

〔投稿論文〕

## 駅の無人化問題と 障がい者の交通権保障による福祉の実現

松 井 良 和

### I. はじめに

2020年9月23日、大分地裁にある訴訟が提訴された。JR九州が行う駅の無人化に対して、地域住民、障がい者らが反対の声として提起した「JR駅の無人化反対訴訟」である。

JR九州はまず、2017年8月に大分市内8駅の無人化を行う方針であることを大分県及び大分市に伝えた。JR九州の方針に対して、多くの住民から反対意見が出たにもかかわらず、2018年3月、JR九州は牧駅の無人化を実行した。駅の無人化計画の中止を求める署名は同年10月までに7万3,113人にも到達したが、JR九州側は計画を継続し、敷戸駅と大分大学前駅を無人化した<sup>(1)</sup>。

駅の無人化を行っているのはJR九州だけではない。地方の多くの路線で駅の無人化が進められている。後に見るように、地方の鉄道路線では赤字による経費削減のため、全国各地の駅で無人化が進められている。駅の無人化は事業者の赤字削減、経営効率化の手段の1つであるが、事業者のコスト削減の一方で、障がい者を含む移動制約者の移動を大きく制限しかねない事態が生じている。

このように、近年、地方では鉄道をはじめとして駅の無人化や廃線が進められて公共交通の衰退が進行し、このことが地域社会の衰退をもたらすという悪循環が起こっている。しかし、駅の無人化が次々と実行されている状況にあっても、障がい者にとって鉄道等の公共交通は地域の足であることに変わりがない。

---

(1) 以上の経緯については、JR無人化反対訴訟を支援する会のHP「目的と歩み」を参照した。  
<https://ekinihito.wordpress.com/目的と歩み/> (2023年7月9日閲覧)。

障がい者の移動という点に関して、JR駅の無人化反対訴訟においても、駅の無人化が障がい者の移動の自由を制限することを原告らは主張している<sup>(2)</sup>。移動の自由については憲法22条1項の居住・移転の自由から、移動の自由が保障されると解されているものの、この自由が保障する意味についてはなお十分な検討が行われていないと思われる。

こうした問題状況を踏まえて本論文では、公共交通は地域の福祉に関わる問題であるという認識の下、JR路線駅の無人化は障がい者を含む移動制約者の移動の自由を大きく制限していることを問題として取り上げる。地域の公共交通をめぐる問題は山積しているところ、本論文で駅の無人化問題を特に取り上げるのは、駅が無人化されたことによって障がい者が死亡する事故が発生しているにもかかわらず、JR九州側は地域住民に対する説明を十分に行わないまま駅の無人化を進めており、この点に大きな問題性と緊急性があると考えためである。

また、駅の無人化問題とは異なり、路線を廃線にする場合は地域住民に重大な影響を及ぼすこともあるためか、事業者と地方自治体が、鉄道に代わる代替交通の確保等について話し合い、地域住民に不利益が生じないような配慮が行われることがある<sup>(3)</sup>。駅の廃止問題に対して、駅の無人化の場合には、事業者から不利益を被る地域住民に対して十分な説明が行われず、地域住民が被る不利益に対する配慮がなされないまま実行されている。本論文ではこの点に大きな問題があると考え、駅の無人化問題を主な検討対象とした。

駅の無人化問題を検討する際、交通権学会が主張している「交通権」の議論を参考にしながら、障がい者の移動の自由、そして交通権に関わる法律の現状と課題について指摘し、障がい者を含む移動制約者の交通権確保のための具体的な方策を提案することにする。

また、本論文では障がい者の移動の自由又は交通権の問題を検討する際の視点として、近年研究が進められている「クロスセクター・ベネフィット」の考えを取り入れている。後述のようにクロスセクター・ベネフィットとは、ある部門で取られた支出を伴う行動が、

---

(2) 朝日新聞デジタル版2022年2月11日

<https://www.asahi.com/articles/ASQ2B7R07Q2BTPJB006.html> (2023年7月9日閲覧)。

(3) 例えば、2019年4月に北海道石勝線の夕張支線が廃線された際、当時の夕張市長(鈴木直道氏)とJR北海道側が廃線にあたって、代替交通である路線バスの運行を確保するためにJR北海道側が7億5,000万円を支出することに合意し、廃線に伴う地域住民の不利益を緩和している。JR北海道「石勝線(新夕張・夕張間)の鉄道事業廃止について」

