格の希薄性も挙げている。すなわち、例外的に教育基本法や環境基本法の内容が裁判規範として考慮される場合もあるものの、一般的には基本法は法規を内容とすることを予定されていない、と述べている¹¹⁾。「つまり、法律実務上に意味をもち、したがって実定法学の対象となる国民の具体的権利義務に関する規定は、実施法をまたなければならないわけで、このことが、基本法について法律学者があまり関心を示してこなかった理由の一つ」と指摘している¹²⁾。

他方、法解釈だけでなく制度設計にも踏み込む見地からみると、上記の諸性格を有する基本

法も検討の余地がありそうである。いや、余地がありそうというより、議論の射程に含めなければならぬと思われる。何故なら、基本法は個別の実施法や諸政策を方向付けることを目的として制定されるからである。基本法を評価にするにあたっては、先述のように、責務規定の内容に注目する必要がある。また、基本法と現行の実施法の制度と運用の関連を検討することも必要である。さらに、例えば、個別法における目的拘束原則（いわゆる「水攻め」に象徴されるような権限融合の阻止ないし「縦割りの勧め」¹³⁾)と基本法における省庁横断性の実現という目的（個別法における所管の縦割りでは処理できない事案への対応）の関係も吟味しなければならない。この関係については、基本法が「憲法を頂点とし、法律、政令、省令という段階的構造」のどこに位置するかという、かつて教育基本法をめぐる議論された基本法の解釈問題¹⁴⁾にも通じるとと思われる。しかし、本稿ではこの問題には立ち入らず、交通基本法案の具体的な中身に目を転じる。

Ⅲ. 交通基本法案の内容

本稿を執筆している2013年10月現在、交通基本法はまだ成立していない。2002年、2006年、2011年と国会に上程された交通基本法案は、いずれも廃案となった。2002年と2006年は民主党・社民党による議員提出法案、2011年は政府提出法案であった¹⁵⁾。その後、2013年6月に民主党・社民党が2011年の政府提出法案を基にした交通基本法案を国会に提出している¹⁶⁾。ここでは、2011年の政府提出法案を中心に、交通基本法案の内容についてみていく。

政府提出法案に関しては、国土交通省の交通基本法検討会が報告した「交通基本法の制定と関連施策の充実に向けた基本的な考え方（案）」及び「交通基本法の制定と関連施策の充実に向けて - 中間整理 - 人々が交わり、心の通う社会を目指して～」並びに交通政策審議会・社会資本整備審議会が報告した「交通基本法案の立案における基本的な論点について [報告書]」に、諸議論の成果がまとめられている。

同省が両審議会に諮問した審議事項は、「新たな時代に対応して、どのような交通政策が求められているか」、「『移動権』や『移動権の保障』を法律に位置づけることについてどのように考えるか」、「国民目線・利用者目線に立った場合、どのような対応を行うべきか」、「関係者の責務、役割分担をどのように考えるか」の4点であった¹⁷⁾。

2009年の秋から2010年の年末にかけて十数回に及んだ諸議論をみると、交通基本法案の最大の論点は、移動権を法律に規定するかどうか、ということであったことが分かる。

1. 権利規定

民主党・社民党が2006年に第165回国会（臨時会）に共同提出した交通基本法案には権利規定があった。すなわち、同法案の第2条は、「移動に関する権利」という見出しを付け、1項で「すべて国民は、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を保障される権利を有する」と定め、2項で「何人も、公共の福祉に反しない限り、移動の自由を有する」と

定めていた¹⁸⁾。これに対して、政府が2011年に第177回国会（常会）に提出した交通基本法案には、移動権を定めた規定は盛り込まれなかった¹⁹⁾。

法案に盛り込まれなかった理由は、現時点では移動権の規定は時期尚早、という判断が上記両審議会によって答申されたことによる²⁰⁾。当該判断の基となっている考え方についてもう少し具体的にみていくと、移動権を規定した場合の問題点が3つの立場—法制論、行政論、社会実態論から提出されている。

法制論からは、「個々人の移動に関するニーズは、移動目的、個人の属性、地域の特性等の観点から千差万別であり、現時点においては、権利の内容についての国民のコンセンサスが得られているとは言えない」、「過去において鉄道の運賃格差や路線の廃止に係る措置が、交通権に照らし適法であるか否かが争われた訴訟においては、判例は原告適格を欠くとの理由でその主張を退けている」といった諸点が指摘されている。

行政論からは、行政政府が移動権を保障する「責務を有するとした場合、個々人にそれぞれの権利内容を給付するためには、それを裏打ちするだけの財源が必要となり、それが整わなければ行政政府は不作為を問われる」、「集約型の都市・地域づくりを指向しようとする場合、現在の居住地や各種施設の立地を前提として移動権を保障してしまうと、居住地や事業所の立地の変更を伴う施策の推進に障害が生じるおそれがある」といった諸点が懸念されている。

社会実態論からは、「権利として保障することが移動権の保障が求められる背景にある課題に対応するための最適な方法かと言えば、疑義がないとは言えない。例えば、欧州では一般に公共交通における公共部門の役割が大きい、交通権規定のあるフランスがそのような規定のないドイツ等よりも交通サービスが充実しているとは言いきれないのではないかと」、「本来交通は利用者、運輸事業者等の関係者が協働してより良いものに創り上げていくべきものであり、『権利』として定めることは、当事者間に対立意識を生じさせ、かえって『新しい公共』などのわが国が大事にしてきた構図を崩し、サービスの向上の妨げになる可能性もある」といった諸点が示されている。

