



Title	ひとと環境にやさしい都市交通の実現を今こそ急ごう
Author(s)	土居, 靖範
Citation	関西大学商學論集, 50(3-4): 27-35
Issue Date	2005-10
URL	http://hdl.handle.net/10112/4623
Rights	
Type	Departmental Bulletin Paper
Textversion	publisher

ひとと環境にやさしい都市交通の実現を今こそ急ごう

土 居 靖 範

1. 日本の今後の交通社会を決める3つの与件

21世紀初期の日本の交通社会のあり方を左右する与件を指摘すると

(1) 長命社会到来による移動制約者の著しい増加

日本は世界でも有数の高齢国で、8年後には4人に1人が65歳以上の高齢者となる。高齢者は運転免許を持っていても自動車の運転がしにくくなる。「認知症」での事故多発が大変な問題となる。

また「少子化」で人口が減り、全体としてのトリップ数が減少する。郊外への拡散膨張が止まり、都心居住がふえる。過疎部での移動制約と都心部での移動制約が両方とも拡大する。

(2) クルマ社会の行き詰まり・深刻化

現在はクルマに過剰に依存する社会となっているが、クルマ社会が行き詰まり、弊害が著しく増大し、やがては人類社会の滅亡につながるものとおもわれる。モータリゼーションは、自動車交通三悪(交通渋滞・交通公害・交通事故)を1960年代以降もたらしてきたが、それは人類の進歩・叡智にもかかわらず一向に解決されず、さらには「まち」を壊し、家庭・人のつながりを崩壊させ、中心市街地を「空洞化」させ、公共交通の衰退を引き起こすに至った。

また、地球温暖化の深刻化および石油資源の枯渇も浮上した。

(3) 迫られる京都議定書の迅速な対応

京都議定書は、1997年12月に京都市で開催された気候変動枠組み条約第3回締結国会議(COP3)で採択され、先進国に二酸化炭素や代替フロンなど6種の温室効果ガスの削減を義務づけた。日本には2008年から2012年の温室効果ガスの年平均排出量を1990年比で6%削減する義務が課された。この国際条約は2004年11月始めにロシアが批准したことで、2005年2月に発効した。

日本の京都でこの会議が開催されたことを重く受け止め、日本政府にはその遵守を誠実にかつ迅速に行うことが求められる。

こうした与件を受けて、我々はどうのような社会を目指すべきであろうか。これまでの人類の進歩・叡智を当然踏まえるべきで、都市においては自動車優先から公共交通優先へ、抜本的に

迅速にシフトすることが必要と考える。世界の都市交通政策は自動車依存型からの脱却の方向にある。また、従来採られてきた産業中心、市場原理・営利優先一辺倒の政策ではなく、持続可能(サステイナブル)な社会をめざして、抜本的な政策をうち立てる必要がある。

こうした交通状況の解決に焦点を当てた具体的な政策目標を表すと

- ・自動車交通量の大幅な削減および交通沈静化の実現
 - ・交通事故死者数をゼロにする
 - ・生活交通中心へのシフト
 - ・環境・エネルギーと調和した交通体系の実現
 - ・社会的公正の重視——誰でもが自由に移動出来る社会の実現
- となる。

こうした諸点を取りいれ、とりわけ環境を破壊せず・資源を浪費しない交通、「環境にやさしい交通」の実現が望まれるのである。

また長命社会の到来の中、誰もが生き生きと社会的、あるいは個人的活動できるための移動の保障、これは「交通権保障」¹⁾といわれるが、その実現が重要といえる。障害を持つ人や高齢者の移動のバリア(障害・障害物)を取り除くだけでなく、誰でもが容易に移動出来る、すなわち「ひとにやさしい交通」としてバリアフリー(Barrier Free)を克服した、よりユニバーサル・デザイン(Universal Design)を備えた鉄道・軌道・バス等公共交通機関の整備・充実が望まれる。これを「ユニバーサリゼーション」の実現と私は表現したいが、身近な生活圏でのユニバーサリゼーションの実現、たとえば障害物がなく、誰でもが安全に安心して歩けるまちづくりなどが肝要といえる。

そこで3つの与件を前提にして、都市における「ひとと環境にやさしい交通」の実現のための手だてを、具体的に提起したい。

主要な政策として次に5点を提起するが、これらはいずれも世界の「交通先進国」で採用されているものばかりで、特に目新しいものではない。ただ、それらを単独で採用することは効果がなく、複合的に統合して採用することで大きな効果が実現される点に注目することが必要である。