<https://www.jrhokkaido.co.jp/press/2018/180323-1.pdf> (2023年7月8日閲覧)。

他部門に節約等の利益をもたらすという意味で用いられる言葉である<sup>(4)</sup>。

そして、バリアフリー等の障がい者などのモビリティ政策を推進する際の範囲をどこまで設定するかを検討する際、クロスセクター・ベネフィットの考え方は、交通の領域にとどまらず、社会福祉の領域などの他の分野にまで射程を置いて分析する手法として用いられている。

本論文でもこの考えを参考に、公共交通を守り障がい者の移動を確保することは社会全体にとってポジティブな影響をもたらし、また、障がい者の移動、交通は、福祉、医療、介護、教育、労働など複数の領域にわたり、障がい者の交通を確保することは福祉の問題でもあるとの認識の下で検討を進める。

障がい者の交通を確保することは福祉の問題だと捉えた場合、問題の解決のため重要な役割を果たすのは地方自治体であり、さらに、交通政策の担当者である。そのため、本論文では障がい者の交通を守るため、地方自治体の役割は何か、そしてそれを根拠づける規範的根拠は何かを問題にする。

以下ではまず、JR九州が実施しようとしている駅の無人化の問題とその影響について、国土交通省で開催された意見交換会の資料やアンケート調査等から現状を把握することにする。その上で、憲法で保障されている移動の自由と交通権学会が主張している交通権の保障の意味について、これまでの判例や学説上の議論を参考にしながら再構成する。移動の自由や交通権保障の意味を確認した上で、障がい者の移動に関連する法の具体的問題を検討し、その解決策を提示したい。

## Ⅱ. 大分市内の駅の無人化問題とその影響

### 1. 駅の無人化の実態

近年、地方の路線を中心に無人化した駅が増加している。2019年度の日本の総駅数が9,465駅であるのに対して無人化した駅は4,564駅となっており、総駅数に占める割合は

