

交通基本法の制定に向けた取組み

山口勝弘
YAMAGUCHI, Katsuhiko

国土交通省総合政策局交通計画課長

1——検討の経緯と関連予算の充実

交通基本法については、平成21年11月から国土交通省において「交通基本法検討会」を計13回にわたり開催するとともに、富山や滋賀におけるタウンミーティングの開催、東京における地域公共交通全国会議の開催等を通じ、関連施策の充実とともに検討が進められてきた。また、平成22年3月の中間整理及び同年6月の基本的な考え方(案)の公表及び計3回にわたるパブリックコメントにより幅広く国民各層からの意見聴取等を行ってきた。

以上の経緯を経て、国土交通省では、同年8月末の平成23年度予算概算要求において、交通基本法関連施策として「地域公共交通確保維持改善事業(453億円)～生活交通サバイバル戦略～」の要求を行った。同事業については、政府の政策コンテストにおけるパブリックコメントにおいて5,526件の

意見が寄せられ(件数としては全189件中9位)、うち97.4%の人が「事業を実施する必要があると思うか」との間に対して「そう思う」又は「どちらかといえばそう思う」と回答している。そして、同年末に決定された23年度政府予算案において305億円が計上された(図一参照)。

この制度は、地域公共交通に関する既存の8つの支援制度を抜本的に見直し、廃止・統合して創設したものであり、生活交通の存続が危機に瀕している地域等において、地域の特性・実情に最適な移動手段が提供され、また、バリアフリー化やより制約の少ないシステムの導入等移動に当たっての様々な障害(バリア)の解消等がされるよう、地域公共交通の確保・維持・改善を支援するものである。

具体的には、地域公共交通の確保に対する国の支援策を、これまでの期間限定の立ち上げのみの補助、事後的な欠損の

『地域公共交通確保維持改善事業』 ～生活交通サバイバル戦略～(新規)23年度 305億円

生活交通の存続が危機に瀕している地域等において、地域の特性・実情に最適な移動手段が提供され、また、バリアフリー化やより制約の少ないシステムの導入等移動に当たっての様々な障害(バリア)の解消等がされるよう、地域公共交通の確保・維持・改善を支援する。

これまでの地域公共交通に係る国の支援策

期間限定の立ち上げ支援

広域幹線等に限定

事後的な補助が中心

これまでの支援策を抜本的に見直し

地域公共交通確保維持事業

・ 存続が危機に瀕している生活交通のネットワークについて、地域のニーズを踏まえた最適な交通手段であるバス交通、デマンド交通(※)、離島航路・航空路の確保維持のため、地域の多様な関係者による議論を経た地域の交通に関する計画等に基づき実施される取組みを支援

- 都道府県を主体とした協議会の取組みを支援
： 地域をまたがるバス交通ネットワーク、離島航路・航空路の確保・維持 等
- 市町村を主体とした協議会の取組みを支援
： 幹線交通ネットワークと密接な地域内のバス交通・デマンド交通等の確保・維持 等

※ 利用者の個別の需要(デマンド)に応じて、需要を集約した上で、ドア・ツー・ドア型輸送サービスを提供する形態の乗合輸送

地域公共交通バリア解消促進等事業

- ・ バス、タクシー、旅客船、鉄道駅、旅客ターミナルのバリアフリー化等を支援
- ・ 地域鉄道の安全性向上に資する設備整備等を支援
- ・ バリアフリー化されたまちづくりの一環として、LRT、BRT、ICカードの導入等公共交通の利用環境改善を支援

地域公共交通調査事業

- ・ 地域の公共交通の確保・維持・改善に資する調査の支援等

■図一 地域公共交通確保維持改善事業

補助等としていた問題点を抜本的に見直し、地域公共交通に係る予算を統合した上で、公共交通が独立採算では確保できない地域等において地域特性に応じ効率的に確保・維持されるために必要な支援を行うとともに、移動に当たってのバリアがより解消されるために必要な支援等を一体的に行うこととしている。また、この支援にあたっては、これまでの支援制度を抜本的に見直すことにより、地方分権の趣旨も踏まえ、国は地域の多様な関係者による議論を経た地域の交通に関する計画等に基づき実施される取組みを支援するとともに、モラルハザードを抑制した効率的・効果的な支援を行うこととしている。