1) 交通を権利として探求する学際的・実践的な学会、「交通権学会」が1986年に発足したが、その交通権学会が1998年に発表した交通権憲章では、交通権を次のように定義している。「交通権とは『国民の交通する権利』であり、日本国憲法の第二二条(居住・移転および職業選択の自由)、第二五条(生存権)、第一三条(幸福追求権)など関連する人権を集合した新しい人権である」(交通権学会編『交通権憲章』日本経済評論社、1999年7月刊より)。

2. 統合的な都市交通政策の採用を急ごう

(1) TDM政策の採用

都市内における自動車交通の抑制を基本としたTDM政策を総合的に実施する。

TDM（Transportation Demand Management：交通需要マネジメント）の本格導入が都市での交通体系を、より快適で利便性に富み、環境にやさしいものに抜本的に転換するカギといえる。TDMは自動車の走行という交通需要そのものにメスを入れ、自動車の効率的な利用促進や公共交通への転換など交通行動の変換により、道路渋滞や環境負荷の軽減を図る政策体系である。基本的には自動車総量抑制であり、都心の交通混雑がひどいので都心に入る自動車を、時間や場所を限定し出来るだけ減らそうというものである。

TDMの具体策には色々なレベルがある。交通需要が出来るだけ発生しないような職住近接で、商業など各種の施設が配置される完結的なまちづくりといった広義のTDM政策と、混雑している中心市街地では自動車流入を減らす点にポイントを置く狭義のTDM政策とがある。

TDM政策のポイントは、

①中心市街地には時間と場所を限って出来るだけクルマを入れない

トランジット・モール（Transit Mall）、パーク・アンド・ライド（Park and Ride）、ロード・プライシング（Road Pricing）等の政策で、都心部への自動車流入を出来るだけ減らす。またバスや「相乗り」車等の多数乗車車両（HOV=High Occupancy Vehicle）に道路通行の優先権を与えるなどして、3人乗り以下のマイカーの流入を減少させるといったことなどがある。

②自動車からのスムーズな転換を図る受け皿として公共交通機関の整備・充実、とりわけひとと環境にやさしい公共交通機関のLRT（Light Rail Transit、新型路面電車）の整備充実がTDMの受け皿に挙げられる。

自動車の都心部走行の抑制と公共交通機関の整備・充実がセットとならないと、TDMの効果は発揮できないのである。

③既存の交通インフラを改善・活用・使い分けすることが重要で、道路の再配分（車道を削減し、歩道や自転車専用道路にする等）を追求することが決め手となる。

(2) TOD政策の採用—まちづくりはマイカーでなく、公共交通機関の整備・充実が基本

TOD（Transit Oriented Development）政策、すなわち公共交通指向型の総合的なまちづくり計画がブラジルのクリチバ、シンガポールなどで実践され世界に発信している。

現代社会において公共交通は極めて重要である。あらゆる人々に区別なく移動の自由を提供するといったことに加えて、環境、教育、福祉および、まちづくりの視点等からも、その意義づけを積極的に行なうべきであるとの議論が今盛んになされている。

私たち誰もが、住みつづけられるまちづくりとしては、環境汚染が無くて、そこでの暮らし

がいきいきしたものであるべきで、そのためにはすべての人々が自由に移動できることで活発な活動が出来るような、つまり人々の「交通権」を保障するような交通のあり方が肝要となる。

そうしたことを総合的に勘案するとやはりマイカーではなく、無公害あるいは低公害で、かつ、ひとにやさしい公共交通機関の整備・充実をはかることに積極的な意義がある。

(3) LRTを主役にする

しかし現状のJR鉄道、私鉄、地下鉄やバスはまだまだ、ひとと環境にやさしい交通機関とはいえない。「ひとと環境にやさしい交通」のコンセプトは、ユニバーサル・デザインとサステナビリティである。それを実現する公共交通機関は、現状ではLRTしかないと考える。

LRTは、路面を主に走行する点では従来の路面電車(トラムと呼ばれる)と同じだが、抜本的に改善され速度が速く車内に段差がない低床車両を使い、走行時の騒音や振動が低く極めて快適性に富んでいるのが特徴²⁾である。