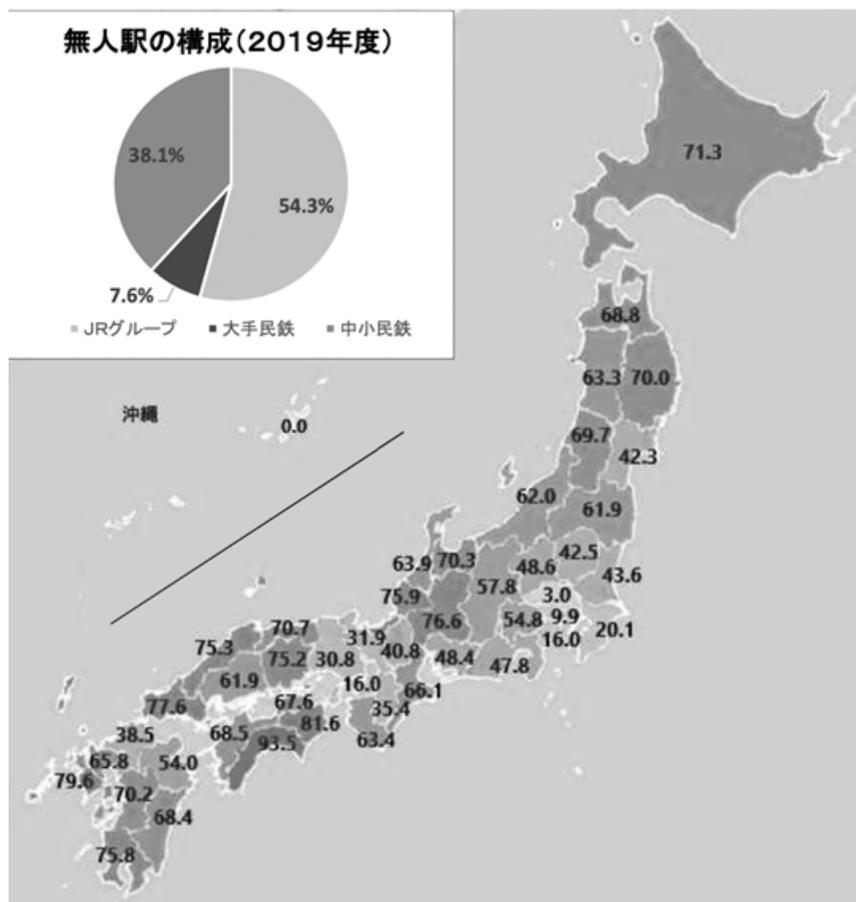
---

(4) アンドリュー・フォークス/ブライアン・ヘイザー『移動の制約の解消が社会を変える — 誰もが利用しやすい公共交通がもたらすクロスセクター・ベネフィット』(文芸社、2007年) 1頁以下においてクロスセクター・ベネフィットの基本的考え方が示されている。

48.2%になっている<sup>(5)</sup>。

無人化した駅の構成を見ると、JRグループにおける割合が高い。また、都道府県別の無人化した駅の割合を見ると、九州地方は他地域と比べても無人化した駅の割合が高く、熊本、長崎、鹿児島ではその割合が70%を超える状況にある。

都道府県別の無人駅の割合（%）（2019年度）



参考：国土交通省「駅の無人化に伴う安全・円滑な駅利用に関する障害当事者団体・鉄道事業者・国土交通省の意見交換会（第1回）配布資料」より

(5) 国土交通省「駅の無人化に伴う安全・円滑な駅利用に関する障害当事者団体・鉄道事業者・国土交通省の意見交換会（第1回）配布資料」

<https://www.mlit.go.jp/tetudo/content/001371424.pdf>（2023年7月9日閲覧）。

駅の無人化の実態として、駅務員が終日不在の「終日無人駅」では、券売機や精算機等の駅務機器はほとんどの駅で設置されておらず、運賃の収受や精算については集札箱又は車内で行われている。終日無人駅以外にも「簡易委託駅」と呼ばれる駅が存在し、切符の販売等を自治体、地元商店街等の民間に委託している駅が存在する。こうした簡易委託駅は、業務形態によって無人駅と有人駅とに分類され、駅舎外で切符の販売を行っている駅は無人駅、駅舎内で切符の販売を行っている駅は有人駅に分類されている<sup>(6)</sup>。

駅の無人化を巡ってはメディアでの報道も相次いでいる。前述したJR駅の無人化反対訴訟が問題になっている大分県以外の地域でも、駅の無人化の割合が他県に比べても非常に高い長崎県では、車椅子の女性が鉄道を利用しようとしたところ、無人の時間帯であることを理由として希望の時間帯に乗車することをJR九州から拒否されたという<sup>(7)</sup>。

報道によると、長崎市近郊の長与町で暮らす女性が乗車前に長与駅での下車を申し込んだところ、希望の時間に駅員が不在のため、「対応できない」として断られたとのことである。こうしたJR九州側の対応について、女性が国土交通省に見解を求めると、合理的配慮を定める障害者差別解消法やバリアフリー法の理念に反するとして、改善指導が行われたと報じられている。

駅の無人化問題はメディアで報道されるだけでなく、国会でも度々取り上げられている。第189回国会国土交通委員会（平成27年6月2日）においても<sup>(8)</sup>、JR九州が進める駅の無人化の見直しの必要性が質疑項目になっている。また、第201回国会国土交通委員会（令和2年4月3日）でもバリアフリー法改正に関する質疑の中で、駅の無人化問題が取り上げられている。そして後述するように、バリアフリー法の付帯決議においても、駅の無人化に対して必要な措置を事業主が講じることが求められている。

このように、地方の路線駅における無人化はメディア、国会にも社会問題として取り上げられている。それにもかかわらず、地方の駅の無人化が進行し、障がい者等の移動制約者が鉄道を利用できなくなる事態が生まれている現状がある。以下ではより具体的な地方の問題として、訴訟の舞台となった大分県内におけるJR駅の無人化の現状をみ

