

高齢者のために“交通基本法”がなし得ること

——「移動権の保障」についての国民の努力義務の明文化と、法律名称の再検討を——

ふじ 井 聡*

はじめに

筆者は『運輸と経済』の編集室より、「高齢者」の移動権という視点を踏まえて、交通基本法について論ずる原稿の執筆を頂戴した。本稿は、そうした執筆依頼を受けて、高齢者のために、とりわけ、高齢者の「移動権」、そしてそれを含めた「生存権」のために、交通基本法が何をなし得るのかを論ずることを中心にとりまとめたものである。

そもそも「交通基本法」は、民主党が野党時代に国会に提出したものの賛成多数に至らずに廃案となってきたものであるが、この度改めて、来年の通常国会に提出される見通しとなったものである。その見通しの下、国土交通省では十数回の検討会を開催し、関連する専門家、学識経験者から意見を収集すると共に、数回のパブリックコメントを行っている。

平成22年6月現在、筆者の手元には、「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)——人々が交わり、心の通う社会をめざして——(平成22年6月 国土交通省)」(以下、「基本的な考え方」という資料がある。この資料は、新たなパブリックコメント収集のために国土交通省のホームページで公開されているものだ。

*京都大学大学院工学研究科都市社会工学専攻教授

これによれば、その“基本的な考え方”は、集約して言うと、おおよそ次のようにまとめられる。

- ①交通基本法は、「移動権」を保障することをその根本とする。
- ②多様な交通手段間の「最適な組み合わせ」を目指す。
- ③交通部門の地球温暖化対策に関する指針を明確にする。

1. 「移動権の法的保障」を通した、高齢者モビリティ問題のための解決

さて、この内、①の「移動権」については、この『基本的な考え方』には、次のような文章が掲載されている。

私たちひとりひとりが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権を保障されるようにしていくことが、交通基本法の原点であるべきです。とりわけ、お年寄りや体の不自由な方々にとって、移動権は極めて重要です。過疎地域では高齢化が他よりも早く進んでおり、ただでさえ不便なこれらの地域での交通手段の確保は大きな課題です。また、国の骨格をなす離島にとって航路や空路は生命線です。どのような地域で暮らしていても、すべての人々と

ってまちにしやすい環境を整え、移動権を保障していくべきです。移動権を保障するためには、地域の実態に合うように地域公共交通を維持・再生し、活性化させていくことが必要です。また、「ユニバーサル・デザイン」、つまり交通施設を誰もが利用しやすいものにして行くことも重要です。(p.3)

この文章から明らかなように、現在の交通基本法の基本的な考え方においては、「移動権」というものは、「どのような地域で暮らしていても、全ての人々にとって街に出やすい環境」(p.3)が整えられるべきだと主張可能な「権利」である。日本国憲法との対比で言うなら、憲法の中で、人間が生きていく限り保障されるべきだと謳われている「基本的人権」、とりわけその中の「生存権」の一つとして「移動する権利」を位置づけようとするものであり、それこそが、交通基本法を制定することの主目的とされているのである。

この記述を杓子定規に捉えるなら、次のように言うことができよう。つまり、例えば交通基本法によって「移動権を国家が保障する」たことが明文化されれば、日本中どこに住んでいようが「街に出やすい環境」を自分自身のために整備することを国家に要求する権利が、国家によって万人に与えられる、ということの意味することとなる。つまり、子どもであろうが、大人であろうが、高齢者であろうが、そして山の中に住んでいようが離島に住んでいようが、あるいは富士山のとっぺんに住んでいようが海の底に住もうが(念のため繰り返すが、「杓子定規」に上記記述を踏まえるなら)、全ての人々に対して、政府側は、「街に出やすい環境を整える」という“義務”を追うことになるのである。

しかも当然ながら、「全ての人々」の中には、いわゆる健常者のみではなく、自動車を運転できない人々も含まれるし、段差の上り下りが困難な、高齢者等の“移動困難者”も含まれる。だから、「移