移動権の内容をめぐっては、もとより議論のあるところである。移動権と完全に一致するものではないようであるが、交通権という概念について、交通権学会は「国民の交通する権利」として、日本国憲法13条（幸福追求権）、22条（居住・移転及び職業選択の自由）、25条（生存権）など関連する人権を集合した新しい人権であると主張している²¹⁾。しかし、交通権に関してよく引用される和歌山地裁の判決等では、交通権の憲法上の権利としての性質は否定されている²²⁾。

国土交通省が両審議会の小委員会に提出した資料（表2）によれば²³⁾、フランスが移動権ないし交通権を規律した法律—国内交通基本法（La loi d'orientation des transports intérieurs、略称LOTI）を有していることが分かる。安部誠治（2012）によれば、同法が定める「交通に関する権利」は、「①すべての利用者の移動する権利、②交通手段選択の自由、③財貨の輸送を自ら行うかまたはこれを組織や企業に委託するに当たって利用者に認められる権利、④交通手段とその利用方法に関して利用者が情報を受ける権利」の4つで構成されるものとされ、①

に該当するのが民主・社民両党の共同提出法案にある移動権とされる²⁴⁾。国内交通基本法における「交通に関する権利」は、人の移動だけでなく物流等も射程に含めた広い概念である。特に、利用者の情報へのアクセスという手続的権利にまで言及している点は、わが国の交通基本法の議論においても大いに参考になると思われる。

さらに、藤井聡（2012）は「交通という現象は、『通』が含意する『物理的空間移動』のみならず、『交』が含意する『社会的動態』を含む」としている。「まちや村、地域、都市、都市圏、広域交流圏、そして国家といったさまざまなレベルにある『地域的な有機体／共同体』（すなわち社会的動態）の『活性化』や『健全化』、さらに言うなら『存続』そのもの」を国民は常識的・本質的に交通政策に求めていると述べている。そのことを前提として「目に見える物理現象としての交通にだけ着目するのではなく、その背後に潜在する、当該の物理現象としての交通を生み出している『社会的動態』をターゲットにとらえ、それを『健全化』せしめることを企図する態度」が交通政策の基本となると述べている点が注目される。フランスの国内交通基本法における「交通に関する権利」も、要するにそのような政策目的のための手段としての位置付けにあると指摘している²⁵⁾。

2. 計画規定、施策規定、実施法規定

これまでに制定された基本法の多くは、権利規定を有しない一方、計画・施策規定、実施法規定を有している。交通基本法案も、そうした従来の基本法に共通する規定内容を踏襲している。

同法案は、15条1項で「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」の策定を政府に義務付け、同条2項で当該交通基本計画の中に施策の基本的な方針、目標、諸施策等を定めるように義務付けている。

上記交通基本計画の下、国に対しては、16条から27条に掲げた諸施策・措置を「講ずるものとする」としている。すなわち、日常生活等に必要不可欠な交通手段の確保等（16条）、高齢者、障害者等の円滑な移動のための施策（17条）、交通の利便性向上、円滑化及び効率化（18条）、国際競争力の強化及び地域の活力の向上に必要な施策（19条）、交通に係る環境負荷の低減に必要な施策（20条）、総合的な交通体系の整備等（21条）、まちづくりの観点からの施策の促進（22条）、観光立国の実現の観点からの施策の推進（23条）、協議の促進等（24条）、技術の開発及び普及（25条）、国際的な連携の確保及び国際協力の推進（26条）、国民等の立場に立った施策の実施のための措置（27条）である。また、地方公共団体に対しても、28条で、「自然的・経済的・社会的諸条件に応じた交通に関する施策を、まちづくりその他の観点を踏まえながら、当該施策相互間の連携及びこれと関連する施策との連携を図りつつ、総合的かつ計画的に実施するものとする」と定めている。

そして、同法案は、「政府は、交通に関する施策を実施するため必要な法制上又は財政上の措置その他の措置を講じなければならない」（13条）と定めている。この種の規定も、多くの基本法に共通してみられる²⁶⁾。「法制上の措置」は「法律案の作成及び国会提出、政省令等の

制定等」を、「財政上の措置」は「予算案の作成及び国会提出、予算の執行等」を、「その他の措置」は「広報や行政サービスの提供、行政指導、あっせんなど」を意味する²⁷⁾。つまり、諸施策は個別の実施法や予算等によって具体化されるものであり、基本法は、原則として、所管する法分野の制度設計をその理念等によって方向付けるものであることを示している。

3. 責務規定

ところで、基本法では責務規定を置くことも通例になっている。交通基本法案にも責務規定は置かれている。先述のとおり、審議会への諮問事項には「関係者の責務、役割分担をどのように考えるか」という項目も挙がっていた。移動権に比べると議論は少なかったようであるが、責務規定も、以下で述べるように、法制度の評価基準に照らして考えると、権利規定に劣らない重要な要素である。

政府提出法案をみると、責務規定の名宛人は、国、地方公共団体、事業者、国民・住民となっている。前二者と後二者では、条文の末尾の文言に相違がある。国、地方公共団体に関しては「責務を有する」、「努めなければならない」という文言があげられている。それに対して、事業者や国民・住民に関しては「努めるものとする」という文言になっている。なお、国民・住民には利用者も含まれる²⁸⁾。