(6) 以上の分類は、国土交通省・前掲注(5)による。

(7) 朝日新聞デジタル版2021年12月7日

<https://digital.asahi.com/articles/ASPD73VZMPCZTOLB00L.html>（2023年7月9日閲覧）。

(8) 第189回国会国土交通委員会第13回（平成27年6月2日）

[https://www.sangiin.go.jp/japanese/kaigijoho/shitsugi/189/s072\\_0010.html](https://www.sangiin.go.jp/japanese/kaigijoho/shitsugi/189/s072_0010.html)（2023年7月9日閲覧）。

ていきたい。

## 2. JR九州における駅の無人化計画

2017年8月下旬、JR九州がスマートサポートステーション（SSS）を導入し、大分市内8駅を無人化することを大分県、大分市に伝えた<sup>(9)</sup>。無人化の対象になったのは、日豊本線の牧、高城、鶴崎、大在、坂之市の5駅と、豊肥本線の敷戸、大分大学前、中判田の3駅の合計8駅だった。

JR九州ではすでに、日豊本線の幸崎駅と豊肥本線の滝尾駅の2駅で無人化を実施していた。駅の無人化にあたってJR九州では、インターホンや防犯カメラによって遠隔管理するSSSを導入することで、トラブルが発生した際には利用者は、インターホンを通じて大分駅に常駐するオペレーターに問い合わせをする仕組みとなった。また、乗降時に介助を希望する場合には前日までに事前予約が必要で、10駅を巡回する3人のスタッフが対応することとされた。

2017年12月の住民説明会において、駅の無人化の目的について、JR九州の担当者は人手不足への対応とともに、各駅に遠隔監視のカメラを設置することで安全性は向上し、利用者にもメリットがあると説明していたが、この説明に対して、市民からは安全性や利便性に関して不安を訴える声が相次いだ<sup>(10)</sup>。

2018年2月、障がい者ら200人が抗議集会を開催するなど、駅の無人化に反対の意見が上がったが、同年3月、JR九州は牧駅を無人化した。JR九州圏内における駅の無人化に対して、同年10月までに7万3,113人の反対署名が集まった。しかし、同年12月、JR九州は敷戸駅と大分大学前駅の無人化を実行し、計画継続を表明した<sup>(11)</sup>。

2020年9月23日、大分市内の障がい者ら3人が移動の自由を侵害され苦痛を受けたとして、JR九州に対して1人あたり11万円の損害賠償を求めて大分地裁に提訴した。2021年2月13日に口頭弁論が開催されて以降、2022年9月29日までに7回の口頭弁論が開かれている。

大分地裁に提訴された後も、JR九州は管轄の路線内で駅の無人化計画を進めており、

---

(9) 第201回国会国土交通委員会第11回（令和2年5月12日）

[https://www.sangiin.go.jp/japanese/kaigijoho/shitsugi/201/s072\\_0512.html](https://www.sangiin.go.jp/japanese/kaigijoho/shitsugi/201/s072_0512.html)（2023年7月9日閲覧）。

(10) 朝日新聞デジタル版2017年12月3日

<https://digital.asahi.com/articles/ASKD24R93KD2TPJB004.html>（2023年7月9日閲覧）。

(11) 以上の経緯については、前掲注(1)参照。

2021年12月23日付のプレスリリースによると、2022年3月から29駅で駅員が終日不在となり、48駅で切符の販売窓口を廃止することとした<sup>(12)</sup>。その理由としては、少子高齢化の進行や人口減少、将来の労働力不足に加え、新型コロナウイルス感染症の影響による鉄道利用の減少及びテレワーク等の普及による生活様式の変容により、2021年度の運輸収入が会社発足以来最低のものだったことを挙げている。

大分県内ではさらに、日豊本線の大神、暘谷、東別府の各駅と、久大本線の天ヶ瀬駅で駅員を終日無人化し、日豊本線の別府大学、西大分駅と久大本線の南大分駅で切符の窓口販売を廃止することとした。このように、JR九州は赤字に伴う経営の合理化から駅の無人化を進めているが、現在も運輸収入の状況は厳しく、今後も駅の無人化が進行することが予想される。

