

## 第2章 交通権からの視点

これから前章で取り上げた経済学からの視点とは別の視点、交通権という概念から地方における公共交通のあり方に検討を加えていく。

交通権という概念は、今から10年以上前にわきあがった国鉄改革の是非をめぐる論議の中で提起されたものであるが、広く社会に認知された思想とはいいがたい。また、その概念が現在の交通をとりまく情勢や社会一般の認識との間にギャップを生じているのも事実である。

しかし、我々は地方における公共交通機関の危機的状況への対応を考えていく際、交通権の概念が従来の経済的視点、つまり資源配分上の効率性を検討し、社会的余剰の最大化を目指す視点に立つ場合とは異なった対応をとる、あるいは見えてこなかった一面を見いだす契機となるのではないかと考える。そして、その典型例として公共交通機関の廃止・縮小の際に問題となる「交通弱者」への対応を挙げ、本章の交通権についての検討を進めていく。

よって、この章では、まず交通権の概念が日本で初めて公の場に提起された事例といえる裁判（和歌山線訴訟）を取り上げる。次いで、交通権の内容や解釈についての具体的検討に入り、最後に従来の交通権の問題点を修正しつつ、現在および将来の交通問題についての我々独自の考え方を提示することを目指している。

### 第1節 和歌山線訴訟に見る交通権

和歌山線格差運賃返還請求事件訴訟（以下、和歌山線訴訟）は、1984（昭和59）年4月の国鉄運賃値上げにより地方交通線で割増運賃が徴収されるようになったことに対し、違憲・違法であると国鉄を被告として和歌山地裁に提訴された訴訟である。当時、国鉄が全国一律運賃制を廃して割増運賃導入を図ったことは国会内外で議論を呼んでいたが、裁判で争うというのは初めてのケースであった。

また、「国民の交通権」という考えを中心に違憲・違法論を展開したことは注目に値する。交通権とは、1982年にフランスで制定された交通基本法の第2条（交通権）において法的に確立されていたが、当時の我が国ではなじみ

の薄い概念であり、和歌山線訴訟において初めて提起された考えといえる。

この節では、和歌山線訴訟の経緯を、そこで示された交通権という考え方を中心に見ていくことにする。

## 1. 和歌山線訴訟の経緯

### (1) 訴訟の提訴までの動き

膨大な赤字・借入金の返済に苦しむ国鉄の再建を図る目的で、1980（昭和55）年12月に日本国有鉄道経営再建促進特別措置法（以下、国鉄再建法）が国会にて成立し、翌1981（昭和56）年3月国鉄再建法施行令により旅客輸送密度8,000人未満の国鉄路線を地方交通線と指定して、割増運賃の導入が図られることになり、和歌山線も地方交通線の指定を受けた。しかし、割増運賃の導入は1981～1983年の間見送られ、1984（昭和59）年4月20日に実施された国鉄運賃値上げに伴って導入された。

この国鉄運賃制度をめぐる一連の動きの中、和歌山線に割増運賃が導入されることで車を保有し運転できない「交通弱者」とりわけ通学に鉄道が欠かせない高校生にそのしわ寄せがくることに反対する教師のグループができた。そして、そのグループを母体に沿線の住民運動が加わり、1981（昭和56）年7月「和歌山線を守る住民の会」（以下、「住民の会」）が結成された。

「住民の会」では、和歌山線を含む地方交通線に割増運賃が導入されること自体に反対しつつ、旅客輸送密度8,000人未満という国鉄再建法の地方交通線指定基準に和歌山線はそもそも該当していないとの主張を展開し、反対署名の呼びかけ、県議会・県当局への働きかけなどの活動を続けていった。しかし、1984（昭和59）年4月に割増運賃制度が導入されたことで、裁判所への提訴に至った。

### (2) 和歌山線訴訟の主張

訴訟は1984（昭和59）年9月28日、沿線住民101名が原告となり、格差運賃の導入により国鉄が得た一般幹線運賃との差額2,640円の返還を求めて和歌山地裁に提訴された。訴状の中で、「請求の原因」として「第一 当事者」「第二 旅客運賃の決定方法」「第三 国民の交通権」「第四 格差運賃の違法性」「第五 和歌山線は地方交通線に該当しない」「第六 結論」の構成がとられた。

