

(別紙)

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

目次

1. 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～
2. 交通基本法検討会等の開催状況
3. 交通基本法の制定に向けた意見募集の結果概要

平成 22 年 6 月

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～

国土交通省

はじめに

交通は、人や物の移動に必要不可欠なものであり、あらゆる活動の基礎となっています。国土交通省では、将来を見据え、人口減少・少子高齢化の進展、地球温暖化対策等の諸課題に対応するため、交通政策全般にかかわる課題、交通体系のあるべき姿、交通に関する基本的な法制度や支援措置のあり方などについて、積極的に検討を行っていくことが必要だと考えています。

このため、昨年 11 月から交通基本法検討会を順次開催し、各地の交通関係者や交通機関を利用される方々の生の声を聞かせていただきました。これまで合計 13 回にわたり交通基本法検討会を開催し、多くの貴重なご意見をいただくとともに、充実した意見交換をさせていただきました。

また、本年 2 月に行った意見募集の結果を踏まえて 3 月 30 日に中間整理を公表しました。この中間整理について 4 月から 5 月上旬にかけて再度意見募集を行うとともに、地方でタウンミーティングを開催して幅広くご意見を伺ってきました。

今回、これらの過程を経て、交通基本法の制定と関連施策の充実に向けての基本方針をまとめました。国土交通省では、来年の通常国会に法案と関連施策の充実策を合わせて提案したいと考えており、検討を進めることとしていますので、引き続き、みなさんからご意見をいただければ幸いです。

交通基本法の制定と関連施策の充実に向けて

私たちは、日々暮らしていくうえで移動を欠かすことはできません。職

場や学校に通い、買い物や病院などに行くためには安全・安心な交通手段が必要不可欠です。その乗り物ですが、地方を中心として、自家用車が主役となって久しくなります。自家用車は、戸口から戸口へいつでも自由に移動することを可能にし、私たちの暮らしを豊かにしてきました。自家用車の普及により郊外の広い家に住むことが可能になり、事業所などの立地場所の選択肢も広がりました。特に地方においては、自家用車は移動に欠かせない乗り物であり、一家に2～3台自家用車がある家庭もめずらしくない時代となりました。今後も私たちの暮らしのなかで自家用車が大きな役割を果たしていくことに疑う余地はありません。

今日、自家用車が交通手段として重要な社会的役割を果たしていることはまぎれもない事実ですが、一方で公共交通が衰退し、気がつくとも自家用車を自ら運転することができないお年寄りや体の不自由な方々にはとても不便な地域が生じています。通学が不便になるなど子供達にもしわ寄せがきている地域もあります。自家用車を使える人と使えない人の間に移動の自由に格差が生じてしまったのです。移動手段が不十分なため、買い物すら困難な人が全国で600万人に達するとの推計もあります。このような事態を放置しておく、これからのわが国に深刻な影響が及んでくるおそれがあります。現在日本人の5人に1人は65歳以上の高齢者ですが、5年後には4人に1人、25年後には3人に1人を超えると見込まれます。自家用車への過度の依存を改め、お年寄りをはじめ、誰もが利用できる公共的な交通手段を確保することが多くの方々の社会参加を促し、活力ある社会の実現につながります。自家用の交通手段と公共の交通手段の最適な組合せ（ベスト・ミックス）を再構築して、成熟社会にふさわしい持続可能な新しい交通体系を構築することが求められていると思います。

交通基本法を制定しなければならないと思うもう一つの理由は地球環境の問題です。地球温暖化の最大の原因は大気中に放出されるCO₂ですが、日本では交通部門からのCO₂排出量は全体の約2割で、その約90%は自動車からのものです。一定の輸送密度が確保できる場合には、交通手段を自家用車から公共交通機関に誘導するとともに、自動車自体を環境負荷の少ない乗り物にしていかなければ、政府がかかげる2020年までに1990年比25%の温室効果ガス排出量の削減という目標の達成は難しいと思います。低炭素社会の実現はグリーン・イノベーションによる成長戦略の道につながりますので、そのような観点からも交通基本法のなかに関交通分野の地球温暖化対策を位置づける必要があります。