### 3. 駅の無人化によってもたらされる問題

駅の無人化によってもたらされる具体的問題については、国土交通省内においても把握されている。国土交通省鉄道局が障がい者団体からヒアリングを行っており、その聴取した内容によると、駅の無人化によって非常に様々な問題が引き起こされていることが浮かび上がっている。2022年の12月末にも、大分県内で駅が無人化された津久見駅で視覚障がい者が列車にはねられ死亡する事故が起きた<sup>(13)</sup>。

駅の無人化に伴う具体的な問題としては、障がい者にとっては列車の止まる位置、扉の位置、開閉ボタンの位置がわからないこと、無人駅では乗降の介助が駅員のいる時間に限定されていること、駅での案内が音声放送だけでは状況が把握できず、対応が後手になることや、駅の無人化は決定した後に利用者が知るため、困ることが多いこと、自治体や地方によってバリアフリーの考え方に格差があることが、駅の無人化に対する意見として出されている<sup>(14)</sup>。

また、2020年10月に障害者インターナショナル（D P I）日本会議が行った調査によ

(12) JR九州「駅体制の見直しについて」（2021年12月23日）

[https://www.jrkyushu.co.jp/news/\\_icsFiles/afieldfile/2021/12/23/211223\\_ekitaisei\\_minaoshi.pdf](https://www.jrkyushu.co.jp/news/_icsFiles/afieldfile/2021/12/23/211223_ekitaisei_minaoshi.pdf)（2023年7月9日閲覧）。

(13) 朝日新聞デジタル版2023年1月11日

<https://www.asahi.com/articles/ASR1B76BZR19TPJB006.html>（2023年7月9日閲覧）。

(14) 国土交通省・前掲注(5)を参照。

ると<sup>(15)</sup>、「駅の無人化で障害者が困った事例」として、無人駅を利用する際には事前連絡をしないと鉄道を利用できないことが指摘されている。具体的には、3日前までに電話連絡をしなければ利用できる時間帯が限られてしまい、体調が不安定な障がい者は外出を諦めるしかないこと、最低4－5時間前に電話予約しなければ電車に乗れず、降車時に連絡が取れず電車を降りられなかったこと、前日までに電話連絡をしなければならず、また勤務時間外での介助の対応をしてもらえないこと等が調査の結果として出ている。

さらに、JR九州圏内で駅が無人化された事例では、無人化された駅での乗降のため予約をするものの、障がいのため予約通りに行けない場合、予約変更やキャンセルの連絡をしなければならず、次から予約をしたくなくなる等の心理的な負担も述べられている。

この他にも、無人化された駅で降りる場合には電車に乗せないような威圧感がある、1週間前には電話連絡が必要で電話済であるにもかかわらず連絡を受けていないと言われて長時間待たされたり、叱られたりするなどの事例もあったという。

DPI日本会議の調査結果からは、JR駅の無人化によって障がい者の駅の利用が大きく制限されている現状が浮かび上がっている。そして、障がい者は駅員がいることで安心して駅を利用することができており、駅が無人化されてしまうと駅を利用できなくなってしまうことに不安を感じるとの意見も出されている。

障がい者が駅を利用しづらくなる状況が生み出されると、障がい者の移動は大きく制限されることになり、障がい者の社会参画は一向に進まないどころか後退することになる。こうした状況を回避するためにも、仮に駅の無人化が行われた場合にも障がい者が被る不利益を緩和する措置が講じられなければならない。

こうした駅の無人化に伴って生じる不利益を緩和する好事例として、スロープを常備しておき、事前連絡を受けた乗務員が乗降介助する例が挙げられている。また、障がい者からは、車内に運転士以外の車掌がいてサポートをしてもらうことも要望として出されている<sup>(16)</sup>。こうしたサポートは、後述するように、事業主が行う合理的配慮の1つ

---

(15) DPI日本会議「駅の無人化で障害者が困った事例と好事例 — 2020年10月DPI日本会議調査 —」1頁以下より。この調査は、同会議がインターネットを通じて実施したアンケート調査結果をまとめたもので、駅の無人化に関する40ほどの事例を取りまとめたものである。国土交通省の検討会でも同調査が参考にされていることから、本論文でも取り上げることにした。

