

交通基本法の制定に向けて

山口勝弘*

政府は、少子高齢化・人口減少、地球環境問題の深刻化、国際競争の激化という流れの中で、これら交通を取り巻く諸課題に対応しつつ、交通に関する施策を総合的かつ計画的に推進するため、今後の交通に関する基本理念等を定める交通基本法案を策定し、2011年3月に国会へ提出した。同法案の制定、同法に基づく交通基本計画の策定等を通じ、今後、交通分野の諸課題により一層適切に対応することが期待される。本稿では、わが国における基本法について概観するとともに、交通基本法案の立案経緯、同法案の論点等について解説する。

Towards Legislation of the Basic Act on Transport

Katsuhiko YAMAGUCHI*

Faced with aging and decreasing population, growing concerns over global environmental issues, and intensifying international competition, the Japanese Government submitted its draft of the Basic Act on Transport to the National Diet in March 2011. It is expected that legislation of the act and stipulation of the Basic Plan on Transport Policy would further enhance Japan's ability to address a variety of transport issues. After a brief review of similar basic acts that have been legislated in other fields in Japan, this article describes the steps that led to the drafting of the bill at the Ministry of Land, Infrastructure, Transport and Tourism (MLIT) and the major points of the bill.

1. はじめに

2011年3月8日に、政府は交通基本法案の閣議決定を行い、第177回国会に提出した。この原稿を執筆した2012年1月の時点では同法案は成立していないが、国会にて継続審議の状況にあり、可能な限り早期の成立が期待されている。本稿ではわが国における基本法について概観するとともに、交通基本法案の立案経緯、同法案の論点等について解説する*1。

* 国土交通省鉄道局総務課長(執筆時)／前同省総合政策局公共交通政策部交通計画課長
Director, General Affairs Division, Railway Bureau, Ministry of Land, Infrastructure, Transport and Tourism (MLIT)／
Former Director, Transport Planning Division, Public Transport Policy Dept., Policy Bureau, MLIT
原稿受理 2012年3月12日

2. 基本法とは

2-1 基本法制定の動向

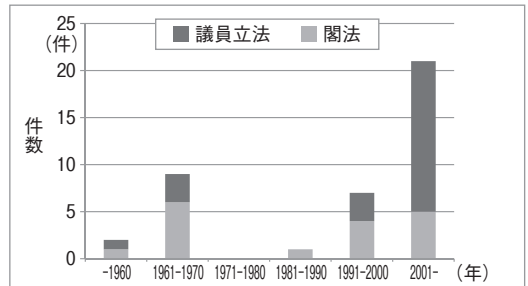
わが国ではこれまでに合計40の基本法*2が制定されている。1947年に制定された教育基本法*3がその嚆矢であり、直近では2011年6月にスポーツ基本法が40番目の基本法として制定されている。

制定件数を制定時期別にみるとFig.1のとおりとなっている。1947年に教育基本法が、1955年に原子力基本法がそれぞれ制定されたのち、60年代に農林水産業、中小企業などの分野や災害対策、公害対策、消費者保護等にかかわる九つの基本法が制定された。その後、70年代にいったん基本法制定の動きが途絶え、1989年の土地基本法を境に、それが再開する。90年代には、高齢社会、科学技術、ものづくり、情

報通信等にかかわる基本法が七つ制定されたが、21世紀に入ると基本法制定の大きなブームが到来し、食育、住生活、がん対策、海洋、宇宙等、多岐にわたる政策分野において2001年以降2011年までの11年間に、計21の基本法が制定されるに至っている。

教育基本法や原子力基本法のような初期の基本法は、敗戦および明治憲法から新憲法への移行に当たって、政策の基本的な方針を転換することが必要であったために制定されたものであるが、60年代に制定された基本法には、わが国が戦後の復興期から高度成長期に移行するに伴って新たに生じた公害、消費者問題、交通事故等各種の社会問題に対処するために制定されたものが登場し、基本法の対象分野が新たな局面を迎えた。その後一時基本法制定の動きが止まったが、基本法制定の動きが再び活性化する90年代以降は、戦後から高度成長期にかけて形成された社会経済システムが終焉を迎え、わが国が成熟社会に移行する過程で顕在化した少子高齢化、男女共同参画等の新たな政策課題に対応した基本法の制定がなされている。そして、今世紀に入り、自殺対策、がん対策、肝炎対策といった個別の課題に対応するものや、海洋、宇宙、生物多様性等の新しいフロンティアをカバーするものが制定されており、基本法の対象とするテーマも時代の変化を反映している。