3種類の文言がいずれも法的な拘束力のない努力義務の範疇にあるとしても、事業者や国民・住民に関しては、その中で最も程度が緩やかであろう「努めるものとする」という文言になっている。すなわち、事業者に対しては、「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よう努めるものとする」(10条1項)、「前項に定めるもののほか、…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」(10条2項)と定められている。国民・住民に対しては、「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ものとする」(11条)と定められている。このような書き振りになっているのは、事業者や国民・住民の責務規定に関しては、憲法上の個別の諸人権、特に自由権が制約基準として一定の働きをしていることが考えられる。ただ、自由を重視する立場からは、国民・住民に対する責務規定の導入そのものを慎重視する議論もある²⁹⁾。

他方、国、地方公共団体に関しては「責務を有する」、「努めなければならない」というやや強めの文言となっている。すなわち、国に関しては、「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」(8条1項)、「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」(8条2項)と定められている。地方公共団体の責務も、国と同様に、施策の策定や実施については「責務を有する」(9条1項)、住民への情報提供等については「努めなければならない」(9条2項)と定められている。事業者や国民・住民に対する文言と比べると、やや強

表2 各国の地域公共交通に関する制度

	日本	フランス	イギリス	ドイツ	アメリカ	韓国
交通権・移動権を規定した法律	なし	国内交通基本法（82）	なし	なし	なし	なし
地域公共交通に係る計画制度を規定した法律	地域公共交通活性化・再生法(07)	国内交通基本法（82）	近距離交通地域化法（96）	2000年交通法	1964年都市公共交通法、1991年総合陸上輸送効率化法	大衆交通育成利用促進法（05）
上記計画の策定の義務化の有無	任意	義務化（96年改正）	義務化	義務化	義務化	義務化
地域公共交通に係る特別の財源（中央）	なし	なし	エネルギー税	鉱油税	ガソリン税	交通税
地域公共交通に係る特別の財源（地方）	なし	都市圏交通機構に交通税の課税権を付与	エネルギー税の一部を州の財源に委譲	道路利用者や職場駐車場への駐車に係る課税権を付与	公共交通運営団体に交通区域内における売上税の課税権を付与	交通誘発負担金（主として交通安全施設整備）
地域公共交通に係る補助制度	活性化・再生総合事業等に補助	インフラ整備に対する補助	地域公共交通関連施設に補助	計画の審査・評価を通じた補助	ガソリン税の配分制度	地方分権交付税

出所）交通政策審議会・社会資本整備審議会交通基本法案検討小委員会（第2回）「資料2-1-3 各国の地域公共交通に関する制度について」より抜粋。この表を見ると、移動権だけでなく、計画や財源の面でも日本は手薄であることが分かる。

めの規定振りとなっている。

ここで素朴な疑問が生じる。それは、8条2項と9条2項は、何故「努めなければならない」という書き方に留まっているのか、という疑問である。例えば、土地基本法6条2項は、国及び地方公共団体の責務として「広報活動等を通じて、土地についての基本理念に関する国民の理解を深めるよう適切な措置を講じなければならない」と、さらに強めの文言を用いている。もっとも、「努めなければならない」も「講じなければならない」も訓示的規定に過ぎないという点では同じであり、両者の差に大した意味はない、という反論がなされるかも知れない。しかし、そうであるなら、何故、土地基本法と同じ書き振りになっていないのであろう

か³⁰⁾。前者と後者では、施策の策定や実施に関する裁量の幅は同じであろうか。

本稿がこのような疑問に拘る理由は、現行の地域公共交通法制が、利用者や住民等第三者利害関係人の事前参加手続に関する法令上・運用上の課題を実際に抱えているからである。交通基本法案における責務の書き振りは、前節で述べた27条の「国は、国民等の立場に立って、その意見を踏まえつつ交通に関する施策を講ずるため、国民等の意見を反映させるために必要な措置その他の措置を講ずるものとする」という規定の実効性と関わってくるのである。そこで、次章では、地域公共交通法制の現状について説明することとする。

IV. 現行の地域公共交通法制が抱える手続上の課題との関連

移動権という実体的価値をめぐる諸議論の影に隠れてしまいがちであるが、現行の地域公共交通法制に関しては、第三者利害関係人の事前参加手続の整備がまだまだ十分でないという課題がある。

もちろん、一口に地域公共交通といっても、鉄道、軌道、バス、タクシー、船舶等、様々なモードがあるが、中でも地域住民の生活の足として身近な存在である路線バス事業が危機的状況にある。国土交通省の資料³¹⁾によれば、相次ぐ事業者の倒産や路線縮小等により、毎年約2000kmのペースでバス路線（高速バスを除く）が完全に廃止されている。また、同省が行った市町村担当者向けアンケート³²⁾の結果をみても、路線バスや乗合タクシーに関する国への意見や要望等が突出している。これらのことから、地域公共交通に関する政策課題の中心は、やはり路線バス等の身近な生活交通の維持であることがわかる。従って、以下では、路線バス事業を規律する道路運送法制に焦点を絞って、手続上の課題をみていく。

道路運送法制においては、1951年の同法制定以降、綿々と続いてきた事業免許制による需給調整や運賃認可制による事業の保護と統制といった行政体の関与が2002年の同法改正で廃止ないし緩和された。それらと同時に導入された地域協議の仕組みが、2006年の同法改正で強化された³³⁾。当該地域協議の仕組みは、2007年の地域公共交通の活性化及び再生に関する法律の制定等を経て、交通モードの種類や利害関係人の範囲の拡大を伴う形で、さらなる整備が図られた³⁴⁾。行政体は、当該地域協議の仕組みを用いて、計画策定の段階から利害関係人を広く参画させて諸利益の情報収集と比較衡量等を行い、その上で路線バス事業のあり方に関する意思決定を試みるようになってきている。