動権を国家が保証する」ということになれば、「如何なる身体状況・健康状況であろうとも、そして、どこに住んでいようが、街に出やすい環境を整える“義務”を政府が負う」こととなる。そして、政府が、そんな“義務”を追うことを拒否するなら、文字通り、「交通基本法違反」ということとなってしまう。

そんな「移動権」だからこそ、本稿のタイトルにある「高齢者」にとっては、非常に有り難いものであることは論を俟たない。高齢者がどんな身体状況、健康状況になろうとも、どこに住んでいようとも、街に出やすい環境を整備することを、国や自治体に請求する権利を持つこととなる。したがって、移動権が実質的に保障される社会となれば、いわゆる「高齢者の社会的排除」(social exclusion)の問題(高齢者が、十分にモビリティが確保できないために、いろいろな社会活動に参加できなくなってしまう、という問題)は一気に解決することは間違いない。

2. 「交通権の保障」は、どの程度まで正当化できるのか?

ただし、移動権を保障するための具体的な「条文」そのものが、どのようなものとなるかでこの移動権がどのように法的に位置づけられるかが異なることとなる。上記のように、厳密に移動権を定義するような条文にすることもできる一方で、“努力義務”として、すなわち、「極力、移動権を保証するように努力する義務が存在する」という格好で位置づけられる可能性も考えられる。

しかも、この交通基本法はあくまでも「基本法」であるから、その基本法に基づいて整備される各種の具体的な法令がどのようなものとなるかで、その理念の運用方法は大きくことなることとなる。一番極端には、移動権を侵害することの罰則が規定されるなら、交通権は、かなり実質的に保

障されることとなるだろう。あるいは、移動権を保障するための財源制度を法的裏付けの下で整備すれば、これもまた、かなり実質的に交通権が保障されることとなるだろう。

この様に、「権利」という概念を実質的に保障するためには、基本法を制定するだけで事足りるのではなく、それを保障するための「権力」を調達し、それを、その移動権の保障のために行使しなければならないのである。逆に言うのなら、如何に移動権を保障するための法律を制定したとしても、それを保障するための権力が調達できないのなら、移動権が保障されることはないのである。

そしてさらに言うなら、それを保障するために大量の権力を調達することが必要となり、その結果、全体的な公益が大幅に損なわれてしまうとしたり、移動権を保障することは正当化されないばかりか、不当なるものと言わねばならないだろう。例えば、完璧なる移動権を保障するために莫大な国家財源が必要となり、そのために、国防や防災対策、経済対策などが十分にできなくなるのだとしたら、移動権を保障することでかえって、国民生活が質的に低下してしまう、あるいは、保護されるべき移動困難者自身の生存権が質的に劣化してしまう、ということすら起こりかねないだろう。それ故、そういう場合には、国家が移動権を保障すると明記した法律を制定してしまうことは、(憲法第十二条に明記されている“公共の福祉”という論点を踏まえると)不当なる判断だと言えるのである。

以上の議論は、以下の様にまとめられる。第一に、交通権を保障するためには、政府の財源調達を含めた「権力の調達」が不可欠であるというこ

と、第二に、権力を過度に調達することを通じて公益の低下がもたらされるのなら、移動権の保障は不当なものとして斥けられなければならないのである。この二点を踏まえるなら、「交通権の保障は、どの程度まで正当化できるのか？」という問いに対して我々は、次のように答えることができるだろう。すなわち、「公平性を加味した総合的な公益を増進させると期待される範囲において、人々の移動権を保障することは正当化される。ただし、移動権の保障が公益を損なうおそれがある場合には、それを保障しないことこそが正当化される」と言うことができるだろう^{注)}。

つまり、例えば先に述べた「富士山のとっぺんや海の底に住む人々」に対しては、移動権を保障することは正当化され難いということもあり得るだろう。一方で、人口が少ない中山間地の村落であっても、それが長らく存在している伝統的村落であるなら、そこに移動権を保障していくことが正当化されるということもあろう。ただし、そうはいっても、そのために必要とされる公的資金が著しく高いものであるのなら、移動権を完全に保障することは難しくなる、ということもあろう。いずれにしても、こうした現実の判断はいずれも微妙なものであるから、法律で厳密に定義するというよりも、交通行政の現場において、是々非々で検討していくしかない。そしてそうした判断が著しく困難な場合には、最終的には司法の現場で裁判長等が判断していくしかないのである。