法律の提案形式としては、政府が法案を策定して国会に提出する「閣法」と呼ばれるものと、国会議員が提案する「議員立法」と呼ばれるものに大別され、わが国ではほとんどの法律が閣法となっているが、基本法に関しては閣法17、議員立法23となっており、むしろ議員立法の方が多い。芦部¹⁾が指摘するように、国会に最も期待されるものが「執行府の監督と抑制の機能、すなわち国民多数の希望や不安を『討論の広場』^{フォーラム}に反映させ、権力の濫用から国民を守り、討議を通じて世論を教育し、法律の執行の方法を監督すること」であるとすれば、近年における議員立法による多数の基本法制定の動きは国会機能の新たな展開として注目すべきであろう。これは、通常、基本法は一定の分野における政策の基本的な方向性や施策を推進するための枠組みを規定するものであり、閣法として制定されることがほとんどである具体的・技術的な規制等を直接の目的とするものではないといった法律の規定内容に深くかかわっているものと考えられる。加えて、基本法、とりわけ議員立法による基本法制定のブームとも言うべき



注) 筆者作成。

Fig. 1 わが国の基本法の制定件数

近年の現象は、国会と内閣の新たな関係の胎動であるのみならず、長く低迷が続くわが国経済や少子高齢化等の進展が社会に及ぼしている閉塞感を打破し、将来に向けて新しいビジョンを提示しようとする取り組みが顕在化してきていると解釈することもできるのではなからうか。

2-2 基本法の法的な性格

基本法においては、国政に重要なウェイトを占める分野について、国の制度、政策等の基本方針が明示されるのが一般的である。従って、基本法は、「その規律の対象としている分野については、基本法として他の法律に優越する性格をもち、他の法律がこれに誘導される関係に立っている」²⁾とされる。ただし、基本法はほかの法律と同様に国会が制定するものである以上、憲法とは性格を異にしている。学説としては、基本法は憲法と個別法律の中間に位置するとする準憲法的性格論(有倉³⁾)等の諸説が見られるが、法形式として見ると基本法はほかの法律と同様に国会が制定するものである。このため、行政府の解釈としては、ある基本法の分野に属する個別の法律について、当該基本法と整合性がないとして直ちに無効とされたり、基本法と整合するように法律を制定しないからといって不作為の違法を問われたりすることはなく、個別法律の解釈、運用に当たっての指針を示すといった役割を有するものと理

- * 1 本稿における見解はあくまでも個人のものであり、所属組織を代表するものではないことを念のため申し添える。
- * 2 基本法には法令上の定義はないが、『法令用語辞典』(学陽書房)では「基本法とは、法律の題名が『○基本法』というように、『基本法』の題名が付けられているものをいう」とされている。本稿では、これに従い、題名にその用語が付されているものを「基本法」と呼ぶものとする。
- * 3 教育基本法は当初のものを2006年に全部改正して現在のものが定められている。

解されている⁴⁾。このようなソフトな形ではあるが、基本法は、川崎⁵⁾が指摘するように、「とかく短期的で狭い視野から形成されがちな現実の政策を長期的・総合的な視野・展望に立って方向づけることで、(中略)政策の継続性・一貫性・安定性の確保にもつなげることが期待されている」ところである。

基本法とほかの個別法律との関係についてはこのように解するとして、基本法自体に「〇〇の権利を保障する」等の規定が置かれている場合の当該規定の法的効力については、さまざまな議論がなされている。交通基本法に関しては、後述するように、「移動権」ないし「交通権」が主要な論点の一つとなっている。現状における考え方としては、基本法における権利規定は直接的な効力を有するものではなく「訓示的規定」ないし、いわゆる「プログラム規定」としての性格を有するというのが一般的である。裁判所も、下級審の判決ではあるが、権利規定を含む基本法の法的性格について、例えば、「障害者基本法第一条及び第三条*⁴⁾は、障害者福祉における国及び地方公共団体の基本的な理念を述べているに過ぎず、同法第四条も、国及び地方公共団体の一般的な責務を定めているにとどまり、個人の具体的権利については他の法律等を通じて実現させる趣旨であると考えられ、同規定から直ちに被告の具体的義務が生じるものと解することはできない」⁶⁾と述べている。