2—法案の策定

交通基本法案の検討については、平成22年11月より、交通政策審議会交通体系分科会並びに社会資本整備審議会都市計画・歴史的風土分科会及び道路分科会のもとに「交通基本法案検討小委員会(委員長:浅野正一郎 情報・システム研究機構国立情報学研究所教授)」が設けられ、国土交通大臣からの求めに応じ、「交通基本法案の立案における基本的な論点について」審議が行われた。同小委員会においては、同年11月15日から12月24日にかけて計4回開催し、小委員会としての以下を骨子とする報告書を取りまとめた。

交通基本法案検討小委員会報告書のポイント

(1)交通をめぐる状況及び交通に対する基本的な認識

少子高齢化・人口減少、地球環境問題、国際競争の激化などが、社会の有様を根底から変え、未知の時代の到来をもたらしている。このような、転換期の交通政策の基盤となるのが「交通基本法」。

交通は、人又はモノの空間移動。機能としては、経済活動・社会活動の基盤であるが、さらに、その意義については、社会参加を可能とすることと相まって、人が人間社会において文化的に、また、未来に向かって創造的に生きていく活力の源泉。

このような基本的な認識を踏まえた場合、これまでの交通行政を抜本的に見直し、「利用者目線・国民目線」の行政に転換し、交通に関する施策を総合的かつ計画的に推進することが必要。

(2)移動権について

「生活交通」の問題や「高齢者、障害者等の移動円滑化」の観点から移動権の保障が求められている状況。

動権の保障については、賛否両論あるが、内容が不明確であるなかで権利を法定すると法制論、行政論、社会実態論からさまざまな問題の発生が懸念され、委員の意見、これまでのパブリックコメントやアンケートを総合すると、交通基本法案に文字通り「移動権」若しくは「移動権の保障」と規定することは、現時点では時期尚早。

ただし、移動権が求められる背景には差し迫った問題があ

り、地域における生活交通や高齢者、障害者等の移動に係るユニバーサルデザイン化の推進の重要性を交通基本法の基本理念及び基本的な施策に規定し、必要な施策を講じるべき。

(3)「利用者目線・国民目線」の視点への転換に当たってのその他の論点 等

まちづくり、地球環境問題、観光立国推進の観点から、交通施策を推進する方向性等を示すべき。

交通については、関係する主体は多様・複雑で、それぞれの関与する交通の分野もさまざまな広がりがあり、相互にネットワークでつながっている。関係者の責務に関し、交通特有の問題として、多様な関係者の連携・協働が不可欠。

今回の審議で十分に取り扱うことができなかった国際交通、幹線交通、物流、交通に関する技術その他の分野については、今後、交通に関する基本計画の策定に向けて、更に検討すべき。

交通に関する基本計画は、社会資本整備重点計画と車の両輪として策定し、それを踏まえ、法制、助成制度を含め、行政運用の的確な対応が望まれる。

(以上、小委員会報告書のポイント)

同小委員会報告は、所要の調整を経て、平成23年2月に、交通政策審議会及び社会資本整備審議会の報告書としての議決がなされ、国土交通大臣に提出された。

3—交通基本法案の概要

国土交通省においては、これまでの検討を踏まえ、交通基本法案を策定した。同法案は、与党手続きを経て、3月8日に閣議決定がなされ、同日、国会に提出された。

交通基本法案は、全28条からなっているが、特色のいくつかを挙げるとすれば、次のとおりである(図—2参照)。

前記のとおり、交通基本法制定の必要性の第一は、これまでの交通に関する施策は個別の対応に終始していたのではないかとの反省に立ち、交通に関する施策を総合的、計画的に推進するための土台を築くことにある。このため、交通基本法案は、基本理念、国、地方公共団体等の責務、基本的な施策等を規定するとともに、政府に交通基本計画の策定を義務づけること等を骨格としている。