3. 「交通権の完全なる保障」を回避すべし。

ところで以上の議論は、交通基本法策定にあた

注) この議論は、「国民は、これ(自由及び権利)を濫用してはならないのであつて、常に公共の福祉のためにこれを利用する責任を負ふ。」という憲法第十二条に準拠した議論である。なお、法律学的には、本文で議論している内容は、昨今の憲法学者の間では評判の悪い“一元的外在制約説”に準拠したものの様に見えるが、「一人一人の移動権の保障が、一人一人の社会権・生存権を侵害する」というかたちで、“二元的内在外在制約説”に基づく議論と解釈することができる。

って、極めて重要な含意を暗示している。それはすなわち、交通基本法には、「どのような地域で暮らしていても、全ての人々に対して移動権を保障する」という主旨が明文化されるべきではない、という点である。もしもそのような事が明文化されてしまえば、上記の議論からも明らかなように、その条文のために、公共の福祉が侵害されてしまうケースも考えられるからである。

念のためにここで急いで付け加えるが、この主張は、「如何なるときも、移動権を保障することを避けるべきだ」、と言っているのではない、という点である。そもそも、移動権を保障することを通じて、公共の福祉が増進するケースもあることは間違いない。移動権という概念が無かったが故に、著しく生活水準が低い高齢者を含めた人々が、日本全国にたくさん折られることも間違いないだろう。だからこそ、移動権という概念を、適正に交通行政の現場に導入することには、重大な意義がある、それは論ずるまでもない事である。

しかしだからといって、全ての地域の全ての人の移動権を例外なく全て保障する、ということが明文化されてしまえば、移動権の保障による公共の福祉に対する否定的影響に十分に配慮することなく、移動権を保障するためだけの公共の事業が実施されてしまうというケースが頻発しかねない。そうなれば、折角の交通基本法が、公益の増進ではなく、公益の低減に寄与してしまうことにもなりかねないのである。

こうした点を考えるなら、移動権の保障は、あくまでも、「様々な費用や便益、そして、公平性を十分に総合的に配慮した上で、人々の移動権を保障することを目指す」という様なかたちの留保付きの努力目標に留めておくことが、国民全体のためにも、そして、高齢者自身のためにも望ましいのである。

4. 「移動権の保障」は、誰の努力義務なのか？

以上の議論を踏まえると、様々な国民間の公平性を踏まえた日本全体の公益のためにも、万人の「移動権」を完全に保障するというのではなく、できるだけ保障しようとする「努力義務」であら法的に明文化していくことは望ましい、というように言えるものと思われる。

しかし、これまでの議論では十分に名言してこなかった、重大な問題が残されている。

それは、その「移動権の保障のための努力義務」は誰が果たすべきなのか、という点である。

この点について、『基本的な考え方』に、これまで主として防災行政の中で使われてきた「公助」と「共助」という言葉が使われている。

公助とは、国や自治体によって、一般国民の移動を助けるという主旨である。

一方で、共助とは、住民同士が、移動について助け合うという主旨である。

これはつまり、高齢者を含めた移動困難者のモビリティをサポートする義務は、国や自治体といった「政府」がおっているばかりではなく、一般の「国民」も追っているということが、現時点での交通基本法の基本的な考え方となっているのである。

つまり、「移動権の保障のための努力義務」は、政府、自治体、そして、一般の国民が追うべきである、という前提に立っているのが、現時点の交通基本法の考え方なのである。

そうである以上、国や自治体のみが、高齢者をはじめとした全ての人の移動権を保障する「努力義務」を負っているという点を明記するだけでなく、一般の国民も、他者の“移動権”を保障する「努力義務」を負っているという点を明記することが不可欠であろう。