交通基本法は、移動に関するニーズを受け止めるとともに、交通部門の地球温暖化対策に関して私たちが進むべき方向についての指針を明確にするものでなければなりません。移動権を法律に位置づけ、環境にやさしい交通体系を構築してくというこれからの社会にふさわしい交通政策の道しるべとなるべきです。人と環境にやさしい交通体系の実現こそが地域や国全体の活性化にもつながりますので、そのような思いで、交通基本法を制定し、その理念を裏打ちする関連施策を充実させていかなければならないと思います。

移動権の保障と支援措置の充実

交通基本法の根幹に据えるべきは「移動権」だと思います。まず、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、すべての人々に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。権利を法律に規定してもそれを裏打ちする施策を充実していかなければ移動権は充足されないからです。しかし、地域公共交通をめぐる状況は大変厳しくなっています。地方のバス、タクシー、鉄道、旅客船の旅客数は過去10年間で2割減、20年間で4割減と落ち込み、赤字の会社が増え、運行の維持が困難なところが増えています。採算をとろうとして運賃を上げようとする、客離れが起きるといった悪循環に陥っていますが、放置しておくとも安全で安心な輸送が脅かされかねません。また、交通施設や乗り物のバリアフリー化も道半ばの状況です。人々の移動権を充足するためには、これらを誰もが利用しやすいユニバーサル・デザインにすることを徹底していかなければなりません。

これまでは、地域の公共交通は交通企業などの「私」の取組みと国や自治体の「公」とに頼ってきました。しかし、残念ながら年々公共交通を巡

る環境は厳しさを増しており、「私」の取組みには限界がでてきています。このため、地域公共交通を維持・再生し、活性化させ、ユニバーサル・デザインの徹底を図るためには「公助」を一層充実させることが必要ですが、今までのやり方で単に支援額を増やすだけではいけないと思います。

少し具体的に考えてみましょう。まず、移動手段の確保やバリアフリーの問題は、住民、自治体、交通企業などの地域の関係者が望ましい姿を共有し、その実現に向けた持続可能な方策を構築することが基本だと思います。地域の関係者が参画してつくりあげた交通計画は、地域の人々がその交通計画に責任を持ち、計画に基づく新しい交通手段を利用してこそ意味があり、また、持続可能になります。「計画－実施－評価－改善（PDCA）」を通じて各種の取組みを不断に見直していく過程も重要です。これを地方と連帯して支援していくのが国の役割です。従って、国の支援措置は地域の自主性を尊重することを基本におきながら充実・再構築していくことが必要です。このような観点から、地域公共交通の維持・活性化などに関する国の補助制度を充実するとともに、可能な限り自治体や交通企業などによる地域の協議会の自主的な取組みに対して一括して交付する仕組みに改める必要があると考えています。

また、「公助」の内容についても新しい発想が必要です。今は健常で自家用車を自分で運転することができ、また、家族に連れて行ってもらうことができても、いずれは年をとって運転できなくなり、家族に頼れない状況にも遭遇します。誰もが動くことが難しくなるというリスクを負っているのです。生きていくなかで障害を負った人や生まれながらに障害をもっている人もいます。このような状況にあるにもかかわらず、交通分野には福祉の思想、つまり健常者が移動に困難を伴う人々を支え合う「共助」の考え方が欠けているように感じます。「共助」の視点を加えて、国も地方も「公助」の内容を大幅に充実する必要があると考えています。

「公助」が充実されるとしても、人々の知恵や新しい技術を活用し、効率的な方法で地域の交通手段を確保しなければなりません。例えば、人口が集中していない地域では、情報通信技術（ICT）を活用し、利用したいときに予約を入れて相乗りで利用するデマンド型の交通サービス（DRT）など新しいタイプの交通手段を活用していくことが必要です。

交通体系、まちづくり及び乗り物：三位一体の低炭素化の推進

現代社会が解決すべきもう一つの重要課題は環境負荷の少ない交通の

実現です。そのためには、私たちの暮らすまちを、自転車、バス、路面電車、鉄道などが充実した「歩いて暮らせるまち」にしていかなければなりません。自動車から環境負荷の少ない交通機関への誘導や環境負荷の少ない自動車の普及を加速させるためには、経済的誘因（インセンティブ）、まちづくり政策、燃費規制などを総動員する必要があります。いわば、「交通体系、まちづくり及び乗り物」について、低炭素化に向けた三位一体の改革が求められていると言えます。