2) LRTの特性

ヨーロッパではLRTの路線はネットワークを構築し基幹交通として位置づけられている。LRTの、他の公共交通機関、とりわけ従来の路面電車と比べてのメリット・特性について、具体的にヨーロッパで導入されているLRTの実態考察からまとめると、次のようになる。

①大量性

多編成により輸送力は大きくなる。LRTが単車で運行されることは少なく、連接車がほとんどである。ストラスブールのLRTは5連接と7連接で運行されている。立席を含む定員は210人である。輸送頻度によるが、1時間あたり片方で約2~1.5万人の輸送力がある。バスではせいぜい3,000人程度である。

②高速性

郊外部の専用軌道で時速70kmで走行する能力がある。トランジット・モール(Transit Mall)では歩行者の安全を考え、時速15~30kmの低速運転が行われる。併用軌道では軌道敷内は自動車走行が禁止されているし、交差点では優先信号を採用して信号待ちが少なく定時性が確保される。

③環境へのやさしさ

電気を動力にしているので、走行から生じる排気はなく、都市の空気を汚さない。クリーンな交通システムである。バス等の自動車に比べ環境負荷が極めて少ない。とりわけ地球温暖化防止に大きく貢献しうる。

車両重量が軽い上にレールを樹脂で固定した防振軌道(インファンド)となっており、滑らかで静かに走行ができ、騒音・振動が極めて少ない。郊外部の専用軌道では芝生が植えられているところもある。これは住宅街の緑化と騒音防止のためである。

④ひとへのやさしさ

低床・広扉の車両が採用されており、車内に段差がないので、車いす利用者や買い物車・ベビーカー利用者を始め、すべての人が乗り降りしやすい。路面を走行するため、道路からのアクセスが容易である。地下鉄のように駅までの昇降が必要なく、車内から降りて行先が分かりよい。駅間距離も300~400メートル前後と短い。アクセスに優れた交通システムといえる。

⑤低コスト

建設費が地下鉄と比べて安い(1キロあたり、地下鉄は200~300億円、LRTは20~30億円ほどと想定されている)。なおストラスブールの最初に開業したA線区間9.8kmにかかった建設費は19億4000万フラン(当時の円換算で約310億円)だったので、1kmあたりでは約32億円となる。

ヨーロッパでのLRT軌道の建設は、「上下分離方式」で行なわれている。「下」のインフラ部分および新規車両購入も含めて国と地方自治体でほぼ100%支出されている。特にドイツの場合、1971年に制定された「自治体交通助成法」が高い補助率を保障している。ノ

LRTの利点は、地下鉄と違い、建設コストが格段に少なく、開業が極めて早くできる。線路の幅（ゲージ）が同じであればJR線や私鉄・地下鉄線等に相互に乗り入れができる。車両

なお運営コストも、地下鉄その他新交通システムと比べて相対的に廉価である。

⑥快適性

車両性能が高く、高速で快適な加速減により、乗り心地が良い。騒音・振動が少なく、滑るような走行である。走行経路が分かりよい。大きな窓から景色が楽しめるので、観光が楽しめる。

⑦他の公共交通機関との高い結節性

走行は路面はもとより、高架、路下、地下なども可能で、柔軟性の高い施設形態が選択できる。従来の鉄道システムとの相互乗り入れもレール幅（ゲージ）が同じであれば可能で、極めてオープンなシステムといえる。ドイツのカールスルーエ、イギリスのマンチェスターなどで、鉄道線等との乗り入れが実施され、利便性に富んだネットワークが構築されている。

世界ではじめて鉄軌道の幹線鉄道への本格乗り入れでドイツのカールスルーエのLRTは世界発信をした。1992年にLRTの市内線がドイツ鉄道の鉄道線に乗り入れて、路線ネットワークが一挙に拡大したからである。このLRTはドイツ鉄道線の駅間では最高速度時速95kmで運行されている。その後も相互乗り入れが各線で実施され、鉄道ローカル線の活性化策としても発信している。

バスとの連携としては、LRTの軌道をバスも走行していたり、LRTの停留場と同一面にバス停がある等が実施されている。

⑧車内での運賃収受なし＝「信用乗車」システムの採用が多い

信用乗車システムや運輸連合によるゾーン制共通運賃制を採用して、利用者にとって運賃面のバリアフリーがはかられているところが多い。

新しい動きとして、スイスのバーゼルで1984年に導入された他人に貸せる格安定期券やドイツのフライブルクでの「環境定期券」がLRTをはじめとする公共交通の利用を促進した点が注目される。マイカーの魅力に勝つには、公共交通機関のスピード、快適性と共に運賃面のバリアフリーが極めて重要である点をヨーロッパの諸経験は示している。

