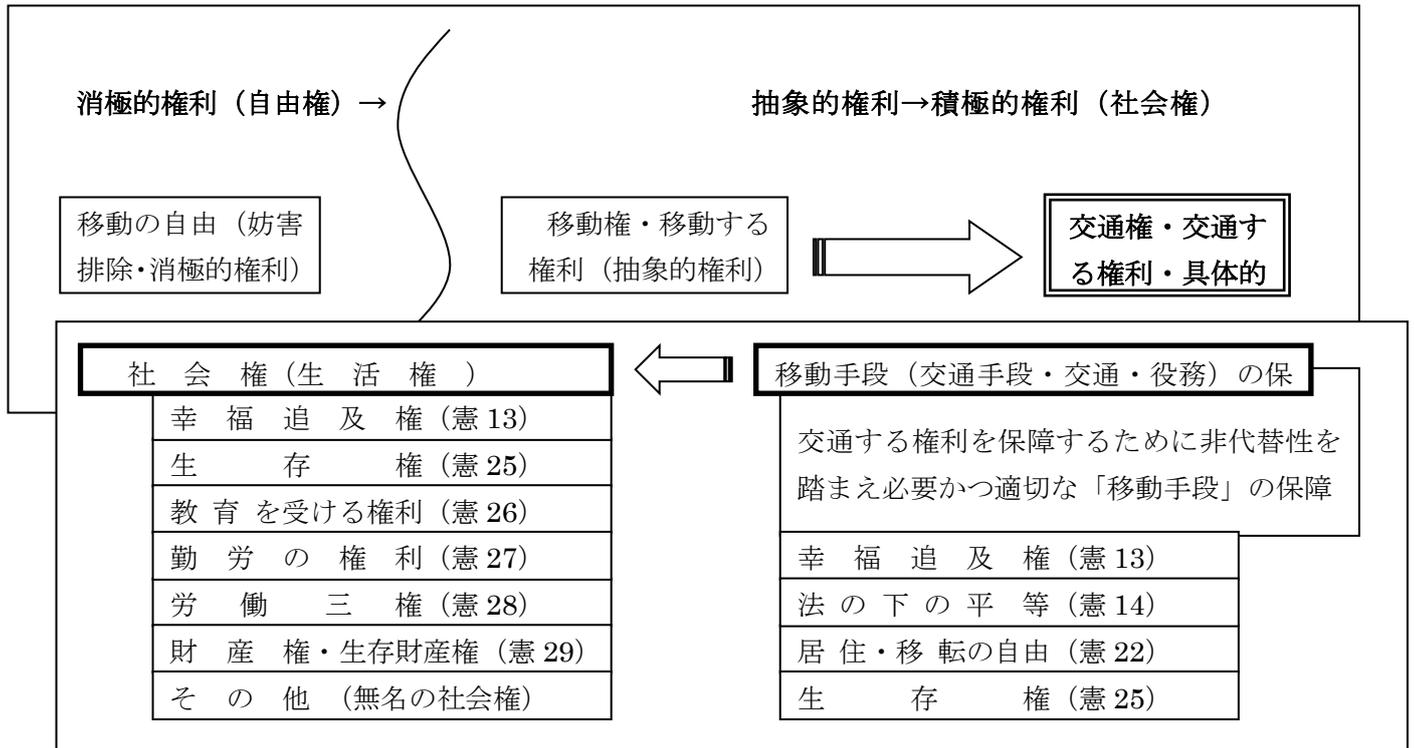


# 交通権概念の概要(2025年版 7月12・13日)

【交通権概念の概要(1)】 (岡崎勝彦)