第二に、人口減少・少子高齢化、わが国の経済の低迷・国際競争力の低下、切迫した地球温暖化問題への対応等、交通を取り巻く社会経済情勢の著しい変化に的確に対応するため、関係者が取り組むべき基本理念や基本的な施策において、日常生活等に必要不可欠な交通手段の確保等や高齢者、障害者等の円滑な移動のための施策、国際競争力の強化・地域活力の向上に向けた施策、交通に係る環境負荷の低減に必要な施策等を規定している。

第三に、これまでの取組みが、ややもすると交通手段の供給側の視点からのものが多かったのではないかと反省から、より国民目線・利用者目線に立った行政に転換していくことが求められている。このため、第2条において交通に関する認識として国民等の交通に対する基本的な需要が充足されることを基本に据え、第3条において交通に関する施策の推進に当たり、交通の機能を確保し、向上させていくことを規定するとともに、第2章第2節において、国が講ずべきものとして、日常生活等に必要不可欠な交通手段の確保等(第16条)、まちづくりや観光立国の実現の観点からの施策の推進(第22条、第23条)、国民等の立場に立った施策の実施のための措置(第27条)をはじめとする基本的な施策を規定している。

第四に、交通網はネットワークでつながっており、域内の交通と広域的な交通を切り離すことができない上、多様な関係者が重層的にかかわっているという特性を有する。また、徒歩、自転車、自動車、鉄道車両、船舶、航空機その他の手段による交通が、それぞれの特性に応じて適切に役割を分担し、有機的・効率的な交通網を形成することが必要である。このため、国、地方公共団体、交通関連事業者、交通施設管理者、

国民等の連携・協働による取組みが重要であり、第6条、第12条、第22条、第24条において、多様な関係者による連携・協働等の必要性が念入りに規定している。

なお、交通の安全の確保に関しては、交通安全対策基本法(昭和45年法律第110号)が既に法律として存在することから、第1条の目的規定においては、交通基本法の目的を、交通安全対策基本法と相まって、交通に関する施策を総合的かつ計画的に推進し、もって国民生活の安定向上及び国民経済の健全な発展を図ることとしているほか、第7条において交通の安全の確保についての考え方を整理している。

4—おわりに

交通基本法案は、平成23年3月8日に閣議決定され、第177回通常国会に提出されている。同法案が成立すれば、政府においては、同法に基づき交通基本計画の策定等に取り組んでいく必要がある。その際、交通基本計画は、社会資本整備重点計画と車の両輪として策定していく方向で検討している。

交通に関する施策を総合的かつ計画的に推進するため、交通に関する施策について、基本理念を定め、及び国、地方公共団体、事業者等の責務を明らかにするとともに、交通に関する施策の基本となる事項等について定める。

これまでの交通に関する施策

交通は、国民生活及び経済活動にとって不可欠な基盤であるものの、交通に関する取組についての骨格となる枠組みが存在しないため、個々の分野での個別対応に終始



交通を取り巻く社会経済情勢の著しい変化

- ・人口減少・少子高齢化の進展
- ・我が国の経済の低迷、国際競争力の低下
- ・切迫した地球温暖化問題への対応

国民目線・利用者目線に立った行政への転換

新しい交通に関する施策への転換

交通基本法及び交通基本計画を制定することによって、交通分野の諸課題に対して交通に関する基本的施策を包括的に示すことにより、国、地方公共団体、事業者、施設管理者及び国民が一体となって、総合的かつ計画的な取組みを推進。

基本理念等

交通に関する施策について基本理念等を定める。

(国民等の交通に対する基本的なニーズの充足、交通の機能の確保及び向上、交通による環境への負荷の低減、交通の適切な役割分担及び有機的かつ効率的な連携、連携等による施策の推進、交通の安全の確保について交通安全対策基本法と十分に連携)

責務

国、地方公共団体、事業者、施設管理者、国民など関係者それぞれの責務を定める。

基本的施策

国及び地方公共団体が講ずる交通に関する基本的施策について定める。

(日常生活等に必要不可欠な交通手段の確保等、高齢者、障害者等の円滑な移動のための施策、物流を含めた交通の利便性向上、円滑化及び効率化、国際競争力の強化及び地域の活力向上、交通に係る環境負荷の低減、まちづくりの観点からの施策の促進、観光立国の実現の観点からの施策の推進 等)