例えば、通勤についてですが、全国の就業者の4割が通勤に自家用車を使っています。このようなマイカー通勤からのCO₂排出量は年間3,000万トンに達すると推計されています。マイカー通勤の多い地方都市で通勤交通のグリーン化を推進するためには、都市交通を刷新して専用レーン導入や情報通信技術によりバスや路面電車の定時性等の利便性を一層向上させるとともに、駅やバス停に駐車・駐輪スペースを確保し、自動車や自転車を組み合わせながら、通勤手段を環境負荷の少ないものに誘導する必要があります。また、根本的には、コンパクトシティの推進、すなわち、居住地や事業所の立地を誘導することにまでさかのぼって「歩いて暮らせるまちづくり」に取り組む必要があります。

経済の牽引役が期待される大都市も交通混雑が常態化していると成長力は半減します。例えば、1都3県で年間2.8兆円の経済損失（地域内総生産の1.7%に相当）があると推計されています。シンガポール、ロンドン、ストックホルムなどで行われているように都市部の渋滞対策にインフラ整備だけでなく経済的誘因や交通規制を活用する時代が来ていると思います。法律、予算、税制を組み合わせ、交通分野のグリーン化を加速させる必要があります。

物流でも荷主と運送事業者が連携して、短距離輸送は自家用トラックから営業用トラックへ、長距離輸送はトラックから鉄道や海運へ誘導（モーダルシフト）していくことが必要です。そのためには効率的な輸送機関を荷主に選んでもらう魅力や誘因を充実させることが必要です。

このような観点から、導入が検討されている地球温暖化対策税や自動車関係諸税の見直しにあたっては、環境負荷の少ない交通機関や自動車に配慮する必要があります。

これらのことを実現するためには関係者の努力が必要ですし、一面では負担や制約をもたらします。短期的なCO₂排出量削減のみならず、長い目でみれば私たちの住まいや事業所などの立地に影響し、環境負荷の少ない都市・国土構造の形成にもつながるはずです。

20世紀が化石燃料を用いた自動車の時代であるとする、21世紀は電気などの低炭素型エネルギーを動力源とする乗り物の時代です。電気自動車は航続距離、充電時間の課題はあるものの、蓄電技術の発達により以前に比べて長い距離を走行する性能を獲得しました。住宅とセットでプラグイン型電気自動車が販売される日も遠くないでしょう。電気自動車の開発の進展にあわせて、バス、タクシーなど公共交通においてもさらなる低炭素化の可能性がでてきています。

最近では、電気を動力源とする新しい個人向けの乗り物（パーソナル・モビリティ）も提案されています。電動アシスト型の自転車は市販されて久しくなりますが、より自動車に近い形態の電動車両が今後出現する可能性がでてきています。これらの新しい乗り物を普及させようとするとき、道路という空間のなかでいかに安全性を確保しながら多様な乗り物を共存させることができるのかという新しい課題に向き合う必要があります。

電気を動力源とする乗り物が普及するためのもう一つの重要な条件は充電施設が各地に整備されることです。充電施設網の整備と電気自動車の普及がセットで進むような政策を政府一体となって進める必要があります。

このような取組みは、わが国の交通体系やまちなみを世界の一步先を行くレベルに引き上げるものとなり、環境負荷の少ない交通体系や世界の先端を行く高速鉄道やエコカーなどの技術革新を促すことにより、新たな市場の創出をもたらす、経済成長につなげていくことにもつながると考えられます。

地域の活力を引き出す交通網の充実

社会参加の機会が広がるということは、人々が、そして、まちが活気をもつことにつながります。路面電車のまち、自転車で動き回れるまち、バリアフリーの徹底した誰にとっても移動しやすく、子育てのしやすいまちには人々がたくさん集まり、「賑わい」をもたらします。「住んでよし、訪れてよし」となり、来訪者も増えていきます。それが魅力的なまちづくりであり、地域おこしというものではないかと思えます。

まちづくりで重要なのは、合意形成です。路面電車の導入をめぐる地域での合意形成がなかなか進まないケースがあります。また、車道と歩道を縦横に走る自転車の利用のルール徹底も難しい課題です。自転車の走行環境を整えるためには、インフラを整備し、自転車専用の走行路を確保する