## ■ 移動の自由(消極 → 積極的自由) → 移動する権利・移動権 → 交通する権利・交通権への漸進的進化

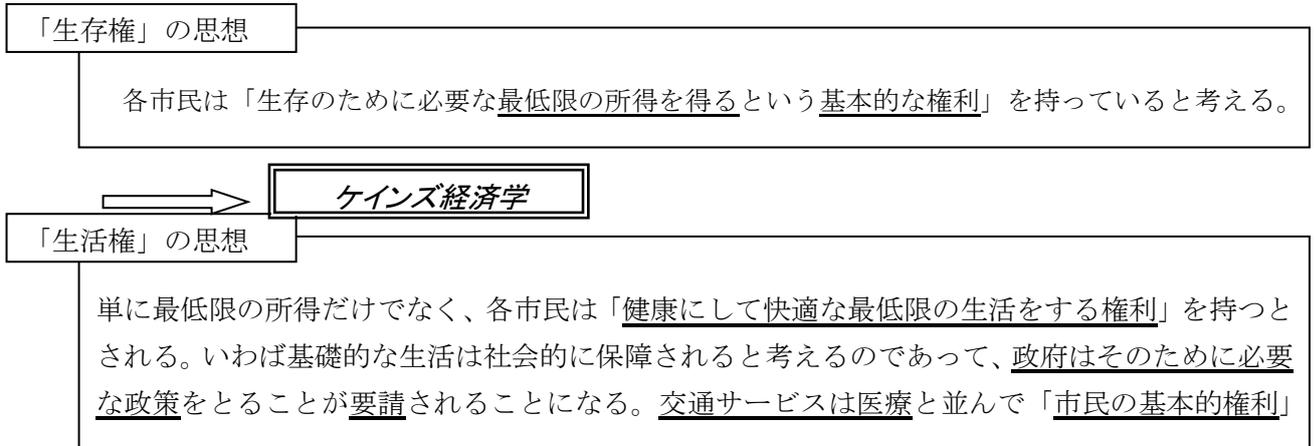


「移動の自由」論議:「居住移転の自由:人間存在の本質(経済的側面からのみ解放):「広く人間の移動を保障→人身の自由と密着→積極的権利」(伊藤正己・1965)、その後「基本的自由:人間存在の本質」にかかわる故に、「身体の移動は人間のあらゆる活動にとって欠かせない」・「移動の自由」の再構成から→「交通権」論構築に向けて(交通権学会の役割)

「何人も、公共の福祉に反しない限り、居住、移転及び職業選択の自由を有する。何人も外国に移住し、又は国籍を離脱する自由を侵されない。」(22条)、「すべて国民は健康で文化的な最低限度の生活を営む権利を有する。国は、すべての生活部面について社会福祉、社会保障及び公衆衛生の向上及び増進に努めなければならない。」(25条) ※第一項は総則、第2項が各論規定(岡崎)

## ■ 生存権と生活権(第一項を国民の生活権の総則規定・2項が各論たる社会保障等への国の努力義務規定)

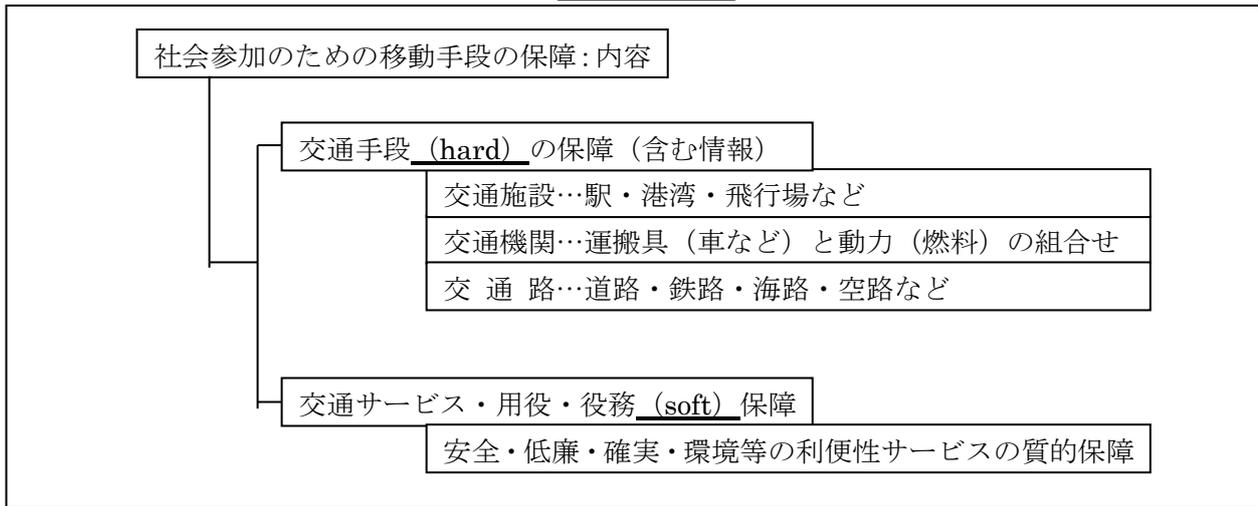
「衣食住交」は人の生活に不可欠の要素。中でも移動手段を保障する「交通権」は、現代生活権の一つ。