2-3 基本法の主な内容

基本法は、一定の分野に関する基本理念、国、地方公共団体等の責務や基本的な施策、施策を推進するための計画や体制について規定しているものが多く、衆議院法制局の国会答弁⁷⁾では「(基本法は)国政の重要分野について進めるべき施策の基本的な理念や方針を明らかにするとともに、施策の推進体制について定めるもの」としている。塩野⁸⁾は、基本法の規定内容の性格として、啓蒙的性格、方針的性格、計画的性格、省庁横断的性格および法規的性格の希薄性の五つを挙げている。

基本法は、一定の分野における基本的な理念や今後進むべき方向について国民を啓蒙し、国等が講ずべき基本的な施策に関する方針を規定する。基本法の多くは国等が講ずべき基本的な施策についての目標や施策内容をより具体化した基本的な計画を定め

* 4 障害者基本法第3条第1項には、「すべて障害者は、個人の尊厳が重んぜられ、その尊厳にふさわしい生活を保障される権利を有する」と規定している。

るとともに、省庁横断的な推進体制について規定している。このように、基本法は施策展開についての基本的な枠組みを構築することを主眼とするため、義務内容が抽象的である。

以下、基本法の計画的性格について敷衍してみたい。

2-4 基本法に基づく計画

基本法において、基本的な理念や方針を具体的な施策に結びつける役割を担うものとして、基本的な計画の策定を政府に指示するものが多い。今日、政府の定める計画には多種多様なものがあり、基本法に基づくものはその一部にすぎないが、計画とはどのような役割を果たすものなのであろうか。

塩野⁹⁾は、行政計画を「行政が一定の公の目的のために目標を設定し、その目標を達成するための手段を総合的に提示するもの」と定義している。また、藤田¹⁰⁾は、「『計画』は、活動形式としては、法律、法規命令、行政規則等々、様々の形を以て定立され得るものである」としつつ、「計画は、立法行為でも行政行為でもない、固有の性質をもった第三の国家行為類型である、という考え方が強くなっている」と指摘しており、その固有性は、次のとおり、①創造性と②総合性にあるとしている。

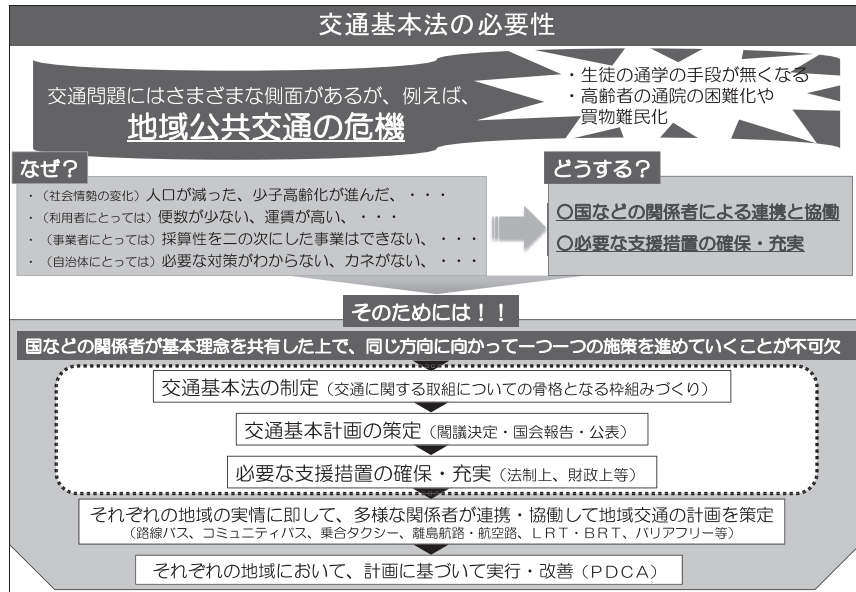
- ①創造性：法令の定めた内容を執行するのではなく、新たな行政目標をそれ自体が定立する
- ②総合性：一定の目標を達成するためのさまざまな手段の間に総合的・体系的な統一を図る

このように、行政計画は直接国民の権利義務を規定するのではなく、一定の方向に施策を誘導し、それを推進していくための政府の活動形式であることから、基本法の趣旨と親和性が高く、整合的であるため、これまで制定されている基本法において多用されているものと考えられる。

3. 交通基本法案の検討経緯と法案のポイント

3-1 法案策定に向けた準備

交通基本法案の策定に当たっては、国民各層の声を幅広く聴取するため、2009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、2010年3月の中間整理および同年6月の基本的な考え方(案)の公表および計3回にわたるパブリックコメントにより、国民の声を吸