とともに、利用のルール徹底を同時に考える必要があります。交通基本法に基づいて交通に関する計画を作っていく場合、住民参加のもとでの交通ルールの徹底を含めた総合的な手法の導入を目指すべきだと考えています。

地域の活性化は、地域間を結ぶ幹線交通網が各地の隅々にまで根を伸ばしてこそ引き出されることとなります。その意味で、どこがどのように欠けているのか、新しい高速道路料金制度と整合のとれた交通体系はどうあるべきか、交通結節点へのアクセスで改善すべきところはどこかなど、あらゆる角度から「幹線交通網の総点検」を行い、総合的な交通体系の視点に立って政策を推進していくことが必要だと感じています。その際、大都市圏をリニアのような新しい超高速交通機関が結ぶ時代も視野に入れて、今後の幹線交通体系を総合的な視点からみつめてみる必要があります。いいでしょうか。

都市内や都市間を結ぶ交通網は、日本で暮らしている私たちのみならずわが国を訪れるすべての人々を各地に案内できる基盤となり、日本だけでなくアジア、そして世界の公共財になるのです。海外からの来訪者がわが国の優れた交通サービスに接する機会が増えれば、日本発の新しい交通技術を海外に普及させていくきっかけにもなるでしょう。そのような世界に開かれた未来志向の発想も交通基本法には必要だと思います。

おわりに

フランスでは 1982 年に交通基本法が制定されました。今では、首都パリのみならず、ストラスブールなどの地方都市の交通体系は世界をリードするようになっていきます。遅れること 30 年。日本でも交通基本法を制定するときがきました。国土交通省では、関連施策の充実に向けた検討を行うとともに来年の国会に交通基本法案を提出したいと考えています。

そのためには、全員参加の過程が重要だと思っています。できるだけ多くの方々と意見を交わしながら、市民本位、住民本位の法案をつくっていきたいと思っています。交通基本法の制定と関連施策の充実に向け、この基本方針に対しても、みなさんから幅広くご意見をいただければと思いますので、どうかよろしくお願ひします。

交通基本法検討会の開催状況

- 第 1 回 交通基本法の意義、移動の権利についての考え方
(平成 21 年 11 月 13 日)
- 第 2 回 環境負荷低減のための交通施策やインセンティブ、交通政策の費用
便益分析 (平成 21 年 12 月 8 日)
- 第 3 回 地域交通の現状・課題と取組み (過疎地の公共交通)
(平成 21 年 12 月 25 日)
- 第 4 回 地域交通の現状・課題と取組み (中規模都市の公共交通)
(平成 22 年 1 月 20 日)
- 第 5 回 離島の交通・観光 (平成 22 年 2 月 1 日)
- 第 6 回 交通とまちづくり (平成 22 年 2 月 16 日)
- 第 7 回 福祉輸送 (高齢者、障害者等にやさしい輸送)
(平成 22 年 3 月 1 日)
- 第 8 回 バリアフリー (平成 22 年 3 月 8 日)
- 第 9 回 「交通基本法の制定と関連施策の充実に向けてー中間整理ー」及び
交運労協の要請について (平成 22 年 4 月 14 日)
- 第 10 回 幹線交通 (平成 22 年 4 月 22 日)
- 第 11 回 大都市の交通 (平成 22 年 5 月 17 日)
- 第 12 回 物流 (平成 22 年 5 月 24 日)
- 第 13 回 くるま社会のあり方 (平成 22 年 6 月 7 日)

「交通基本法」の制定に向けた意見募集の結果概要

平成22年3月

1. 実施方法

- ①募集期間： 平成22年2月1日（月）から平成22年3月2日（火）
- ②周知方法： 電子政府の総合窓口（e-Gov）及び国土交通省ホームページに掲載
- ③意見提出方法： 電子メール、FAX 及び郵送

2. 意見数

提出意見数 361件

交通基本法の制定に肯定的な意見が354件、否定的な意見が7件であり、意見提出者の多くがその制定を肯定的にとらえ、具体的な案文の修正意見（165件）や交通施策に関する一般的な意見（189件）の提出があった。