公共経済学  
宇沢弘文著作集 I 岩波書店 p176-177 より

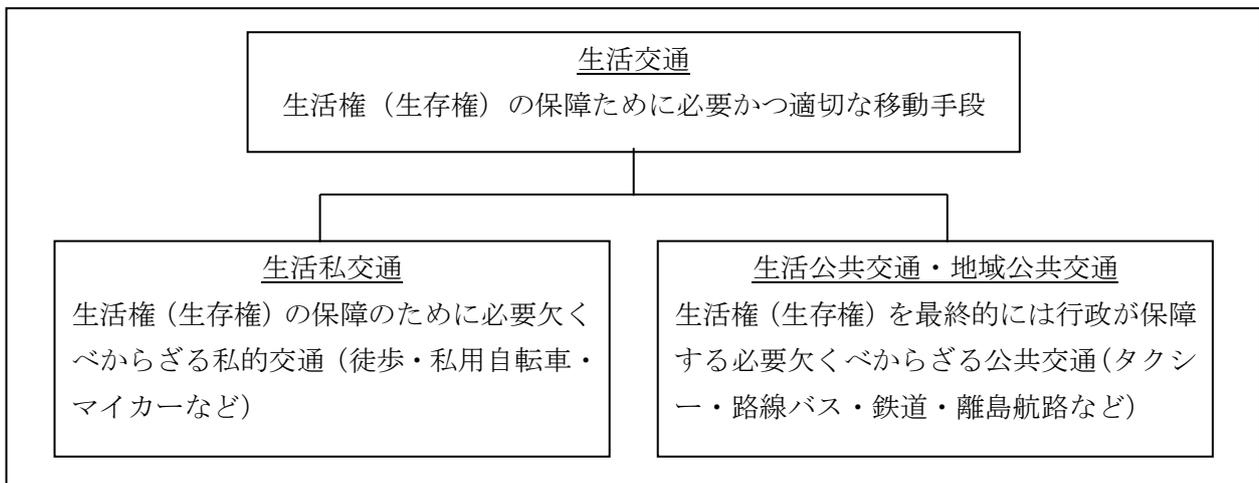
## ■ 移動格差社会・鉄道の復権・共存と「交通権思想」を背景とする広義の「交通権」の意義とその射程 地域の交通政策づくりの指標としての集積効果・シンボル性よる地域生活基盤の形成効果を目標

■交通権（国民の交通する権利：目的）概念（狭義内容）



■生活（生存）交通の二類型

※交通における社会的区分（経済交通・生活交通）



■移動の目途・移動権・交通権の「類型的」相互比較

	「移動の自由」	→ 移動権(量的展開から)	→ 「交通」権(質的転換へ)
導入要因	近代市民革命 (移動・営業の自由)	大量輸送社会 (鉄道・蒸気機関)	移動格差社会(クルマ社会) (私的モータリゼーション・鉄道の復権)
日本国憲法	22条(自由権) 人格権・営業の自由	22条、25条(社会権) 25条型	13、(14)、22、25条(社会・生活権) <u>集合・(統合)型</u>
権利主体	個人、運び手・事業者 二極(国家・事業者) 構造 利用者・ <u>反射的利益主体</u>	運び手・事業者 > 乗り手・利用者 抽象的三極・面(国・業者・利用者) 構造 利用者・ <u>抽象的権利主体</u>	運び手・事業者 < 乗り手・利用者 具体的三極・面構造(※「 <u>私人間効力説</u> 」の転換:直接効力説 > 間接効力説) 利用者・ <u>具体的権利主体</u>
保障目的 (内容)	移動の自由及び人格(形成)権・営業の自由 基本的人権	移動する権利・移動権 (交通権は通称)	交通する権利・移動手段(交通手段、ハードと交通サービス・用役・役務、ソフト)保障による社会参加権
保障請求権	不作為・妨害排除請求権	作為請求権(抽象的権利)	<u>作為請求権(具体的権利)</u>
公的規制	経済的規制	経済的規制 ≧ 社会的規制	経済的規制 ≪ 社会的規制
交通区分	経済交通(=)生活交通	経済交通 ≧ 生活交通	経済交通 ≪ 生活交通

※狭義の交通権：非代替的「移動手段」の保障を積極的かつ具体的に享受する実質的権利

移動手段：交通施設等の交通手段（ハード） + 利便性等の交通サービス・用役・役務（ソフト）の保障