しかし、地域協議の仕組みには、以下のような手続上の課題がある。道路運送法上、当該仕組みの中心にある地域公共交通会議（2006年改正法によって定められた。原則として市町村に置かれる）の設置は任意であり、同会議が設置されない場合には行政庁と交通事業者のみで構成される地域協議会（2000年の道路運送法改正の際の国会付帯決議によって2001年に47都道府県に設置された。これは、2002年改正法による路線バス事業の規制緩和に備えたものである）でバス路線の休・廃止等が協議されることになるが、その場合には行政決定に重要な利害を有する関係者の手続への参加が徹底されない可能性があることである³⁵⁾。

この点について、まず、法令を少し具体的にみてみる。道路運送法は、事業者が路線の休・廃止を申し出た際は、原則として、利害関係人の意見聴取を行政庁に義務付けている（15条の2第2項）。利害関係人には「旅客その他の者」も含まれており（施行規則15条の7）、許可の相手方だけでなく第三者の手続的利益にも配慮した制度になっている。ただ、例外として、「旅客の利便を阻害しない」と認められる場合には意見聴取しないこととされている（15条の2第2項かっこ書き）。そして、施行規則は「旅客の利便を阻害しない」と認められる場合の一つとして、地域協議会で協議が調っていることを挙げている（施行規則15条の4第2号）。

ところが、地域協議会の詳細を定める国土交通大臣の告示³⁶⁾をみると、旅客や地域住民は地域協議会の必要的構成員とはなっていない。地域協議会で個別に旅客等の利害関係人を呼んで意見聴取することも可能である（施行規則15条の9第1項かっこ書き）が、「当該休止又は廃止に関し特に重大な利害関係を有すると認める」かどうかは行政庁である地方運輸局長の判断によるとされている（施行規則15条の7第2号）。しかも、何を基準に「重大な利害関係を有する」と判断するのかが、法令上定かではない。法令で予め定められないから意見聴取をして判断するというのなら分かるが、法令では行政庁による利害関係の有無の判断が意見聴取手続に先行している。従って、運用次第では、旅客等が不在のまま路線の休・廃止の決定がなされる場合がありうる。

もっとも、この点について、地域公共交通会議は、旅客や住民を必ず構成員に含めることとされており（施行規則9条の3第3号）、かつ、地域協議会の分科会として位置付けることもできるから、上記の問題をカバーできるかも知れない。しかし、地域公共交通会議の設置は法律上任意である。実施法で設置を義務付けない限り、第三者利害関係人の事前手続への参加機会の保障という手続法上の要請が貫徹されない可能性が依然として残る。

次に、実際の運用をみてみる。路線の休・廃止に関して利害関係人の意見聴取を行うにあたっては、通達で「地方運輸局の掲示板への掲示により公示するほか、必要に応じその他の手段により幅広く周知を図るものとする」とされている³⁷⁾。しかし、公示等によって利害関係人に意見聴取手続を行うことを周知しても、利害関係人の参加「申請なし」という状況がみられる³⁸⁾。この背景には、廃止事前届出日から廃止日までの法定期間が短く、第三者利害関係人への周知が十分にできないといった理由がある。また、路線の休・廃止予定地と意見聴取手続地が離れ過ぎていて、利害関係人が参加しづらいといった事情も考えられる³⁹⁾。さらに、公共交通に対する人々の関心がそもそも薄いということもあるかも知れない⁴⁰⁾。無論、手続上の課題に対して国や地方公共団体が全く手を拱いている訳ではない。多くの利害関係人が地域協議の仕組みに関わるように、地方運輸局が路線の休・廃止問題についても地域公共交通会議で話し合うよう都道府県や市町村に指導し、都道府県も地域公共交通会議を設置していない市町村に設置を呼びかけていることが、協議会の議事録の内容やヒアリング調査の結果から確認されている⁴¹⁾。しかし、同会議が設置されていない市町村は少なくない。他に喫緊の政策課題があって、限られた予算や人員を割けないのかも知れない。

前章の最後で触れた交通基本法案8条2項、9条2項の責務規定、27条の施策規定は、こうした手続上の諸課題に関連してくるのである。個別の実施法と基本法の関係について、「実施法は本体たる基本法の価値、理念、施策等をそのまま実施することを通常とするので、実施法の制定・運用は基本法の趣旨・目的に即して行うものと解するのが素直である。それは、実施法本体にとどまらず、実施法の下位法規、行政規則にまで及ぶ」⁴²⁾とするならば、事前参加手続の保障の観点から責任の所在を明確にするとともに、法制上・財政上の手当を強く方向付けることも、交通基本法を制定する意義として挙げることができるだろう。

V. おわりに

(1) 以上、本稿は、2011年に政府が国会に提出した交通基本法案について、行政法学における制度設計論及び基本法に関する留意事項を参考にし、かつ、現行の地域公共交通法制の規定内容や現場の運用実態を踏まえて評価を行い、若干の問題提起を試みた。