「第一 当事者」において、被告は国鉄とその代表者として仁杉巖総裁とされ、その後の国鉄分割民営化を経て、判決時には国鉄清算事業団とその代表

者として石月昭二理事長とされた。

「第三 国民の交通権」は、次に示す7つの項目に分けて主張された。

- 一．憲法上の交通権の保障
- 二．全国的交通網の中に占める鉄道の位置と公有鉄道の必然性・必要性
- 三．日本国有鉄道の存在意義・使命
- 四．日本国有鉄道のあるべき姿
- 五．国鉄和歌山線のあるべき姿
- 六．国鉄・政府の目指す方向
- 七．(結論)

「一．憲法上の交通権の保障」の冒頭では、「産業革命期における蒸気機関車の出現が産業の飛躍的發展を促した例をひくまでもなく交通は国の産業の維持・発展に必要不可欠である」と述べ、産業革命を契機とする近代社会の形成に伴って市民的諸権利が基本的な人権として結実したことを念頭に置きながら、交通権もそのような権利と考える視点を示している。

さらに、「国民は、自らの生活をよりよく向上させ、ひいては住みよい国土を建設する手段としての全国的交通網を国家に対して要求する権利を持つ」と主張し、「これは、移動の自由(憲法21条1項)・幸福追求権(13条)・生存権(25条1項)の集合であり、交通権と称することができる」とした。

また、第1回公判における弁護団長の冒頭意見陳述では「三．本件訴訟の目的」として、「本件訴訟は、全国一律運賃制を廃止し格差運賃制を導入した国鉄当局に対し、不当に支払いを余儀なくされた差額金の返還を求めるものである。(中略)我々の目的は、全国一律運賃制を廃して導入された今回の格差運賃制が、憲法および国鉄運賃法等関連法令に違反し無効であること、ならびに和歌山線を地方交通線として選定した認定の違法性を裁判所に宣言していただくことにある。(中略)また、本件訴訟は、交通権という新しい法概念を掲げて提起されたものでもある。我々は、この新しい法概念につき、この訴訟の中で憲法に位置づけられた国民の権利として認められるべきものであることを、主張・立証していく予定である。我々の提起した交通権という法概念が訴訟の審理を通じてより深く解明され、国民の憲法上の権利として広く根付いていくものとなることも本件訴訟における我々の大きな目的である」と述べている。

### (3)判決

和歌山線訴訟に対する判決は、提訴から7年以上の歳月を経た1991(平成3)年2月27日に原告の主張をすべて排斥し請求を棄却する形で出され、地裁判決で確定した。

訴訟の争点のうち交通権について判決は、「仮に原告らの主張するとき交通権を、国家の負う政治的責務の域を超えて、原告らの本件請求の根拠となるような具体的権利として認めるならば、これを全ての国民について等しく認めるべきことは憲法14条から当然のことであるから、(中略)このような論が非現実的で採りえないことは明らかである」として、憲法14条の平等原則から鉄道沿線住民と離島などの僻地住民に同等の交通手段を同等運賃で提供することの非現実性を例にあげるなどして、一方的に退けた。

## 2.まとめ

このように和歌山線訴訟は原告側が全面敗訴し、地裁判決で確定する。結局、交通権という概念を提起したこと自体に意義が認められるものの、第1回公判での弁護団長による冒頭陳述の中で述べられた「交通権という法概念が訴訟の審理を通じてより深く解明され、国民の憲法上の権利として広く根付いていくものとなる」という目的が達成されたことは今までのところない。

もっとも、憲法上保障される新しい権利が裁判で認められるには、まず社会全般での幅広い認知と立法機関による具体的な法の制定が前提となることから、原告側が提起した交通権がその前提を欠いていた以上、「国家の負う政治的責務」(プログラム規定)を超えるものと認定されることはもともと困難であったといえる。

次節からは、交通権の内容の解釈やその理念が反映された具体的事例などについて検討していく。