交通基本計画の策定

- 交通に関する施策の目指すべき姿を国民目線・利用者目線からわかりやすく提示。
 - 今後の具体的目標を設定。
- ※交通基本計画と社会資本整備重点計画を車の両輪として施策を推進。

年次報告

交通の動向及び政府が交通に関して講じた施策について、毎年国会に報告を行う。

■図—2 交通基本法案の骨子

目次

- 第一章 総則（第一条—第十四条）
- 第二章 交通に関する基本的施策
 - 第一節 交通基本計画（第十五条）
 - 第二節 国の施策（第十六条—第二十七条）
 - 第三節 地方公共団体の施策（第二十八条）

附則

第一章 総則

（目的）

第一条 この法律は、交通に関する施策について、基本理念及びその実現を図るのに基本となる事項を定め、並びに国、地方公共団体、交通関連事業者、交通施設管理者及び国民の責務を明らかにすることにより、交通安全対策基本法（昭和四十五年法律第百十号）と相まって、交通に関する施策を総合的かつ計画的に推進し、もって国民生活の安定向上及び国民経済の健全な発展を図ることを目的とする。

（国民等の交通に対する基本的な需要の充足）

第二条 交通は、国民の自立した日常生活及び社会生活の確保、活発な地域間交流及び国際交流並びに物資の円滑な流通を実現する機能を有するものであり、国民生活の安定向上及び国民経済の健全な発展を図るために欠くことのできないものであることに鑑み、将来にわたって、その機能が十分に発揮されることにより、国民その他の者（以下「国民等」という。）の交通に対する基本的な需要が適切に充足されなければならない。

（交通の機能の確保及び向上）

第三条 交通に関する施策の推進は、交通が、国民の日常生活又は社会生活の基盤であること、国民の社会経済活動への積極的な参加に際して重要な役割を担っていること及び経済活動の基盤であることに鑑み、我が国における近年の急速な少子高齢化の進展その他の社会経済情勢の変化に対応しつつ、交通が、豊かな国民生活の実現に寄与するとともに、我が国の産業、観光等の国際競争力の強化及び地域経済の活性化その他地域の活力の向上に寄与するものとなるよう、その機能の確保及び向上が図られることを旨として行われなければならない。

（交通による環境への負荷の低減）

第四条 交通に関する施策の推進は、環境を健全で恵み豊かなものとして維持することが人間の健康で文化的な生活に欠くことのできないものであること及び交通が環境に与える影響に鑑み、将来にわたって、国民が健全で恵み豊かな環境の恵沢を享受することができるよう、交通による環境への負荷の低減が図られることを旨として行われなければならない。

（交通の適切な役割分担及び有機的かつ効率的な連携）

第五条 交通に関する施策の推進は、徒歩、自転車、自動車、鉄道車両、船舶、航空機その他の手段による交通が、交通手段（交通施設及び輸送サービスを含む。以下同じ。）の選択に係る競争及び国民等の自由な選好を踏まえつつそれぞれの特性に応じて適切に役割を分担し、かつ、有機的かつ効率的に連携することを旨として行われなければならない。

（連携等による施策の推進）

第六条 交通に関する施策の推進は、まちづくり、観光立国の実現その他の観点を踏まえ、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ながら、国、地方公共団体、運輸事業その他交通に関する事業を行う者（以下「交通関連事業者」という。）、交通施設の管理を行う者（以下「交通施設管理者」という。）、住民その他の関係者が連携し、及び協働しつつ、行われなければならない。

（交通の安全の確保）

第七条 交通の安全の確保に関する施策については、交通安全対策基本法その他の関係法律で定めるところによる。

2 交通に関する施策の推進に当たっては、前項に定めるところにより行われる交通の安全の確保に関する施策とその他の施策との十分な連携が確保されなければならない。

（国の責務）

第八条 国は、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「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。