なおヨーロッパのLRT経営は採算第一ではなく、インフラ部分の回収を運賃でする必要もないため、運賃が安い水準のところが多い。自動車もたらす都市環境面の負荷を考慮し、総合政策的に運賃を低くしている側面が指摘される。

⑨TDM政策との一体的な運営

LRTは自動車利用抑制、自動車から公共交通への転移をねらって導入されている。郊外のLRT停車場に隣接して広大なマイカー駐車場を設置するパーク・アンド・ライドや中心市街地の活性化をはかるためトランジット・モールを採用するところも多い。LRT導入がTDM（交通需要マネジメント）政策の大きな構成要素となっている。

TDMは基本的には、都心の交通混雑がひどいので都心に入る自動車を出来るだけ減らそうというものである（自動車総量抑制）。その手法はマイカーの相乗りや郊外の鉄道駅にマイカーを駐車し、鉄道で通勤してもらうパーク・アンド・ライド（Park and Ride）や混雑時に混雑地域に入る自動車に課税するロード・プライシング（Road Pricing）等があり、自動車からの転換を図る受け皿として、環境とひとにやさしい、LRTなどの公共交通機関の整備充実が挙げられるのである。

⑩歩行者主役のまちづくりのコンセプト

歩ける（walkable）まちづくりをコンセプトにして、LRTを中心としたまちづくりを進めている所が多い。回遊性を高め、中心市街地を活性化するため、LRTは都市内を水平方向に移動するエレベータとして、観光手段や都市再生の位置づけがされている。

LRTの車両デザインにもよるが、そのまちのシンボル、および観光対象にもなる。車両デザインおよび景観形成やモジュール化により、都心活性化を可能とする等、まちに賑わいをもたらすことが志向されている。広い窓で明るい車内照明の走行車両は中心市街地の治安悪化を防止する効果もある。

編成を長くし、高頻度運行をした場合は時間あたり地下鉄とほぼ同じ輸送人員を運べる。地下のホームまでの乗り降りがなく、アクセスが極めて容易な点も特徴といえる。

ところで世界でLRTが導入されはじめたのは1980年代に入った頃からで、クルマ社会からの見直しが迫られ、次世代の「ひとと環境にやさしい公共交通」として、路面電車が廃止された都市を中心に新たに新線建設で導入されてきた。おおよそ20年間に欧米を中心に55もの都市に導入された潮流は「トラム革命」と呼称されている。21世紀に入ってから今日までLRTは世界各地で続々と開業されてきている。

LRTは水平に動くエレベーター・エスカレータといった都市の装置、いわば「動く公共施設」と位置づけるべきで、導入する際には歩道寄りにLRT軌道を通すことがポイントで歩道側からそのまま段差なく乗り降り出来ることが重要と私は考えている。

ただLRTといった軌道系システムだけでは生活圏全体をカバーできないので、各停留所にリンクするバス等の整備が必要となる。バス系統・車体・運賃体系などをすべて一新させるべきで、例えばノンステップの低公害バスに全面的にきりかえることをはじめ、武蔵野市の「ムーバス」のようなコミュニティバス、あるいは地域によっては「乗合タクシー」を、乗り換え料金なしで利用できることが必要といえる。生活圏内にある「交通過疎地域」「交通空白地域」の解消が大きな政策目標となる。

(4) 公共交通のネットワーク化・運賃面のバリアフリー化の推進

公共交通はネットワークは形成し、鉄道、LRT、バス、タクシーなどをソフト・ハードの両面で利用しやすくわかりやすいものとする必要がある。それは運行ダイヤの調整だけでなく、市内すべての公共交通機関を含む「共通運賃制度」の実施によって利用者負担を軽減し生活交通を保障することや、市内の交通ネットワークの情報をわかりやすく得られるインフォメーション・システムの導入、乗り換え施設のバリアフリー化の徹底などを含むものである。

特に公共交通ネットワークの利便性を飛躍的に向上させる共通運賃制度の導入は是非とも必要である。プリペイドカード方式の「スルッとKANSAI」が関西圏で普及拡大しているが、ICカードを利用する情報システム技術の発展で、「日本型運輸連合」の実現性は高い。いずれにせよ広域的な地方自治体および公共交通事業者が連携した「運輸連合」の結成が必要となる。