具体的な意見として、

- ・ 移動に関する権利を明確にし、それを保障するという基本法の規定に賛成の意見
 - ・ 移動権の保障や環境・安全の観点から公共交通の維持・充実が必要不可欠であり、自家用車ではなく公共交通を優先する理念を基本法において明確に規定すべきとの意見
 - ・ 移動権の保障のための地域公共交通の維持・充実には大きな費用が必要であり、基本法の制定とともに公共交通支援のための財源を確保すべきとの意見
 - ・ 交通計画の策定にあたっては、公共交通再生・活性化法の連携計画、まちづくりや都市計画との連携が重要であるとの意見
 - ・ 公共交通の維持・充実に際しては、離島や過疎地、高齢者、身体障害者、子供等交通弱者に特段の配慮が必要であるとの意見
 - ・ 基本法に関連する施策の実施にあたり、交通事業者に過度の負担とならないよう配慮を求める意見
- 等があった。

主要な論点に関する意見とその件数は、以下のとおり。

（基本法の理念について）

自家用車優先から公共交通優先・公共交通が社会インフラであるとの理念を確立すべき	32件
---	-----

環境負荷低減の理念を積極的に打ち出すべき	25 件
自家用自動車の特徴を活かすべき	2 件
自転車の位置づけを明確にすべき	13 件
物流の位置づけを明確にすべき	18 件
国、地方自治体、事業者、国民の役割と責任を明確にすべき	54 件

(移動権の保障について)

移動権の保障に賛成	26 件
移動権の保障に反対	5 件
移動権の保障の規定について十分な議論を行うべき	19 件
移動権の保障は漸進的に達成すべき	3 件

(財源問題について)

大都市の交通事業者の利益を地方への再配分、ユニバーサル料金や交通税の導入、ガソリン税等による公共交通の助成に関する財源を確保し、助成制度を充実すべき、今は健常でもいつかは交通弱者になるのでお互いを支えあう共助の考え方を盛り込むべき	101 件
公共交通に対する公的負担の増加に反対	5 件

(交通計画について)

国が定める交通基本計画には自動車交通量の削減目標、公共交通機関の整備目標等具体的な整備目標を定めるべき	7 件
ブロック単位での交通計画を策定すべき	9 件
市町村を超えた広域的な交通計画を策定すべき	23 件
地域公共交通活性化・再生法の連携計画や、都市計画、道路計画と交通基本計画との整合性を図るべき	37 件
交通基本計画策定にあたり関係省庁間の連携を深めるべき	11 件
市町村による交通計画策定を義務付けるべき	21 件
自治体交通計画策定への住民の参画を明確にすべき	17 件

(地域交通に関する国の関与について)

地域の交通問題に国が関与すべきでない	6 件
地域の交通問題について国が積極的に関与すべき	49 件

(具体的な施策の方向性について)

離島、過疎地等の交通不便地域の問題を優先的に解決すべき	31 件
バリアフリー化を促進すべき	19 件
代替交通手段（リダンダンシー）を確保すべき	14 件
交通体系を総合的に考えるべき（施設整備、高速料金等）	28 件
モーダルシフトを推進すべき	11 件
モーダルシフトの受け皿、災害時の機能等を踏まえ、港湾、海上交通網の重要性を位置づけるべき	17 件
自転車の交通ルールを徹底すべき	8 件
運賃・ダイヤ等の公共交通のサービス水準に公的主体が関与すべき	6 件
参入・退出自由化の撤廃等運輸事業に関する規制緩和の廃止、見直しをすべき	6 件
運輸事業の規制緩和を推進すべき	3 件
公平な競争条件の確保、交通事業者の経営の自主性の確保等交通事業者の負担が重くならないよう配慮すべき	19 件
道路運送法の改正、運用見直しを行うべき	12 件
道路において人、公共交通を優先するという交通の優先権を明確にすべき	10 件
道路管理や交通流管理について規制や権限のあり方を再検討するべき	16 件
環境面からの自動車の単体対策をすすめるべき	3 件
交通に関する教育を国民に実施するべき	14 件
交通に関する技術開発をすすめるべき	6 件
交通に関連する製造業に関する責務を規定するべき	2 件
交通に関する人材育成をすすめるべき	23 件
交通の安全に関する規定をおくべき	23 件
交通に関する統計の整備をすすめるべき	6 件
交通労働者の労働条件に関する規定をおくべき	7 件

(その他)

基本法の制定にあたり、幅広い意見聴取と、オープンな議論が行われるべき	19 件
------------------------------------	------