5. 国民は「移動権の保障」のために どのような義務を負うべきか？

政府が負う移動権の保障のための努力義務とは、例えば、交通サービスの直接的提供や、交通事業に対する補助、交通事業者間の調整、そして、ユニバーサルデザインの推進や、利用促進のためのモビリティ・マネジメントの展開など、様々なものが挙げられるが、これらはいずれも、既に「交通行政」の中で取り組まれているものと取り立てて大きな差異があるものとは言えない。とはいえ、交通基本法の中で、そうした努力義務が明記されれば、行政全体の中で、そうした交通行政に割く事ができる財源や人員などがより重点化されるという効果が期待されることとなる。つまり、移動権の法制化は、それが、本稿でそうすべしと主張しているように「努力義務」というかたちで明記されるとするなら、これまでの交通行政の質的変容というより「量的充実」という側面が強いのである。

それよりもむしろ、移動権確保についての国民の義務を交通基本法において明記することの方が、移動権の保障にむけてより重大な意味を持つこととなる。なぜなら、第一に、政府の権力の重大な部分は「国民の自発的合意」に由来しているからであり、第二に、健常者を主体とする国民自身が、高齢者を含む交通弱者の「移動権」の確保を望み、そのために自発的に様々な貢献をなすのなら、様々な人々の移動権を保障することが可能となるからである。

いわば、「国民の権利」の大きさは、その国民が、その権利の保障に向けてどれだけの「義務」を果たすのかという程度に、直接、間接に依存しているのである。とりわけ民主主義を基調とする日本の様な国民国家の政府は、「国民の義務の履行を通じた国民権利の保障」というプロセスを円滑化

するための機関なのだとして位置づけることすらできるだろう。例えば国防や防災を通して、国民の基本的な生活権を保障しようとするためには、国防や防災のための財源調達のための納税の“義務”を果たし、かつ、自らの生活権を保障しうる能力を持つ議員や政府を諸種のかたちで支援していくという“義務”を果たすことが、どうしても必要とされているのである。全ての国民が納税義務を果たさなかったり、もしくは、国防や防災といった重大な公共事業を実行する能力を持った議員や政府を拒絶し続けるような事があれば、その内、その国民の生存権は、全く保障されることはない。国民の義務に裏打ちされてはじめて、その国民は幾ばくかの「権利」を得ることができるのである。そうした義務を国民全体として果たさずして、さながら天から降ってくる様にして権利が、その国民の各人に付与されるということなど、あり得ないのである。

では次に、移動権の保障に向けて、一般の「国民」はどのような努力義務を負うべきであるのかを、考えてみることにしよう。

第一に、これは言うまでもないが、日本国民である以上、納税や教育、法令遵守など、一般国民としての当然の義務を国民は負っている。これは努力義務というよりも、国民として当然の義務であるため、ここで改めて明記する必要もないとも言えるが、例えば、国民が納税義務を果たさなければ、政府が国民の移動権の保障に向けた努力をなすに当たっての財源を調達することができなくなる。それ故、一般の国民は、移動権の保障のためにも、納税の義務を果たすことが、全ての基本なのである。

第二に、交通基本法で重視されている“公共交通”の維持や改善のためには、それぞれの地域の人々が、地域の公共交通の維持を“支援”し続けていくことが重要である。当該地域、当該コミュ

ニティの「移動権」の保障を主張するのなら、その権利を保障するためにも、彼らは次のような様々な“支援”を行っていくことが必要であろう(無論、国民として移動権を放棄するなら、国民にはそんな努力義務はないだろうが)。そんな支援としては、1) 自家用車等ではなく公共交通を利用することを通じて交通事業の活性化を促す、2) 直接的に、公共交通事業への支援金を納付する、3) 自治体からの公共交通補助金の支出等の交通政策を支持する(場合によっては提案する)、等が挙げられよう。

第三に、交通事業者が手がけるバスや鉄道、さらにはデマンドタクシーなどが成立するためには、それなりの人口集積が必要であるが、そうでは無い地域も全国にある。そんな地域では、移動困難者に対して、(家族を含めた)地域住民が、(さながら家族を送り迎えするかの様にして、隣近所の人々の送り迎えを提供するというかたちで)モビリティを提供することも必要であろう。

