

一、はじめに～本報告の課題（「移動の自由」から「交通権」の確立に向けて）

二、「交通権裁判」（「和歌山線格差運賃返還請求事件」1984/9/28提起、1991/2/27の判決）

- 1, 「事案」：旧国鉄和歌山線が地方交通線に選定され、幹線とは異なる割高な運賃（格差運賃）が定められた ことについて、原告らは、それまで国鉄が成立以来貫いてきた全国一律運賃とは異なる運賃体系 は、住民の交通権を侵害するものであり、格差運賃の定めは無効であるとして不当利得の返還を求めた。

2, 「判決の憲法判断」

①13 条：自由権の一種であり、国家に対して、積極的作為を請求する具体的権利ではない。仮に、社会権的性格を持っていたとしても内容は極めて抽象的で、他の規定なくして具体的権利発生しない。

②22 条：自由権であり、国家に対して容喙することを拒否しうるのみである。

③25 条国家の責務を宣言しただけで、国民に具体的権利を付与したものではない。そして、結論として「したがって、原告らの主張する交通権は、これを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考える限り、憲法上根拠付けることはできない。

三、法学者の「消極意見」～森 稔樹による全面批判（2023・11・12 日本地方自治学会）

『「交通権」を一種のスローガンとして唱えること自体に何らかの問題が」「ない」、が「具体的にいかなる権利であるかが明らかでな」く、「法律学的意味における権利たりえない」。

- 1, 公共交通機関による移動を前提しており、特に自家用車などによる移動を排除の根拠？
- 2, 「交通権」の名宛人及び対象の問題、私人間効力問題等の「法的性格」が解決されていない。
- 3, 「交通権」の実現→法律による具体化（具体化に際して立法裁量及び行政裁量との関係性）
- 4, 法学者の「消極意見」に対して：

① 40年にわたる交通権学会の成果？ ②「交通権保障」（「広義・狭義の交通権保障、移動手段（ハード・ソフト）」）参照：資料【交通権概念の概要（1）・（2）】

③「三極（面）構造」への無視、④伝統的形式的法治主義への「固執」⇔「憲法具体化法」

四、まとめ：交通権概念の内容（交通権概念の展開と特徴—2025年最新版）

『交通権』（「すべての国民が自己の意思に従い、良好な環境の下で自由に移動し、財貨

を移動させるための適切な移動手段を平等に保障される権利とする。)

- 1、「移動」・「交通」・「交通権」（国民の交通する権利）概念とその歴史的性格（近代→現代へ）及び保障内容（束縛・土地緊縛からの自由・「移動の自由保障」→移動への自由「移動手段の保障」）の抽象的権利保障から具体的権利保障性格へ（「移動の自由」→「移動権」→「交通権」へ：資料【交通権概念の概要（1）】参照
- 2、「交通権」の保障内容（「移動手段」の保障①ハードな側面：交通手段（交通路・交通施設・交通機関）、②ソフトな側面：交通サービス（安全・利便・低廉・確実・良好な環境等のサービス）：資料【交通権概念野概要（2）】参照
- 3、移動の自由・移動権・交通権の「類型的」相互比較：同資料【概要（2）】参照