

交通権の思想の誕生

下村 仁士(鉄道インサイト副代表)

はじめに

交通権学会の前身である「交通権を考える会」の結成総会が1985年6月22日に大阪駅前第3ビルで開催されてから、今年で40年になった。

交通権を考える会が結成された直接のきっかけは、国鉄の分割民営化、地方交通線への割増運賃制度の導入、特定地方交通線の廃止といった諸問題への直面である。ここで注目すべきは、交通を権利とする「交通権」が掲げられていることである。このとき重要となるのが、交通権の思想の源流である。

本稿では、交通権の思想の源流が、私的モータリゼーション政策への批判や、重度障害者らの「私も外へ出たい」という移動・交通保障、福祉のまちづくり運動といった、1970年代の先駆的研究と運動に由来していることを、改めて提示する。あわせて、1982年にフランスで成立した交通基本法を紹介し、日本の交通権の思想の萌芽期に与えた影響についても簡単に触れたい。

湯川理論

湯川理論は、交通権の思想の源流のひとつであり、私的モータリゼーション政策への批判の原点ともいえる理論である。

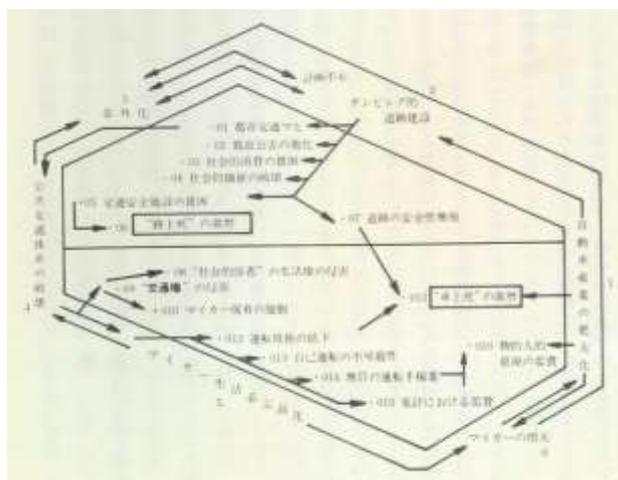
湯川 [1968] は、当時モータリゼーションの最先端にあった米国の状況の歴史的分析を通じて、日本におけるモータリゼーションの到達点を予測した。

そこでは、マイカーの増加が「路上死」「車上死」を激増させるとともに、社会的価値の破壊、社会的弱者の生活権の侵害、交通権の侵害、マイカー保有の強制、物的人的資源の浪費といった、「地獄絵」が示される(図1参照)。

他方で、湯川は「極楽絵」も提示する。すなわち、「わが国土空間における社会保障装置としての公共交通体系の水準をよりいっそう向上させる。このとき社会の全成員の生活権の一つを構成する移動の権

利を保障するのは、その社会の義務であり、それを保障しうるものは現歴史的段階では公共交通体系にしかないと判断される。従って公共交通体系は、全成員の移動権を保障するという意味で、社会保障装置という新造語を与えている。」(湯川 [1968] pp.48-49) と指摘する。

図1 マイカー増大過程の諸要因・諸矛盾相互関連図



出典：湯川 [1968] p.266。

また、湯川 [1974] では、交通貧困階層問題を交通権の思想と関連して議論した。そこでは、「交通貧困階層問題とは、社会構成員の膨大な部分が、たんに適切な移動手段がないという理由で、都市や田園に提供されている就業・就学・買物・受診・社交・レクリエーションの広範な機会を享受できないという決定的な社会問題である。」(湯川 [1974] p.350.) と指摘する。

このように、湯川理論は、「交通は権利である」とともに、交通は社会権や幸福追求権を実現に必要不可欠であること、そして権利性を保障することができる交通システムは公共交通体系であることを示す。