**「交通基本法の制定と関連施策の充実に向けて－中間整理－」
に関する意見の募集結果について**

1. 実施方法

- ①募集期間： 平成 22 年 4 月 8 日（木）から平成 22 年 5 月 7 日（金）
- ②周知方法： 電子政府の総合窓口（e-Gov）及び国土交通省ホームページに掲載
- ③意見提出方法： 電子メール、FAX 及び郵送

2. 意見数

提出意見数 208 件

意見の内容	A	交通基本法の制定に賛成	40
	B	交通基本法の制定は慎重に対応すべき	15
	C	その他施策的な意見	152
（基本法の理念 について）	1	自家用車優先から公共交通優先・公共交通が社会インフラであるとの理念を確立すべき	25
	2	環境負荷低減の理念を積極的に打ち出すべき	10
	3	自家用自動車の特徴を活かすべき	20
	4	自転車の位置づけを明確にすべき	31
	5	物流の位置づけを明確にすべき	10
	6	国、地方自治体、事業者、国民の役割と責任を明確にすべき	17
（移動権の保障 について）	7	移動権の保障に賛成	14
	8	移動権の保障に反対	2
	9	移動権の保障の規定について十分な議論を行うべき	15
	10	移動権の保障は漸進的に達成すべき	0
（財源問題につ いて）	11	大都市の交通事業者の利益を地方への再配分、ユニバーサル料金や交通税の導入、ガソリン税等による公共交通の助成に関する財源を確保し、助成制度を充実すべき、今は健常でもいつかは交通弱者になるのでお互いを支えあう共助の考え方を盛り込むべき	16

	12	公共交通に対する公的負担の増加に反対	5
(交通計画について)	13	国が定める交通基本計画には自動車交通量の削減目標、公共交通機関の整備目標等具体的な整備目標を定めるべき	3
	14	ブロック単位での交通計画を策定すべき	1
	15	市町村を超えた広域的な交通計画を策定すべき	2
	16	地域公共交通活性化・再生法の連携計画や、都市計画、道路計画と交通基本計画との整合性を図るべき	11
	17	交通基本計画策定にあたり関係省庁間の連携を深めるべき	3
	18	市町村による交通計画策定を義務付けるべき	5
	19	自治体交通計画策定への住民の参画を明確にすべき	4
(地域交通に関する国の関与について)	20	地域の交通問題に国が関与すべきでない	2
	21	地域の交通問題について国が積極的に関与すべき	7
(具体的な施策の方向性について)	22	離島、過疎地等の交通不便地域の問題を優先的に解決すべき	7
	23	バリアフリー化を促進すべき	9
	24	代替交通手段（リダンダンシー）を確保すべき	0
	25	交通体系を総合的に考えるべき（施設整備、高速料金等）	28
	26	モーダルシフトを推進すべき	25
	27	モーダルシフトの受け皿、災害時の機能等を踏まえ、港湾、海上交通網の重要性を位置づけるべき	1
	28	自転車の交通ルールを徹底すべき	48
	29	運賃・ダイヤ等の公共交通のサービス水準に公的主体が関与すべき	2
	30	参入・退出自由化の撤廃等運輸事業に関する規制緩和の廃止、見直しをすべき	5
	31	運輸事業の規制緩和を推進すべき	0
	32	公平な競争条件の確保、交通事業者の経営の自主性の確保等交通事業者の負担が重くならないよう配慮すべき	14
	33	道路運送法の改正、運用見直しを行うべき	1

	34	道路において人、公共交通を優先するという交通の優先権を明確にすべき	18
	35	道路管理や交通流管理について規制や権限のあり方を再検討するべき	17
	36	環境面からの自動車の単体対策をすすめるべき	0
	37	交通に関する教育を国民に実施するべき（自転車関係等）	25
	38	交通に関する技術開発をすすめるべき	2
	39	交通に関連する製造業に関する責務を規定するべき	0
	40	交通に関する人材育成をすすめるべき	8
	41	交通の安全に関する規定をおくべき	9
	42	交通に関する統計の整備をすすめるべき	0
	43	交通労働者の労働条件に関する規定をおくべき	4
(その他)	44	基本法の制定にあたり、幅広い意見聴取と、オープンな議論が行われるべき	10