(5) 交通沈静化策の採用

私たちの日常生活はいつも交通機関を使って行うものだけではない。歩行が「移動の原点」といって良く、その歩行環境の緊急の改善が望まれる。

狭い通りでは、歩道もないところが数多く見受けられる。そうした道路を傍若無人に猛スピードをあげた通過交通のクルマが走り抜ける光景が日常茶飯事である。また商店街や歩道上での駐輪や自転車走行の多さは、高齢者や車椅子の方が安心して歩行すら出来ない状況であり、これはまさに移動する権利の「交通権」を侵害するものといえよう。歩行権の侵害とい

えるもので、安心、安全に歩けなくて“何が福祉か”という高齢者の声はもつともである。

ただ歩行者から敵視される自転車も自動車に車道を追われて、やむを得ず歩道を走行している側面があることを見逃してはいけない。

これまでのクルマ社会はいびつなまでにクルマ優先であり、歩道のない細街路にまで通過交通のクルマが入り込み、地域コミュニティを破壊し、住民の安全を侵し、健康被害をもたらしてきた。歩行環境を整備することが極めて緊急の課題になる。

歩行者はひどい無権利状態におかれている。歩道は未整備のまま放置されてきた。歩道の設置率はわずか3割にすぎない。生活の質の向上、身近な豊かさを取り戻すには、歩道や散策路の整備、ポケットパークづくりを急ピッチで進めることが必要で、また自動車におい立てられ狭い歩道を走らざるを得ない自転車のための専用道路建設を進めることも必要といえる。

今の道路状況で歩道拡幅も自転車道も整備するなど到底できない、無理だという意見がいつも出されるが、これは自動車絶対ないし優先に凝り固まった考えで、それから離れて発想を自由に変えると、道は大きく開ける。オランダ等実施事例が多数存在するように、既存の車道を狭めてつければよいのである。

交通事故死ゼロに向けての対応および歩けるまちづくりを原点にした、生活圏1キロ平方の面積を「環境保全地域」「交通安全街区」とするプランを、地域住民の発案で各地に広げたい。それは「セーフティ・ゾーン」と呼称されるが、通過交通を排除し交通沈静化を主眼にした道づくりを取り入れる。一定の地域で通過交通を抑制し、歩行者優先を原則とした自動車交通の規制を行う「交通沈静化」(Traffic Calming)の手法がそれである。その代表的な例は、1970年代後半からヨーロッパ各地で普及してきた「ボンネルフ」や「ゾーン30」で、各種工学的な手法で、あえて自動車がスピードあげて走りにくい道路づくりや袋小路にしているのである。

3. 地方自治体が地域交通全体のコントローラーになる — 核心となる権限と財源の移譲 —

以上2で記載した(1)から(5)の諸点を実現することは大変困難なことかもしれない。ここでは都市部の交通のあり方に焦点を置いて、具体化する手法を提起したい。地方自治体が前面に出て都市交通のコントローラーになることで大きく道が開けるものと考え。地方自治体に都市の交通政策を立案させ、実現する権限や財源を大幅に与えることにより、そうした展望が開けるのである。

政策実現の枠組みとして、これまでは中央政府と交通事業者任せであったものを、地方自治体が地域全体の交通政策の立案と実施をする枠組みに大きくシフトすることが必要となる。

中央政府の進めている規制緩和政策は市場原理まかせと営利優先が基本であり、このような

無政府的ともいえる措置では、都市交通の諸問題は解決するどころか、逆にその矛盾・問題点を深化拡大することになる。経営採算でなく、別の評価、ないし総合の評価が必要である。

都市交通の問題はこれまで自治体の行政のらち外に置かれてきたが、都市交通をどのように整備・配置するかは本来は都市計画の中核になるべきもので、自治体がもともと責任を持つべきなのである。

欧米の地域交通政策はすでにその方向で進んでいるので、紹介しよう。アメリカでは連邦政府が全国を網羅する州際高速道路の建設は終了したとし、その財源を各地域の交通改善に当てることに大きく転換してから久しい。地域交通政策づくりに住民を参加させ、策定された地域交通計画に全面的に予算をつけるもので、1991年制定の総合陸上交通効率化法=ISTEAで法制化されている。その後1998年に同法は21世紀交通公正法=TEA-21に改訂されたが、その基本的枠組みは継承され、一層の発展を目指すものとなっている。