資料）国土交通省。

Fig. 2 交通基本法の必要性

い上げる取り組みが行われた（この間の経緯については、米田¹¹⁾が詳しく紹介している）。

これらの検討過程において、とりわけ多くの意見が寄せられたのが、地域における公共交通の維持・活性化についてである。最近における過疎化や高齢化の進展に伴い、自家用車を利用できず、買い物にさえ不自由を覚える、いわゆる「買い物弱者」が600万人に達しているとの推計もあり、障がい者を含め、誰にも利用しやすい交通手段の確保が喫緊の課題となっている。このことが、交通基本法の制定機運の盛り上がりとともに顕在化し、「移動権の保障」を求める声と重なって大きな議論となった。Fig.2は、地域公共交通の危機との関係で交通基本法の必要性を整理したものである。

3-2 法案の策定に向けた検討経緯

交通基本法案の検討については、2010年11月より、交通政策審議会交通体系分科会ならびに社会資本整備審議会都市計画・歴史的風土分科会および道路分科会の下に「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回会議を開催し、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。同小委員会報告は、所要の調整

を経て、2011年2月に、交通政策審議会およ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。同報告書のポイントは次のとおりである。

(1)交通をめぐる状況およ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、社会のありさまを根底から変え、未知の時代の到来をもたらしており、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である。交通は、人またはモノの空間移動であり、機能としては、経済活動・社会活動の基盤である。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であると考えられる。

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である。

(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にある。

移動権の保障については、内容が不明確である中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」もしくは「移動権の保障」と規定することは、現時点では時期尚早である。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、障がい者等の移動にかかわ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および基本的な施策に規定し、必要な施策を講じるべきである(3-3で詳述)。

(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 など

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であり、また、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・協働が不可欠である。

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、さらに検討すべきであるが、その際、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。

3-3 移動権の保障

交通政策審議会および社会資本整備審議会の報告書においては、移動権の保障に関する議論について多くの紙面を割いている。以下、その概要を紹介する。

1) 移動権が問題とされる背景

(1)地域における生活交通に関する論点

●地域公共交通の崩壊(バス路線:年間延べ2,000kmの廃止、地域鉄道:10年間で635km廃止、離島航路・航空路の採算性悪化)が進み、地方では公共交通が不便、各種施設が集積していないことに対する不満が強い。

●都市では道路の渋滞、地方では雨や雪などの気象条件による運転の危険、救急搬送時における道路の確保、離島では本土・本島との間の高い交通費負担などが問題となっている。

(2)高齢者、障がい者等の移動にかかわるユニバーサルデザイン化に関する論点

●交通バリアフリー法やバリアフリー新法の制定に

より交通バリアフリー化は改善してきている。

●しかし、交通機関の利用において困ったことがある、乗車を断られ利用できないとの声が依然としてある。

(3)「移動権」の保障を支持する、との考え方

●生活交通の貧困・危機的状況に対応するため、まちづくり・地域づくりと交通権保障との両輪で推進すべきである。憲法上保障された基本的人権を実質的に保障するものとして「移動権の保障」が必要である。

●移動権を位置付けないと、大本のところで必要な措置を講じられない人が出てくる。移動は人の生き方を保障するものである。

●移動権の保障は、現状における交通手段別の発想による事業法のアプローチを根底から見直す契機である。

2)「移動権」または「移動権の保障」に関する問題点

(1)法制論

●個々人の請求権としての法的な権利を保障しようとする場合、権利の具体的な内容が法令で定義される必要があるが、個々人の移動ニーズは千差万別であり、現時点においてはコンセンサスが得られていない。

●過去の判例でも、交通権を具体的な権利として認めたものはない。

(2)行政論

●移動権を権利として法定する場合、保障する責務を負う者が行政府であるとする、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、行政府は不作為を問われることとなる。

●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、立地の変更を伴う施策の推進に障害が生じる恐れがある。