2 国は、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。

（地方公共団体の責務）

第九条 地方公共団体は、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。

2 地方公共団体は、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。

（交通関連事業者及び交通施設管理者の責務）

第十条 交通関連事業者及び交通施設管理者は、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。

2 前項に定めるもののほか、交通関連事業者及び交通施設管理者は、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。

（国民の責務）

第十一条 国民は、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。

（関係者の連携及び協力）

第十二条 国、地方公共団体、交通関連事業者、交通施設管理者、住民その他の関係者は、基本理念の実現に向けて、相互に連携を図りながら協力するよう努めるものとする。

（法制上の措置等）

第十三条 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。

（年次報告等）

第十四条 政府は、毎年、国会に、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を提出しなければならない。

2 政府は、毎年、前項の報告に係る交通の動向を考慮して講じようとする施策を明らかにした文書を作成し、これを国会に提出しなければならない。

第二章 交通に関する基本的施策

第一節 交通基本計画

第十五条 政府は、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（以下この条において「交通基本計画」という。）を定めなければならない。

2 交通基本計画は、次に掲げる事項について定めるものとする。

- 一 交通に関する施策についての基本的な方針
- 二 交通に関する施策についての目標
- 三 交通に関し、政府が総合的かつ計画的に講ずべき施策
- 四 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

3 交通基本計画は、国土の総合的な利用、整備及び保全に関する国の計画並びに環境の保全に関する国の基本的な計画との調和が保たれたものでなければならない。

4 内閣総理大臣、経済産業大臣及び国土交通大臣は、交通基本計画の案を作成し、閣議の決定を求めなければならない。

5 内閣総理大臣、経済産業大臣及び国土交通大臣は、前項の規定により交通基本計画の案を作成しようとするときは、あらかじめ、環境の保全の観点から、環境大臣に協議しなければならない。

6 政府は、交通基本計画を定めたときは、遅滞なく、これを国会に報告するとともに、公表しなければならない。

7 前三項の規定は、交通基本計画の変更について準用する。

第二節 国の施策

（日常生活等に必要不可欠な交通手段の確保等）

第十六条 国は、国民等が日常生活及び社会生活を営むに当たって必要不可欠な通勤、通学、通院その他の人又は物の移動を円滑に行うことができるようにするため、離島に係る交通事情その他地域における自然的経済的社会的諸条件に配慮しつつ、交通手段の確保その他必要な施策を講ずるものとする。

(高齢者、障害者等の円滑な移動のための施策)

第十七条 国は、高齢者又は障害者で日常生活又は社会生活に身体の機能上の制限を受けるものその他日常生活又は社会生活に身体の機能上の制限を受ける者が日常生活及び社会生活を営むに当たり円滑に移動することができるようにするため、自動車、鉄道車両、船舶及び航空機、旅客施設、道路並びに駐車場に係る構造及び設備の改善の推進その他必要な施策を講ずるものとする。

(交通の利便性向上、円滑化及び効率化)

第十八条 国は、前二条に定めるもののほか、国民等の日常生活又は社会生活における交通に対する基本的な需要が適切に充足されるようにするため、定時性の確保(設定された発着時刻に従って運行することをいう。)、速達性の向上(目的地に到達するまでに要する時間を短縮することをいう。)、快適性の確保、乗継ぎの円滑化その他交通結節機能の高度化(交通施設及びその周辺の施設における相当数の人の移動について、複数の交通手段の間を結節する機能を高度化することをいう。)、輸送の合理化その他の交通の利便性の向上、円滑化及び効率化のために必要な施策を講ずるものとする。

(国際競争力の強化及び地域の活力の向上に必要な施策)

第十九条 国は、我が国の産業、観光等の国際競争力の強化及び地域の活力の向上を図るため、国内交通網の形成、国際輸送網及び輸送に関する拠点の形成その他必要な施策を講ずるものとする。

(交通に係る環境負荷の低減に必要な施策)