評価にあたって、本稿は、制度設計に関する諸々の評価基準のうち、「公法学の指針的価値」の観点、特に第三者利害関係人の諸利益を担保することにつながる「公平性・公正性」や「正統性・透明性」の観点を重視した。それは、地域公共交通法制が、地域協議の仕組みを導入し、計画策定段階から多様な利害関係人が参加した上での公共交通の構築を指向するものに変ってきているという現状を踏まえてのことである。公共交通は、個人の通勤や通学、通院等のための生活手段であるだけでなく、人と人との交流、人や物、情報の行き交いを促進して地域の社会や経済、文化を発展させるものでもあり、まちとか都市をデザインする上で軸となるものである。公共交通をめぐるのは、実に多くの利害関係人が関与しうる。多様な諸利益が参照され、調和の取れた公共交通を地域の実情に即した形で実現するための仕組み作りに関する国や地方公共団体の責務の重要性を再度確認する必要がある。

(2) 他方、最大の論点になっていた移動権について、本稿は、様々な意見があることを概観するに留めた。もちろん、「個別の人権規定」の観点から移動権ないし交通権の実体的性質について議論を続けることは必要である。ただ、1947年の教育基本法制定以降、40本以上の基本法が制定されてきた中で基本法の諸性格（啓蒙的、方針的、計画的、省庁横断的、非法規的）がすでに確立されていることをみる限り、交通基本法に権利規定を導入することは難しいかも知れない。先述した両審議会の報告書には現れていないが、権利規定を置くと基本法制の秩序立った枠組みから逸脱してしまうのでそれを避けたいという行政府の意識が「時期尚早」の背後にあった可能性もある。そうであるとして、そのことを批判するのは簡単である。しかし、「憲法規範化の花盛り」に対しては、「とかく物事の一面のみを強調しがちで、現代社会の複雑な事象に対応する法構造の特色とか、法規制の具体的状況依存性とかの重要な側面の判断が脱落していることが多い」という角度からの懐疑的な見方もある⁴³⁾。そうした意見にも耳を傾けなければならない。

ただし、交通基本法が「憲法の諸規定」とは一定の距離を保つものになったとしても、比例原則や信頼保護原則といった「行政上の法の一般原則」、先述の事前参加手続の保障を内容とする「公法学の指針的価値」は及びうる。路線の休・廃止を例にとれば、それがやむを得ない場合であっても、その協議がなされる過程で、移動制約者をはじめとする利用者等利害関係人の負担がより少なく済む代替手段が検討されるかどうか、徐々に路線距離・便数を減らすような段階的措置が講じられるかどうか、そもそも協議過程に利害関係人が広く参加できるようになっているかどうか、利害関係人に正しい情報が漏れなく速やかに伝わるようになっているかどうかといった諸点が、実効性の確保と併せて、制度設計の際に問われうる。交通基本法には上記の諸々の評価基準を満たすような地域公共交通法制の方向付けと実効性の確保が期待される。

注

- 1) 遠藤博也『計画行政法』学陽書房、1976年、特にp.56以下。なお、遠藤博也「行政法学の方法と対象について—制度内在的論理の限界—」雄川一郎編『公法の理論（下I）』（有斐閣、1977年、pp.1607-1643）も併せて参照。
- 2) 原田大樹「立法者制御の法理論—政策決定の「質」向上のための一試論」新世代法政策学研究 Vol.7、(2010年、pp.109-147)、p.109、p.135。原田は代表的なものとして、阿部泰隆、高木光、大橋洋一、小早川光郎などの諸業績を挙げている。
- 3) 原田同上論文、pp.109-110。
- 4) また、原田は、制度設計に積極的なアプローチを行っている法と経済学の議論も参照し、法と経済学とは異なる行政法学の諸前提として、アクターの非合理性、効用の不均一性、最適解の不存在の3点を挙げる。その上で、行政法学における立法者制御の法理論構築の諸課題として、多様な政策手段の整序、憲法上の人権規定の立法過程における役割の考察、ソフトな法原則の提示の必要性を指摘している。原田同上論文、p.131以下。
- 5) 原田同上論文、p.129。
- 6) 塩野宏「基本法について」『行政法概念の諸相』（有斐閣、2011年、pp.23-60）、p.53。
- 7) 原田前掲論文、p.145。
- 8) 塩野前掲論文、pp.30-31 別表参照。なお、山口勝弘「交通基本法の制定に向けて」国際交通安全学会誌 37 巻 1 号、2012 年、pp.6-13 も併せて参照。
- 9) 塩野前掲論文、p.26、p.53。
- 10) 塩野前掲論文、p.53 以下。
- 11) 塩野前掲論文、p.28 以下。
- 12) 塩野前掲論文、p.36。
- 13) 原田前掲論文、p.125。
- 14) 塩野前掲論文、p.36 以下。
- 15) 国土交通省総合政策局「交通基本法案をめぐる最近の状況」2012年5月、<http://www.mlit.go.jp/sogoseisaku/soukou/soukou-magazine/33rennraku2.pdf> (2013/10/30)
- 16) 民主党広報委員会「交通基本法案を国会に提出」2013年6月13日、<http://www.dpj.or.jp/>