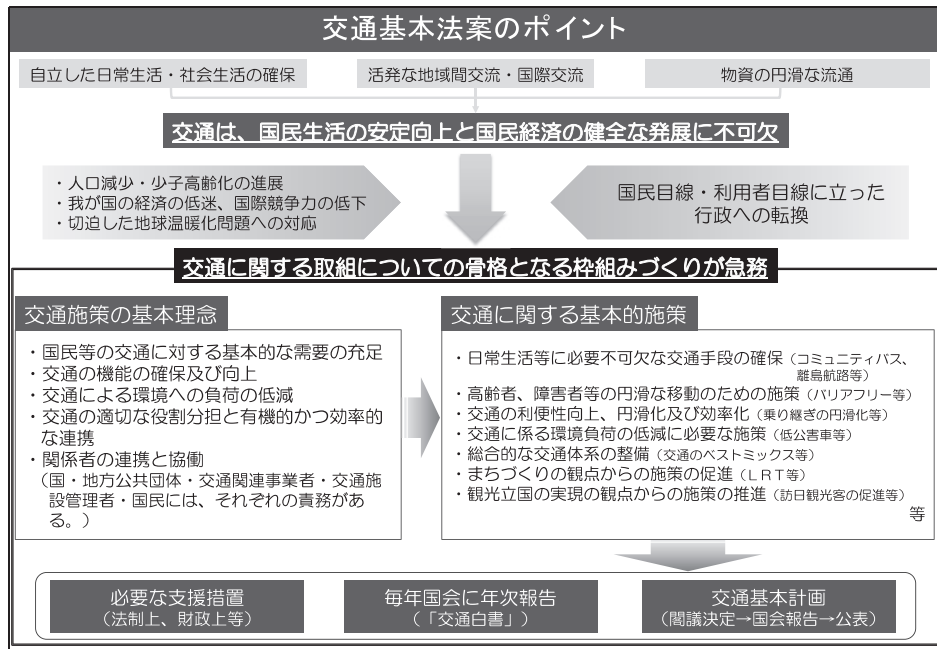
●プログラム規定あるいは抽象的な権利だとしても、争訟の発生や現場での混乱がもたらされる恐れがある。

(3)社会実態論

●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。

●「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、サービス向上の妨げになる可能性もある。

●移動手段にとらわれることなく、広い視野の下で



資料) 国土交通省。

Fig. 3 交通基本法案のポイント

多面的に検討すべきである。また、権利と義務は表裏の関係にある。

3) 交通基本法案における移動権の取扱い

●これまでのパブリックコメントおよびアンケートでは、「さらに検討が必要」との意見が過半数であった。

●以上を総合すると、文字通り「移動権」もしくは「移動権の保障」と規定することは、現時点では、時期尚早と判断される。

4) フランスの交通基本法における交通権

フランスでは、主要な政策分野において「方向付けの法律」(lois d'orientation) が制定されている。主要な政策課題の解決の方向付けを行おうとする点において、基本法に類似する側面を有するため、わが国ではこれは「基本法」として紹介されている。

フランスの交通基本法は、1982年に制定され、その後累次の改正を経てきたが、2010年には、ほかの交通関連の法律とともに再編され、現在は「交通法典」(code des transports) にその内容が包含されている^{*5}。その要旨は、次のようなものである。

●国内交通体系が充足すべき要求は、安全・環境問題を尊重しつつ、交通機関を選択する自由等とともに、移動制約者を含むすべての利用者の持つ「移動する権利」を実現することにより、満たされること。

●「交通に関する権利」は、交通機関・その利用方法についての「情報を受ける権利」を含むこと。

上記の規定は、権利を直接保障しているのではなく、その実現を目指すものであるとの解釈もある。いずれにしても、フランス国内交通基本法以外には、欧米の主要国において「移動に関する権利」を規定している事例は見当たらないが、わが国の交通基本

* 5 フランス交通法典(2010年)第L1111条には、次のとおり規定されている(国土交通省による仮訳)。

「交通システムは、利用者の需要を満たすとともに、移動する権利と、自らの所有物を自らで移動できる、あるいは、組織や企業へ委託できるという選択の自由を、移動制約者を含むあらゆる利用者へ授与しなくてはならない。この権利の実現は、経済、社会、環境の点から、社会にとって最善な状態の中で、かつ、交通事故やその危険性、特に騒音などの公害、汚染・温暖化ガスの排出等の軽減・減少という目的を尊重しながら、達成される。

この権利は、アクセス性・質・自治体の負担する運賃において妥当な条件下で、特に公共の移動手段の利用によって、はじめて実現可能となる。

この権利には、利用しうる交通手段、およびその利用方法に関する情報の提供を受ける利用者の権利が含まれる。

移動制約者、およびその介護者のために、特別措置をとることができる。

不利な立場の社会層、特に国内の遠隔地、アクセス困難な地方の人々も、その状況に応じて特別措置の対象となる」

法案における「移動権」の取り扱いを考える上では、特に、地域における生活に密接なかかわりのある交通(生活交通)の確保維持の問題および高齢者、障がい者等の移動にかかわるユニバーサルデザイン化に関する論点がある。