障害者運動に見る運動的源流

交通権の思想の源流のいまひとつは、障害者運動に認められる。1970年代、障害者による「生活圏拡大運動」「福祉のまちづくり運動」が各地で盛んにな

った。これは、すべての人に平等に交通権を保障していこうという運動であり、「障害を持った人が施設で生活するのではなく、地域で生活できるようにまちづくりを進めていこうという動きである。」(馬場 [1999] p.18.)。そこでは、障害者が「点」の各施設を利用できるだけでなく、「点」と「点」を結ぶ「線」である交通を利用できなければならない。

ところで、この頃、それまで家や施設に閉じ込められてきた重度障害者が、「私も外に出たい」という素朴な欲求を掲げ、街に外出し始めた。当時は外出すること自体が困難を極めた。しかし、この「外出」は、障害者が人間らしい生活を営むために欠かせないものであった。交通権の端緒的要求ともいえる。

日比野 [1985] によれば、1975年には、障害者の外出の実態を通じて、障害者の外出は、通勤・通学・通院・買物など、社会生活を営むために欠かせないものであり、人間として成長・発達するための当然の権利であることが示されるようになった(日比野 [1985] p.208.)。外出する権利、移動する権利の保障である。

また、「福祉のまちづくり」は、「労働権・教育権・医療権など障害者の人間としての諸権利を総合的に保障すること」(日比野 [1985] p.210.)であることがうたわれるようになった。これらの考え方が、運動論の視点から強調されるようになった。

そして、それは、単に障害者にとどまらず、「すべての人への平等な権利保障」であった。

フランス交通基本法が与えた影響

1982年12月16日、フランスではミッテラン社共政権のもとで、新たな交通基本法が成立した。

1937年の鉄道の国有化時に、旧民鉄所有資本の償還終了が1982年12月31日とされ、それ以降のフランス国鉄の組織体のあり方を決めることが求められていたことが、交通基本法のきっかけとなった。

交通基本法によって、フランス国鉄は株式会社形態の営利法人から、公共性と企業性を融合した商工業的公施設に変更され、公共サービスの原則に立って、全国鉄道網の運営整備発展を行うことが目的と

された。また、基本理念として「計画化に基づく総合交通政策の推進」「交通権の承認による公共交通システムの維持・改善」「交通運輸政策の策定と実施にかかわる合議制の強化」が示された。

とくに、「交通権の承認」は、「交通が経済と人間の活動にとって決定的な位置を占めているとの基本認識から、社会と人間の進歩への『参加』を、交通政策の基本に据えようとする新政権の強い意志を反映したもの」(国鉄労働組合 [1983] p.50.)であり、社会権の一つとして交通権を認めるものであった。

国鉄は、ナショナルミニマムとしての交通機会均等を全国民に保障する全国ネットワークとして、積極的に評価されるようになった。

1980年代前半の議論に与えた影響

フランスで交通基本法が制定された頃、日本では、特定地方交通線の廃止問題に直面し、国鉄の分割民営化も俎上に上がりつつあった。こうしたなか、「九州公共交通問題研究会」の活動のように、湯川理論や障害者運動を源流にした交通権の思想のもと、公共交通を守るための理論が研究されてきた。

日本の動きとフランスの動きは相互に独立していたが、フランスの交通基本法で示された方向性は、日本における交通権研究に影響したことは間違いないであろう。そして、この流れが「交通権を考える会」の発足へつながっていったと考えられる。

主要参考文献

国鉄労働組合 [1982] 「フランスの国鉄改革—交通権の承認と労組の権利拡大—」『こくろう調査』No.40, pp.46-63。

馬場清 [1999] 「障害者・高齢者らの交通権」交通権学会編『交通権憲章—21世紀の豊かな交通への提言』pp.18-22、日本経済評論社。

日比野正己 [1985] 『交通権の思想』、講談社。

湯川利和 [1968] 『マイカー亡国論』、三一書房。

湯川利和 [1974] 「都市貧困階層問題と都市計画」京都大学西山研究室編『現代の生活空間論 下』pp.347-366、勁草書房。