この様に、国民が移動権を主張する以上は、これらのモビリティ確保のための諸義務を負う必要があるのである。今のところ、『基本的な考え方』には、これらの中の第三の義務が記載されているものの、第二の義務については記載されていない(なお、第一の義務は、日本国民である以上当然のことなので明記する必要はないだろう)。ついては、交通基本法に移動権について何らかの記述が為される以上は、その権利を保障するためにも、地域の公共交通を支えるための国民的な努力義務を明記することが必要なのである。

6. 「交通」は様々な影響を「高齢者」に及ぼしている

以上、高齢者が文化的な最低水準の暮らしを享受するためには、交通基本法の中で、「移動権」

がどのように盛り込まれるべきなのかを論じたが、「移動権」の問題だけが高齢者の生活水準に影響を及ぼしているのではない。「交通」というものは、様々な影響を高齢者の生活に及ぼしている以上、「交通基本法」は、移動権の有無という問題を含めた極めて多面的な影響を高齢者に及ぼし得るものである。ここでは、その問題について考えてみることにしよう。

第一に、高齢者が安心して暮らしていくためには、日常生活品が、その高齢者がアクセス可能な地点に運ばれてきている必要がある。すなわち、物流が保障されていなければならない。したがって、高齢者の生存権を確保するためにも、「交通基本法」が人流についての移動権の保障について言及する以上は、それぞれの地域にて「物流」についての最低限のサービスが保障されていることを保障することについて言及することが求められるであろう。

第二に、高齢者が安心して暮らしていくためには、一定の経済力が日本全体に保障されていることが不可欠である。もし日本の経済力が脆弱化してしまえば、一部の富める高齢者は例外であろうが、多くの非労働者である高齢者に対して、十分な食料や衣料、そして医療等を供給していくことが不可能となるのだから、高齢者の生存権の保障などというのは夢の様な話になってしまうだろう。そして、日本の経済力を一定水準以上に維持し、かつ、増進させていくためには、「交通」は極めて重大な役割を担っている。貿易上の国際競争に対応可能な港湾の整備、日本の経済を牽引する諸都市における空港アクセスの確保はもとより、企業の生産活動を支え、広域な都市と地域の統合を促進する高速道路ネットワークの整備など、どれが欠けても日本経済は、中長期的に大きな損害を被ることとなるだろう。そして、そんな日本経済に対するダメージは、高齢者という社会的な弱

者に最も色濃いダメージを与えることであろう。そうした不当なる事態を回避し、高齢者の生存権を保障するための能力(国力)を日本国そのものが確保しておくためにも、日本の経済力を支える「交通」の役割を、交通基本法で明記しておくことは、重大な意味を持ちうるのである。

第三に、日本国全体の国力が保障されていても、高齢者が暮らす地域が、高齢者の生存権を確保する程の豊かさを持たないのであるなら、やはり、高齢者の生存権は保障され得ないという事態が生ずることとなる。そして、「交通」は、日本国全体の経済力、国力に甚大なる影響を及ぼしているばかりではなく、それぞれの「地域」の経済力をも決定づけているのである。この点を鑑みた時、当該地域の経済力を豊かにするための、道路と公共交通のネットワークとその運用の在り方を考えることは、極めて重要な問題なのである。そうした視点を欠いたままに地域の交通計画が推進されれば、早晚、当該地域の経済力は没落していかざるを得ないからだ。そしてそのしわ寄せはやはり、早晚、高齢者にやってくることは間違いないのである。そうである以上、「交通基本法」に、地域経済の活力を支えるための道路と公共交通等についての総合計画を立案する義務が地方政府にある、という旨が明記されることには、大きな意味があるということができるだろう。

この様に、「交通」は、物流、国力、地域経済力等のそれぞれの水準を規定する最重要要素の一つなのである。そしてそれと同時に、それらはみな、高齢者の生活水準を直接的に規定しているものでもある。したがって、高齢者の生存権を保障するための交通政策の在り方を考えるのなら、高齢者の移動権についてのみ議論しているだけでは不十分なのであり、より総合的、俯瞰的な視野から、交通の役割を見つめ直していくことが、必要不可欠なのである。