- article/102700 (2013/10/30)
- 17) 交通政策審議会・社会資本整備審議会交通基本法案検討小委員会（第1回）「資料1-4-2小委員会でご審議いただきたい事項」、「資料1-4-3各審議事項の論点例」2011年11月、http://www.mlit.go.jp/sogoseisaku/transport/sosei_transport_tk_000019.html (2013/10/30)
 - 18) 国土交通省交通基本法検討会「交通基本法の制定と関連施策の充実に向けて - 中間整理 - 人々が交わり、心の通う社会を目指して～」2010年3月、p.14以下。http://www.mlit.go.jp/sogoseisaku/transport/sosei_transport_fr_000040.html (2013/10/30)
 - 19) 国土交通省交通の諸問題に関する検討会（第1回）「資料1-1-2別紙3交通基本法案（案文）」2011年9月12日 http://www.mlit.go.jp/sogoseisaku/transport/sosei_transport_tk_000026.html (2013/10/23)
 - 20) 交通政策審議会・社会資本整備審議会「交通基本法案の立案における基本的な論点について〔報告書〕」2011年2月、p.4以下。http://www.mlit.go.jp/sogoseisaku/transport/sosei_transport_fr_000067.html (2013/10/23)
 - 21) 交通権学会「交通権憲章前文」<http://www.kotsuken.jp/charter/preamble.html> (2013/10/15)
 - 22) 1984年4月に導入された国鉄和歌山線の格差運賃に係る不当利得返還請求事件の判決で、和歌山地裁は、「国家に対し積極的作為を請求する具体的権利」としての交通権を「憲法上根拠付けることはできない」とし、さらに「国民の受ける利害は反射的なものとどまり、路線の廃止自体、これを利用する国民の個々の権利義務に何ら消長を来たすものではない」と判示している（国鉄和歌山線格差運賃返還請求事件・和歌山地判1991.2.27）。また、1997年6月になされたJR信越線に係る鉄道事業の一部廃止許可処分取消請求事件の一審判決でも、同旨の判断が示された（JR信越線廃止許可処分取消請求事件・前橋地判1999.2.26）。その控訴審は、交通権の性質自体には踏み込まず、「仮に、交通権ないし交通の利益が権利として認知される余地があるとしても、本訴における原告適格の判断に当たっては、」 「事実を基にして判断すれば足りる」とし、原告らが受ける不利益は「結局、本件路線が廃止されたことにより従来本件路線に乗車することができた利便が失われ、又は減少するというに尽きるものであり、本件許可処分により、必然的に本件路線の利用者等の生命、身体及び健康等に重大な危害を及ぼしたとか、それに匹敵する権利ないし利益侵害の事態が生じるものではない」として、「本件訴訟を原告適格を欠く不適法なものであるとして却下した原判決は正当であり、本件控訴はいずれも理由がないからこれを棄却する」としている（JR信越線廃止許可処分取消請求控訴事件・東京高判2000.2.16）。
 - 23) 交通政策審議会・社会資本整備審議会交通基本法案検討小委員会（第2回）「資料2-1-3各国の地域公共交通に関する制度について」、2011年11月、http://www.mlit.go.jp/sogoseisaku/transport/sosei_transport_tk_000020.html (2013/10/23)
 - 24) 安部誠治「交通権の意義とその必要性」国際交通安全学会誌37巻1号、2012年、pp.14-22.
 - 25) 藤井聡「本来、『交通基本法』が具備すべき要件」国際交通安全学会誌37巻1号、2012年、pp.71-78.
 - 26) 例えば、土地基本法9条、環境基本法11条、男女共同参画社会基本法11条、犯罪被害者等基本法9条、宇宙基本法11条、生物多様性基本法8条など。消費者基本法10条に至っては、法制上の措置として、「国は、この法律の目的を達成するため、必要な関係法令の制定又は改正を行わなければならない」と法律上に明記している。
 - 27) 内閣府「男女共同参画社会基本法逐条解説—第11条 法制上の措置等」http://www.gender.go.jp/about_danjo/law/kihon/chikujyou11.html (2013/10/24)
なお、交通基本法においては、「その他の措置」の中に税制上・金融上の措置も含むことが検討されている。国土交通省交通の諸問題に関する検討会（第7回）「資料2交通基本法の必要性」2012年4月、http://www.mlit.go.jp/sogoseisaku/transport/sosei_transport_tk_000037.html (2013/10/24)