他方イギリスでは1997年5月ブレア労働党政権が成立し、これまでの保守党の自由主義政策から統合交通政策へ大きく転換した。その政策の中核は持続可能な交通と地域交通計画を重視した統合交通政策であり、統合交通政策にそって地域交通計画を提出した自治組織に資金を交付するものである。

ヨーロッパではバスや鉄道といった公共交通機関は採算性よりも、利用者の利便性重視や環境改善・中心市街地活性化等の視点から位置づけられている。しかるにわが国の交通分野においては採算性重視の姿勢が一貫して強められてきている。欧米では路線バス事業や地方鉄道の運行面でも黒字になることは考えられないといわれ、赤字で普通という風潮となっているが、日本ではまだそうした世論状況ではなく、運行費用はもちろん施設投資の回収分も運賃に含んでいる。

核心となるのは権限と財源の移譲である。地方自治体に総合交通政策を立案する組織と人材が必要である。現行の国土交通省の下部組織である、運輸局および運輸支局の行っている業務と権限を地方自治体に全面的に移譲する。また都道府県の各警察から、交通規制および交通安全の業務と権限を分離し、地域交通政策業務体系の中に一本化する。

財源は現在その扱いが大きく問われている「道路特定財源」の1部分を転用することで得る。揮発油税と自動車重量税の全部を地方に移譲することが望まれる。それらは「総合交通税」(仮称)として徴税し、財源とすることが考えられる。

このように地域の交通政策を立案し、実現する権限や財源を地方自治体に与えることが最優先の課題である。政府が進めつつある、採算性追求一辺倒で、中央集権型の公共交通事業の規制緩和改革ではなく、地方自治体に大きく軸足を移した、都市交通全体のコントロール、ないしマネジメントが出来る枠組みのもとでの公共交通機関に変えないと、21世紀の都市交通新生の展望はないと考える。

4. 交通基本法の制定をまず第一に

こうした枠組みを作り、政策を実現するためには戦前および戦後の交通関係の法体系を抜本的に見直し、整備をすることが必要である。日本国憲法の下、交通関係の法哲学を体系化する要としての「交通基本法」の制定を行い、その下での各種交通関連法の整備を順次行うべきといえる。

都市部、地方部を問わず公共交通をめぐって解決すべき課題は多く横たわっている。解決するためには交通権の保障や持続可能な交通政策のビジョンを提示することを国および地方自治体の義務とする交通基本法の制定を急ぐべきである。

交通基本法の基本理念としては、まず日本国憲法にうたわれている基本的人権を具体的に実現するものとして、すべての国民は社会で移動する権利・交通権を有するものとし、国および地方自治体に交通権を具体的に保障させる責務をもたせる。

21世紀長命社会の本格化に向けて、ひとと環境にやさしい公共交通機関の実現が切に望まれているが、そうした持続可能な交通システムの公共交通を維持発展させることも交通基本法の役割となる。環境負荷の少ない公共交通体系の確立、人々が安全で健康に生活できるまちづくりと交通の実現も挙げられる。

交通基本法は様々な交通を有機的に結びつけ、効率化させるための総合的な交通法規を構築する要でもある。その下で旧態依然の交通関係諸法規（軌道法等）を抜本的に改廃し、新たな交通法体系を構築することをうたう。たとえば「LRTの整備促進に関する法律」（略称：LRT法）や、「地区交通の維持・改善に関する法律」といったものである。

従来 of 国の縦割り行政のもつ交通整備上の問題点を克服することも必要である。交通基本法において、総合的な地区交通計画を地方自治体に策定させる点を盛り込み、住民参画の下で「地区交通計画」を策定する。それを実施に移すための権限と財源を全面的に地方自治体にあてることを、交通基本法の枠組みに入れるべきである。

何度も強調するように現代生活には交通が不可欠であるが、その保障は「現代社会の移動の権利」といわれる交通権を国の責任とすることが核心となる。1982年にフランスで制定された国内交通基本法（LOTI）は、交通権の保障を政府の責任と位置づけたが、交通権という用語をうたってなくとも、同様の概念で法律や憲章を制定しているヨーロッパ諸国は多い。

交通権を勝ち取るには、それを盛り込んだ「交通基本法」を日本でも制定することが急がれ、その運動を全国的に大きく展開することが今切に求められている。

本稿は文部科学省科学研究費補助金「都市の変容と都市型サービス産業の課題」（課題番号16610009）による研究の一環である。