

## 書籍の紹介（自治体研究社の本）

増補改訂版

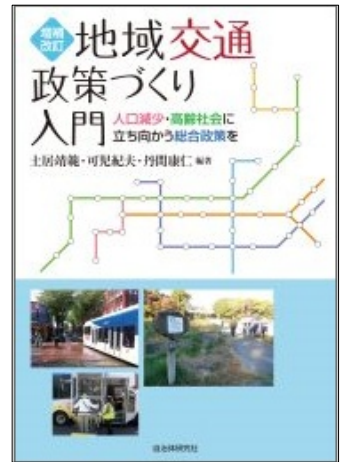
### 地域交通政策づくり入門

人口減少・高齢社会に立ち向かう総合政策を

土居 靖範, 可児 紀夫, 丹間 康仁(著)

1,600円+税

発行年月日:2017/07/20



## 可児 紀夫（元東海自治体問題研究所事務局長）

（一）本書は、2014年8月の『地域交通政策づくり入門』の増補改訂版である。

①旧版の副題が「生活・福祉・教育を支える」としていたのに対し、当新版のそれが急迫する「人口減少・高齢社会に立ち向かう総合政策」づくりへとより問題意識を明確にすることによって、交通権（「国民の交通する権利」）保障がその目的とする地域住民の交流機会の確保を含めた社会的文化的な生活のための「移動手段」（交通手段・交通役務（サービス）、以下同じ）の保障による、i 地域生活交通の実質的確保のための「狭義」の交通権保障と、ii 地域コミュニティづくりのための地域交通政策のための「指針」ともいふべき「広義」の交通権保障について、改めて現代の地域交通政策のあり様を問い直したものである。

②本書は、前述の交通権保障による地域住民の社会参加のための地域生活公共交通の確保・充実に向けた政策づくりの入門書として、執筆者には、この間長年に渡って交通権の内実化のための理論的・実践的問題提起に努めてきた論者や人口減少社会の未来を切り拓くべく学校づくりと地域づくりとの架橋を意欲的に取り組む若手研究者、それにかかる入門書にとって欠くことのできない自治体問題研究者をも加え、その多様性が類書にはなく本書の内容を豊かにしている。

③今日、地域の交通は、高齢者の足の確保はもとより、まちづくり、児童生徒の通学保障と安全対策、地域コミュニティづくり、公共交通を利用できない人たちの外出機会の確保等々、当該地域を構成するあらゆる人たちの「移動手段」の実質的確保のために、必要にして不可欠な存在といえる。

（二）この間、政府による総合交通政策の欠如が生み出した超高齢化社会の到来に伴う移動制約者の大量発生、過疎地はおろか都市部にあってさえ“限界集落化”に拍車がかかっている。

①それだけに、交通権保障による地域の交通政策づくりは、単に物理的移動の保障にあるのではなく、広く生活交通のみならず、地域福祉の課題でもあり、教育、地域コミュニティ等々、当該地域の住民が生き生きと安心して暮らせる持続可能な地域社会を形成していくうえでの「指針」、換言すれば土台ともいふべき側面（広義の交通権）と、他方でまさに当該自治体にとっては地域住民の生活権（社会権）の一つとしての漸進的「請求権」ともいふべき側面（狭義の交通権）とを併有する「交通権」によって保障された総合的課題とされる所以なのである（本書第I部）。

なお、人権保障理論の通説判例に基づき、訴訟技術的には、自由権（不作為請求権）と異なり社会権（作為請求権）の特性からする

漸進的「権利保障救済」論を前提としても、我が狭義の「交通権」にあつては、少なくとも不利益処分（路線の新設でなく廃止、運賃の値下げでなく値上等々）には原状回復保障への具体的請求権が認められてよいであろう。

②なおも、類書にない本書の特徴は、地域住民自身の積極的参加を得て、教員・自治体職員などの直接的協力ばかりか住民間の広域的協力を得ての福祉、教育、交通安全などの地域課題を包含する積極的交通政策の提言や指針づくりの事例等、地方自治の保障の観点からまとめたまちづくりや交通問題を解決していこうとする各地の豊富な取り組みの実践事例（新版追加：富山県朝日町・岐阜県西濃地方・長野県木曾町の生涯学習）が紹介されている（本書第Ⅱ部）。

③「政策づくり」にあつては、押し寄せる人口減少・高齢社会への対応策として、とりわけ、政府サイドが進める高齢者の輸送を自治会やNPOに委ねるという「共助」・「自助」の流れへの対策として、地域住民に交通権を保障する交通政策づくりのための提言とそれを実現するための運動をまとめている。そのための具体的提言が現行の交通政策基本法（2013年12月）にいう「市場」原理（「交通に対する基本的な需要」の充足、同法「基本的認識」2条）に代え、「交通権」保障に基づく交通基本法案・交通基本条例案・総合交通政策として最終章にまとめられている（本書第Ⅲ部11章）。

（三）交通政策基本法制定までの経過の詳細はさておき、交通をめぐる「基本法」等の動向を踏まえて、本書出版の意義を再確認しておくならば以下のとおりである。

①当初の交通基本法案（2009年の民主党案）には入っていた「交通権」には非ず「移動権」でさえも、前記指摘の通り、「市場」の利益（「需要」）に代え、文字通りの政策基本法として制定するに至っている。しかも、自公政権下での同法の成立がアベノミックスにいう「国土強靱化の交通版に変質」させられたことにより、i 交通権保障が明記されず、ii

住民参加・地方自治の保障がなく、iii安全の確保もない等々、本書の指摘は、類書にないまことに貴重な視角となっている。

②その翌年の2014年5月には「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律の一部を改正する法律」が成立したことによって、i コンパクトシティの実現、ii 面的な公共交通ネットワークの再構築等、地域の交通は各基礎的自治体が地域協議会を活用して「先頭」に立って政策を創ることがより強く打ち出されたことは生活交通における住民参加による、地方自治保障の観点からも、その限りで注目しておくべきところであろう。

2017年7月、本増補改訂版の出版と同時期に政府は、同法制定10年を機に、交通環境が自動車運送分野を中心に変化しているとの認識の下、今後の10年を見据え「利便性と効率性のバランス」を見るという、上からの提言をまとめ公表した（懇談会・山内弘隆座長）。それだけに、選別による「切捨て化」に抗して、地域住民や当該自治体の事情に即して、主体的で「独自」の交通政策づくりに取り組むことがこれまで以上に重要となっている。

③多くの類書とは異なり、本書が交通権保障の下、各記述においてぶれがなく、地域交通政策づくりの道筋を具体的かつ明確に示しているだけに、本書は、地域住民や自治体職場・議会において、益々もって、旧版以上に時宜を得た地域交通政策づくりの必携のガイドブックとして、大いに役立つものとなろう。

なお、本稿は、『住民と自治』（自治体問題研究所）2018年2月号の書評欄への予定稿を基に作成した改定稿であることをお断りしておきます。