7. 「高齢者」のために、「交通基本法」がなし得ること

以上、本稿では、「高齢者」に対して、交通基本法がなし得ることについて述べた。そのために、本稿の多くの部分で、「移動権」について考察を加えた。そして、そうした考察を通して、本稿では、次のような三つの論点を指摘した。

①高齢者のモビリティの向上は極めて重要な公的課題である。ただし、移動権の“完全”なる保障は、それによって(公平性、効率性の双方を総合的に勘案した)公共の福祉の低下を招く危険性が危惧されることとなる。その意味で、その“完全”なる保障を交通基本法に明記することは、国策として望ましくない。それよりもむしろ、地域ごと、時代毎の状況を勘案しつつ柔軟に検討することが可能な「努力義務」として移動権を配慮するというかたちで述べるのが得策である。

②移動権の確保に向けた努力義務は、国や自治体などの政府のみならず、一般の国民も負うものとして、基本法に明記されるべきである。なお、国民が負う努力義務とは、具体的に言うなら、一般の国民としての当然負うべき納税等の義務に加えて、現今の『基本的な考え方』に記載されている共助についての努力義務、そして、地域公共交通を、自らの利用や支援金等を含めた諸種の支援を行う努力義務等が挙げられる。

③「高齢者の生存権」を保障するために「交通政策」がなし得るのは、「移動権の保障」だけではない。高齢者に対する物流サービスの提供、居住地域ならびに日本全体の経

済力の維持・増進はいずれも、高齢者の生存権の保障のために、交通政策に求められるものである。

つまり、「交通の基本法」は、それを適切に制定することができるのなら、高齢者の移動権をできるだけ保障する方向に様々な力を結集していくことを促すと同時に、交通そのものを適正化することを通じて、都市や地域、国土そのものを豊かにすることを通じて、高齢者が安心してくらしける国づくり、地域づくりをサポートしていくことが可能となるのである。

8. 今の「交通基本法」には、「名称変更」か「中身の変更」かの二者択一が必要

以上、高齢者の生存権の確保という視点を手がかりにして、交通基本法がなし得る事柄について述べたが、言うまでもなく、これらの議論はいずれも高齢者のみに妥当するものではない。

権利の保障は、公平性を加味した総合的な公益の観点を踏まえた「努力義務」として論ずべきであるし(結論①)、その努力義務は、政府のみでなく一般国民も負うべきである(結論②)、そして、「交通基本法」がもし仮に、日本の交通に関わる政策全ての基本をなす法案であるなら、単なる移動権の確保のみではなく、物流や経済を通じた、国民生活に及ぼす交通の影響を加味した内容にすべきである(結論③)。

これらのうち、最初の二つ(結論①, ②)については、『基本的な考え方』において、交通基本法を定める目的として述べられている「移動権」に関わるものであるが、三つ目の結論は、移動権よりより広範な権利である「生存権」そのものに関わるものである。したがって、筆者としては、交通基本法を制定するにあたって、以上に述べた結

論①, ②, つまり、「移動権の保障についてはあくまでも努力義務とすべきであり、かつ、その努力義務は、国民自身が負うという点を明記すべきである」ということを強く主張するものであるが、三つ目の結論「生存権」そのものに関わる結論については、必ずしも、現今の、「交通基本法」に位置づけるべきである、とは言えないものと考えている。なぜなら、結論③に関わるかたちで交通基本法の内容を検討するか否かという点は、「交通基本法とはそもそも何なのか」の議論とも関連しているからである。

すなわち、もしも、「交通基本法」というものが日本の交通行政全般を、全て視野に収めた、文字通りの「交通の基本法」でなく、単に、環境に配慮した上で「移動権」の保障を目指すための方途として制定されるものであるのなら、筆者の結論③を踏まえた内容を、現今の「交通基本法」に盛り込む必要は必ずしも無いと言えるだろう。

実際、『基本的な考え方』を読む限り、「交通基本法」は、環境問題に配慮しつつ、国民の移動権を保障しようとする意志を実現することを主たる目的として検討されているものであるように思える。なぜなら、そこには、空港、港湾、高速道路といった国際交通、都市間交通についての議論は十分に掲載されていないばかりではなく、物流の視点、経済活力、地域や国土の統合の視点、防災の視点と言った、「交通」に関わる重大な要素についての基本方針が述べられていると言え難いからだ。