第二十条 国は、交通に係る温室効果ガスの排出の抑制、大気汚染、海洋汚染及び騒音の防止その他交通による環境への負荷の低減を図るため、温室効果ガスその他環境への負荷の原因となる物質の排出の抑制に資する自動車その他の輸送用機械器具の開発、普及及び適正な使用の促進並びに交通の円滑化の推進、鉄道及び船舶による貨物輸送への転換その他の物の移動の効率化の促進、公共交通機関の利用者の利便の増進、船舶からの海洋への廃棄物の排出の防止、航空機の騒音により生ずる障害の防止その他必要な施策を講ずるものとする。

(総合的な交通体系の整備等)

第二十一条 国は、徒歩、自転車、自動車、鉄道車両、船舶、航空機その他の手段による交通が、それぞれの特性に応じて適切に役割を分担し、かつ、有機的かつ効率的な交通網を形成することが必要であることを踏まえつつ、道路交通、鉄道交通、海上交通及び航空交通の間における連携並びに公共交通機関相互間の連携の強化の促進その他の総合的な交通体系の整備を図るために必要な施策を講ずるものとする。

2 国は、交通に係る需要の動向その他の事情に配慮しつつ、前項に規定する連携の下に、交通手段の整備を重点的、効果的かつ効率的に推進するために必要な施策を講ずるものとする。

(まちづくりの観点からの施策の促進)

第二十二条 国は、地方公共団体による交通に関する施策が、まちづくりの観点から、土地利用その他の事項に関する総合的な計画を踏まえ、国、交通関連事業者、交通施設管理者、住民その他の関係者との連携及び協力の下に推進されるよう、必要な施策を講ずるものとする。この場合において

は、当該連携及び協力が、住民その他の者の交通に対する需要その他の事情に配慮されたものとなるように努めるものとする。

(観光立国の実現の観点からの施策の推進)

第二十三条 国は、観光立国の実現が、我が国経済社会の発展のために極めて重要であるとともに、観光旅客の往來の促進が、地域間交流及び国際交流の拡大を通じて、国民生活の安定向上及び国民経済の健全な発展を図り、並びに国際相互理解の増進に寄与することに鑑み、観光旅客の円滑な往來に必要な交通手段の提供の推進、自動車、鉄道車両、船舶及び航空機、旅客施設並びに道路に係る外国語その他の方法による外国人観光旅客に対する情報の提供の推進その他の交通に関連する観光旅客の往來の促進に必要な施策を講ずるものとする。

(協議の促進等)

第二十四条 国は、国、地方公共団体、交通関連事業者、交通施設管理者、住民その他の関係者が相互に連携と協働を図ることにより、交通に関する施策の効果的な推進が図られることに鑑み、これらの者間における協議の促進その他の関係者相互間の連携と協働を促進するために必要な施策を講ずるものとする。

(技術の開発及び普及)

第二十五条 国は、交通に関する技術の研究開発及び普及の効果的な推進を図るため、これらの技術の研究開発の目標の明確化、国及び独立行政法人の試験研究機関、大学、民間その他の研究開発を行う者間の連携の強化、基本理念の実現に資する技術を活用した交通手段の導入の促進その他必要な施策を講ずるものとする。

(国際的な連携の確保及び国際協力の推進)

第二十六条 国は、交通に関する施策を国際的協調の下で推進することの重要性に鑑み、交通に関し、国際的な規格の標準化その他の国際的な連携の確保及び開発途上地域に対する技術協力その他の国際協力を推進するため、必要な施策を講ずるものとする。

(国民等の立場に立った施策の実施のための措置)

第二十七条 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。

第三節 地方公共団体の施策

第二十八条 地方公共団体は、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。

附 則

この法律は、公布の日から施行する。

理 由

交通は、国民の自立した日常生活及び社会生活の確保、活発な地域間交流及び国際交流並びに物資の円滑な流通を実現する機能を有するものであり、国民生活の安定向上及び国民経済の健全な発展を図るために欠くことのできないものであることに鑑み、交通に関する施策について、基本理念及びその実現を図るのに基本となる事項を定め、並びに国、地方公共団体、交通関連事業者、交通施設管理者及び国民の責務を明らかにすることにより、交通安全対策基本法と相まって、交通に関する施策を総合的かつ計画的に推進する必要がある。これが、この法律案を提出する理由である。