4. 交通基本法案の概要

交通基本法案は、全28条からなっており、ポイントは次のとおりである (Fig.3およびP.13の「参考資料」を参照)。

4-1 法案の骨格

1) 法案の構成

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から、交通基本法の制定により、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が法制定の主目的となっている。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。

2) 基本理念・基本的施策

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、障がい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、交通にかかわる環境負荷の低減に必要な施策等を規定している。

3) 交通に関する基本的な認識

これまでの取り組みが、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の反省から、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している。また、第2章第2節において、国が講ずるべきものとして、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。

4-2 基本法としての特徴

1) 関係者の連携・協働

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・協働による取り組みが重要であり、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・協働等の必要性を念入りに規定している。

2) 交通安全対策基本法との関係

交通の安全の確保に関しては、交通安全対策基本法(1970年法律第110号)がすで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およ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。具体的には、交通に関する施策の推進に当たっては、交通安全対策基本法およびその関連法令により講じられる交通の安全の確保に関する施策と、交通の利便性や速達性の向上等の施策との十分な連携が確保されなければならないこととしている。

5. おわりに

交通基本法案は、2011年3月8日に閣議決定され、第177回通常国会に提出されたが、同国会では成立を見ず、その後の国会において継続審議となっている。同法案が成立すれば、同法に基づく交通基本計画の策定等を通じ、総合的、体系的な交通施策の推進が見込まれる。同法案の早期成立が期待される場所である。

参考文献

- 1) 芦部信喜『憲法と議会政』東京大学出版会、p.240、1971年
- 2) 前田正道編『ワークブック法制執務』ぎょうせい、p.125、1983年
- 3) 有倉遼吉編『教育と法律』新評社、p.3以下、1961

年

- 4) 2006年12月7日、参議院教育基本法に関する特別委員会における内閣法制局長官の答弁
- 5) 川崎政司「基本法再考(三)」『自治研究』第82巻第1号、p.78、2006年
- 6) 2008年3月26日、名古屋地方裁判所判決(2006年(ワ)第1561号損害賠償請求事件)
- 7) 2005年4月6日、第156回国会内閣委員会における衆議院法制局鈴木参事の答弁
- 8) 塩野宏「基本法について」『日本學士院紀要』第63巻第1号、pp.5-7、2007年／『行政法概念の諸相』有斐閣、p.23以下、2011年に収録
- 9) 塩野宏『行政法I－行政法総論』(第5版)有斐閣、p.213、2009年
- 10) 藤田宙靖『行政法I－総論』(第4版改訂版)青林書院、pp.319-320、2005年
- 11) 米田卓郎「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」『運輸と経済』第70巻第8号、pp.16-25、2010年

参考資料－交通基本法案の見出し等

I 基本理念等

第1条：目的（この法律は、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、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。）

第2条：国民等の交通に対する基本的な需要の充足（交通の機能が十分に発揮されることにより、国民等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。）

第3条：交通の機能の確保及び向上

第4条：交通による環境への負荷の低減

第5条：交通の適切な役割分担及び有機的かつ効率的な連携

第6条：連携等による施策の推進

第7条：交通の安全の確保

II 責務等

第8条：国の責務

第9条：地方公共団体の責務

第10条：交通関連事業者及び交通施設管理者の責務

第11条：国民の責務

第12条：関係者の連携及び協力

第13条：法制上の措置等

第14条：年次報告等

III 交通基本計画

第15条：交通基本計画（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、交通基本計画を策定。計画案の策定大臣は、内閣総理大臣、経済産業大臣及び国土交通大臣、環境大臣に協議。計画は、閣議決定を経た後、国会に報告し、公表。）

IV 国等の基本的施策

第16条：日常生活等に必要不可欠な交通手段の確保等

第17条：高齢者、障害者等の円滑な移動のための施策

第18条：交通の利便性向上、円滑化及び効率化

第19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

第20条：交通に係る環境負荷の低減に必要な施策

第21条：総合的な交通体系の整備等

第22条：まちづくりの観点からの施策の促進

第23条：観光立国の実現の観点からの施策の推進

第24条：協議の促進等

第25条：技術の開発及び普及

第26条：国際的な連携の確保及び国際協力の推進

第27条：国民等の立場に立った施策の実施のための措置

第28条：地方公共団体の基本的施策

V 附則

施行期日（公布の日から施行）