- 28) 国土交通省の資料には、利用者も「国民」に含まれるとの判断が内閣法制局からあった旨、記されている。国土交通省交通の諸問題に関する検討会（第1回）「第1回交通の諸問題に関する検討会（議事録）」2011年9月12日、p.21. http://www.mlit.go.jp/sogoseisaku/transport/sosei_transport_tk_000026.html (2013/10/23)
- 29) 例えば、事実上国民の私的な活動の自由を制約していると批判されてきた行政指導との比較において「行政指導は、少なくとも法形式的には相手方に義務を賦課するものではなく、相手方たる国民の自由な判断を前提としたうえでの行政機関の要望である。これに対して、責務規定は、端的に国民の義務を定めるもので、国民の自由に対する侵害は概念的には大きなものがある」こと、さらに「責務規定は、国民に直接拘束的な法効果を及ぼさないという点で、適用範囲の確定に関し厳密性が要求されない。他方、そのことは、必ずしも十分に自覚されずに適用範囲が拡大していく可能性をもつ。…基本法の対象拡大は、立法権者が国民の生活に幅広く、それも理屈のうえでは家庭生活から精神生活にまで立ち入って、国民に対して義務を課することを認めることを意味し、それは一部現実化している」こと等が指摘されている。塩野前掲論文、p.48以下。
- 30) 土地基本法は、事業者や国民に対しても強めの書き方をしている。具体的には、事業者に対しては、「土地の利用及び取引（これを支援する行為を含む。）に当たっては、土地についての基本理念に従わなければならない」（7条1項）、「国及び地方公共団体が実施する土地に関する施策に協力しなければならない」（7条2項）と規定されている。国民に対しては、「土地の利用及び取引に当たっては、土地についての基本理念を尊重しなければならない」（8条1項）、「国及び地方公共団体が実施する土地に関する施策に協力するように努めなければならない」（8条2項）と規定されている。
- 交通基本法案も土地基本法も共に国土交通省の所管であり、また、内閣法制局の審査も受けている。訳もなく書き方を変えているとは考えにくい。両法の書き方に差を生じさせているものは何なのだろうか。
- 様々な観点からのアプローチが可能であろうが、本稿は、交通基本法案にはない土地基本法固有の規定として、土地についての公共の福祉優先規定（2条）が設けられていることに手がかりがあるとみている。その詳細に立ち入る力はないが、公共の福祉がその時々々の政策課題と独立して存在するものではないとすれば、以下のことが言えるかも知れない。すなわち、現時点では、交通という国民の日常生活や社会生活、経済生活、さらにはまちとか文化の発展等々を支える基盤の崩壊という立法事実が、往時の土地の投機的取引の横行による地価の異常な高騰という立法事実ほどには、危機的に認識されるに至っていないということではなかろうか。あるいは、そのこととは別に、交通に対する政策を通じた国の関与が、土地財産権に対する関与に比して、謙抑的なものでなければならない法的・法外的理由があるのであろうか。
- 31) 国土交通省交通の諸問題に関する検討会（第1回）「資料1-3-2 交通（人流・物流）の概況」2011年9月、p.34. http://www.mlit.go.jp/sogoseisaku/transport/sosei_transport_tk_000026.html (2013/10/26)
- 32) 国土交通省総合政策局『地域公共交通の活性化・再生への取り組みのあり方報告書参考2市町村アンケート結果』2008年3月、p.参31、pp.参56 - 参57. http://www.mlit.go.jp/sogoseisaku/transport/sosei_transport_tk_000002.html (2013/10/30)
- 33) 詳細については、以下を参照。新子眞佐夫「京丹後市の公共交通施策にみる路線バス事業への行政の関与」政策科学18巻1号、2010年、pp.37-48.
- 34) 詳細については、以下を参照。新子眞佐夫「地域公共交通行政領域における公益判断過程の拡充」政策科学20巻1号、2012年、pp.161-175.
- 35) 他にも幾つか手続上の諸課題があるが、すでに別稿で記したので省略する。詳細については、以下を

参照。新子眞佐夫「今日の公共交通における行政体と住民の関係」政策科学 19 巻 2 号、2012 年、pp.59-72.

- 36) 国土交通省告示「地域協議会の要件に関する告示」(平成 13 年 7 月 17 日第 1202 号)。
- 37) 国土交通省自動車交通局旅客課長通達「道路運送法による一般乗合旅客自動車運送事業の路線の休止又は廃止に関する手続の取扱いについて」(2001 年 9 月 26 日付国自旅第 92 号)
- 38) 国土交通省北陸信越運輸局「路線定期運行の路線廃止に係る意見聴取の結果について (H25.8.12 日付け公示 31 号 25 旅 5 号)」<http://www.tb.mlit.go.jp/hokushin/press/1307-1309/130925-2.pdf> (2013/10/27)、同「路線定期運行の路線廃止に係る意見聴取の結果について (H25.8.12 日付け公示 31 号 24 旅 6 号)」<http://www.tb.mlit.go.jp/hokushin/press/1307-1309/130925-3.pdf> (2013/10/27) など。
- 39) 石川県加賀市の地域公共交通会議の議事録には、加賀温泉バスの路線廃止の届出に関する意見聴取手続を新潟市にある北陸信越運輸局本局で行う旨の公示がなされたとある。石川県加賀市「平成 19 年度第 3 回地域公共交通会議議事録」2007 年 12 月 20 日 <http://www.city.kaga.ishikawa.jp/file/fget.php?pb=78/4337.pdf> (2013/10/27)。
しかし、加賀市の過疎地域に住む移動制約者に「新潟まで行って、自分たちの状況を説明」してもらうのは酷だと思われる。居住地に近いところで意見聴取手続を行えるような運用にすべきである。
- 40) 地域公共交通会議をよりよいものとするための調査検討会『地域公共交通をよりよいものとするためのガイドライン』国土交通省中部運輸局、2008 年、pp.3-4. <http://www.tb.mlit.go.jp/chubu/tsukuro/joho/guideline/index.html> (2013/10/30)
- 41) 新子前掲論文注 34) p.169.
- 42) 塩野前掲論文、p.39. なお、同旨として、遠藤前掲書、p.72.
- 43) 遠藤前掲書、p.72.