とはいえ、実際に『基本的な考え方』に明記されているように、交通基本法が移動権の保障を主たる目的とするものであるなら、その法律の名称が「交通基本法」では、誤解を招くものであることは間違いがない。実際、本稿の原稿執筆依頼文章の中には、筆者に対して高齢者という視点から交通基本法について論じていただきたいという依頼文に加えて、「交通基本法に注目が集まっている

が、必ずしも交通基本法に関する事柄が十分に正しく認識されていないように思われる(「交通基本法」という言葉だけが、一人歩きしているように思われる。)という記述が掲載されていた。この記述は、多くの人々が「交通基本法」という名称の法律がまさか「移動権の保障」に過度に着目した法律ではなく、日本の交通行政全般の基本的な考え方をとりまとめたものであるに違いない、あるいは、「交通基本法」というからにはそうであるべきなのだ、と認識(あるいは誤認?)していることを反映した記述であることは間違いない。

だとしたら、「交通基本法」という、誤解をもたらさざるを得ないような名称ではなく、その内容に一致した名称、例えば「移動権に関わる基本法」等に変えることが必要であろう。そうでなければ、その法律の正当性そのものが疑われ、折角の「移動権の保障」に向けての法案が、有名無実化してしまう事態すら危惧されてしまう。繰り返すまでもなく、高齢者等の移動困難者を含めた一人でも多くの国民のモビリティを確保していくことは、国策として、極めて重要な課題である。そうであればこそ、そうした取り組みがより実行力あるものとなるために、適切な「名称」で、適正に制定していくことが、不可欠なのである。

あるいは、もし仮に「交通基本法」を、単に移動権の保障のみを目的とするのではなく、文字通り「日本の全ての交通行政全般の、基本的な大原則を明文化する」ためのものと見なすのなら、その名前ではなく、その内容自身を抜本的に見直す必要がある。本稿で示したように、「高齢者の生存権」という問題を考えるだけでも、物流や地域活力、国力といった諸問題を見据えた上で、様々な交通政策を考えていくべきであることは明らかである一方、そうした諸問題が、現今の「交通基本法」の中ではほとんど触れられてはいないのである。

それであるにも関わらず、そういう交通に関わ

る移動権以外の諸問題がほとんど触れられないままに交通基本法が制定され、そして、それこそが「全ての交通行政の根幹的指針である」というかたちで運営されてしまえば、私たちの国や地域や都市は、一体どのような末路を迎えてしまうのであろうか。そうなれば、本稿で論じたように、高齢者の生存権は著しく脅かされてしまうことは避けられない。そしてそれは高齢者のみならず、日本国経済、地域経済、都市経済の衰弱をもたらし、高齢者以外の全ての国民の生存権を脅かすことともなりかねないだろう。そしてそんな事態が本当にもたらされたとするなら、一体何のための「交通基本法だったのだ」と、後生の日本人から言われることは避けられないだろう。

こう考えるのなら、将来の日本人の皆の幸せで豊かな暮らしのためにも、1) 交通基本法という名称を、その内容を的確に表現しうる名称に変えるのか、それとも、2) 全ての日本の交通行政の根本原理を指し示す内容に、その中身を本当に抜本的に作り替えるのかの、二つに一つの選択が求められているのである。もしも、私たちが、この二つのうち一つではなく、それとは全く異なる選択(例えば、移動権の保障という交通行政目的の一部をとりわけ重視する法案が「交通基本法」という名称で制定され、後々それが、交通政策全般の全ての基本の法律であると運営されていくような選択)をしてしまうのなら、私たちは、将来の日本国民に、甚大かつ深刻な社会的費用を提供してしまうことともなりかねないのである。

現世代のわれわれ日本人が、そんな不条理な選択をしてしまわないよう、私たち国民一人一人は、そしてとりわけ交通に関わる政治家や行政官そして専門家は、この問題に注意深く、真剣に向き合うことが不可欠なのである。それほどに、現代の日本の様な法治国家において、「基本法」という言葉は重みのある言葉なのだ。