引用・参考文献

- ・新子眞佐夫「京丹後市の公共交通施策にみる路線バス事業への行政の関与」政策科学 18 巻 1 号、2010 年、pp.37-48.
- ・新子眞佐夫「今日の公共交通における行政体と住民の関係」政策科学 19 巻 2 号、2012 年、pp.59-72.
- ・新子眞佐夫「地域公共交通行政領域における公益判断過程の拡充」政策科学 20 巻 1 号、2012 年、pp.161-175.
- ・安部誠治「交通権の意義とその必要性」国際交通安全学会誌 37 巻 1 号、2012 年、pp.14-22.
- ・阿部泰隆「行政の法システムを評価する視点—行政法の体系改善への一視点—」兼子仁・宮崎良夫編著『高柳信一先生古希記念論集 行政法学の現状分析』勁草書房、1991 年、pp.107-149.
- ・遠藤博也『計画行政法』学陽書房、1976 年
- ・遠藤博也「行政法学の方法と対象について—制度内在的論理の限界—」雄川一郎編『田中二郎先生古稀記念 公法の理論 (下 I)』有斐閣、1977 年、pp.1607-1643.
- ・大橋洋一「行政手法からみた現代行政の変容」『行政法学の構造的変革』有斐閣、1996 年
- ・小早川光郎「行政の過程と仕組み」兼子仁・宮崎良夫編著『高柳信一先生古希記念論集 行政法学の現状分析』勁草書房、1991 年、pp.151-165.
- ・塩野宏「基本法について」日本学士院紀要 63 巻 1 号、2008 年 (『行政法概念の諸相』有斐閣、2011 年所収、pp.23-60)
- ・原田大樹『自主規制の公法学的研究』有斐閣、2007 年

交通基本法制定の意義について（新子）

- ・原田大樹「立法者制御の法理論—政策決定の『質』向上のための一試論」新世代法政策学研究 Vol.7、2010年、pp.109-147.
- ・藤井聡「本来、『交通基本法』が具備すべき要件」国際交通安全学会誌 37 巻 1 号、2012年、pp.71-78
- ・山口勝弘「交通基本法の制定に向けて」国際交通安全学会誌 37 巻 1 号、2012年、pp.6-13

引用・参考 URL

- ・石川県加賀市「平成 19 年度第 3 回地域公共交通会議議事録」2007 年 12 月 20 日 <http://www.city.kaga.ishikawa.jp/file/fget.php?pb=78/4337.pdf> (2013/10/27)
- ・交通権学会「交通権憲章」
<http://www.kotsuken.jp/charter/preamble.html> (2013/10/15)
- ・交通政策審議会・社会資本整備審議会「交通基本法案の立案における基本的な論点について [報告書]」2011 年 2 月
http://www.mlit.go.jp/sogoseisaku/transport/sosei_transport_fr_000067.html (2013/10/23)
- ・交通政策審議会・社会資本整備審議会交通基本法案検討小委員会「資料 1-4-2 小委員会でご審議いただきたい事項」、「資料 1-4-3 各審議事項の論点例」2011 年 11 月 http://www.mlit.go.jp/sogoseisaku/transport/sosei_transport_tk_000019.html (2013/10/30)
- ・交通政策審議会・社会資本整備審議会交通基本法案検討小委員会「資料 2-1-3 各国の地域公共交通に関する制度について」、2011 年 11 月
http://www.mlit.go.jp/sogoseisaku/transport/sosei_transport_tk_000020.html (2013/10/23)
- ・国土交通省交通基本法検討会「交通基本法の制定と関連施策の充実に向けて - 中間整理 - 人々が交わり、心の通う社会を目指して～」2010 年 3 月、「交通基本法の制定と関連施策の充実に向けた基本的な考え方 (案)」2010 年 6 月
http://www.mlit.go.jp/sogoseisaku/transport/sosei_transport_fr_000040.html (2013/10/30)
- ・国土交通省交通の諸問題に関する検討会「第 1 回交通の諸問題に関する検討会 (議事録)」、「資料 1-1-2 別紙 3 交通基本法案 (案文)」、「資料 1-3-2 交通 (人流・物流) の概況」2011 年 9 月
http://www.mlit.go.jp/sogoseisaku/transport/sosei_transport_tk_000026.html (2013/10/23)
- ・国土交通省交通の諸問題に関する検討会「資料 2 交通基本法の必要性」2012 年 4 月
http://www.mlit.go.jp/sogoseisaku/transport/sosei_transport_tk_000037.html (2013/10/24)
- ・国土交通省総合政策局『地域公共交通の活性化・再生への取り組みのあり方報告書参考 2 市町村アンケート結果』2008 年 3 月
http://www.mlit.go.jp/sogoseisaku/transport/sosei_transport_tk_000002.html (2013/10/30)
- ・国土交通省総合政策局「交通基本法案をめぐる最近の状況」2012 年 5 月、<http://www.mlit.go.jp/sogoseisaku/soukou/soukou-magazine/33rennraku2.pdf> (2013/10/30)
- ・国土交通省中部運輸局地域公共交通会議をよりよいものとするための調査検討会『地域公共交通をよりよいものとするためのガイドライン』2008 年
<http://www.ttb.mlit.go.jp/chubu/tsukuro/joho/guideline/index.html> (2013/10/30)
- ・国土交通省北陸信越運輸局「路線定期運行の路線廃止に係る意見聴取の結果について (H25.8.12 日付け 公示 31 号 25 旅 5 号)」
<http://www.ttb.mlit.go.jp/hokushin/press/1307-1309/130925-2.pdf> (2013/10/27)
- ・国土交通省北陸信越運輸局「路線定期運行の路線廃止に係る意見聴取の結果について (H25.8.12 日付け

公示 31 号 24 旅 6 号)」

<http://www.tb.mlit.go.jp/hokushin/press/1307-1309/130925-3.pdf> (2013/10/27)

- ・内閣府「男女共同参画社会基本法逐条解説—第 11 条 法制上の措置等」

http://www.gender.go.jp/about_danjo/law/kihon/chikujyou11.html (2013/10/24)

- ・民主党広報委員会「交通基本法案を国会に提出」2013 年 6 月 13 日

<http://www.dpj.or.jp/article/102700> (2013/10/30)