(16) DPI日本会議・前掲注(15)5頁。

として考えられるものであり、合理的配慮の具体的内容については後述することにした  
い。

### Ⅲ. 移動の自由と交通権保障の意味

#### 1. 移動の自由の保障

ここでは、障がい者の移動の自由という点から問題を考察する。まず確認したいのは、  
移動の自由の保障内容についてである。憲法22条1項は、居住・移転の自由を保障して  
いる。同項にいう居住とは、生活の本拠を定めること、また、移転とは生活の本拠を移  
すことと理解されているが、通勤・通学などのほか、買い物などの日常生活のための外  
出などの一時的移動も含むと解されている<sup>(17)</sup>。

居住・移転の自由については従来、経済的自由権として捉えられることが多かった<sup>(18)</sup>。  
しかし近年、居住・移転の自由については、経済的自由権以外の側面があることが憲法  
学説において指摘されている。

例えば、居住・移転の自由は、「人身の自由の側面ももつ。また、自由に移動し様々  
な人と出会い交流し、あるいは、異なる自然や文化に接触し思索を深めることが、精神  
活動の必須の前提であることに着目すれば、この自由は精神活動の自由とも密接な関連  
にあることが理解され」ることが指摘されている<sup>(19)</sup>。この見解のように、憲法学説の  
中には居住・移転の自由を経済的自由権以外の側面を見出し、精神的自由権に分類する  
ものもある<sup>(20)</sup>。

居住・移転の自由がもつ経済的自由権以外の側面については、裁判例においても言及  
されている。ハンセン病訴訟<sup>(21)</sup>において裁判所は、「居住・移転の自由は、経済的自由  
の一環をなすものであるとともに、奴隷的拘束等の禁止を定めた憲法18条よりも広い  
意味での人身の自由としての側面を持つ。のみならず、自己の選択するところに従い社  
会の様々な事物に触れ、人と接しコミュニケーションすることは、人が人として生存する上

(17) 渋谷秀樹『憲法〔第3版〕』（有斐閣、2017年）223頁以下。

(18) 例えば、芦部信喜・高橋和之補訂『憲法〔第7版〕』（岩波書店、2019年）239頁以下にお  
いても、居住・移転の自由に関する記述は経済的自由権の項目の中にある。

(19) 高橋和之『立憲主義と日本国憲法〔第3版〕』（有斐閣、2013年）243頁。

(20) 佐藤幸治『日本国憲法論』（成文堂、2011年）296頁以下。

(21) 熊本地判平13. 5. 11判例時報1748号30頁。

で決定的重要性を有することであって、居住・移転の自由は、これに不可欠の前提というべきである」と述べた。

そして、ハンセン病患者に対して行われた隔離規定による人権制限は、「患者の人生に決定的に重大な影響を与える。ある者は、学業の中断を余儀なくされ、ある者は、職を失い、あるいは思い描いていた職業に就く機会を奪われ、ある者は、結婚し、家庭を築き、子供を産み育てる機会を失い、あるいは家族との触れ合いの中で人生を送ることを著しく制限され」てきたことを指摘している。

さらに裁判所は、「人として当然に持っているはずの人生のありとあらゆる発展可能性が大きく損なわれるのであり、その人権の制限は、人としての社会生活全般にわたるものであり、このような人権の制限の実態は、単に居住・移転の自由の制限ということで正当に評価し尽くせず、より広く憲法13条に根拠を有する人格権そのものに対するものととらえるのが相当」だと述べている。

裁判所は以上のことを述べた上で、居住・移転の自由に対する制限に関して、「もともと、これらの人権も、全く無制限のものではなく、公共の福祉による合理的な制限を受ける」とし、居住・移転の自由に対する制約は、必要かつ合理的なものでなければならぬとしている。

ハンセン病訴訟において裁判所は、居住・移転の自由に対する制約は必要かつ合理的なものでなければならぬとするが、他の事例においてはさらに、居住・移転の自由に対する制約については高度かつ緊急の必要性を求めるものと解することが可能な判例も存在する<sup>(22)</sup>。

これらの裁判例が述べてきたように、居住・移転の自由は人身の自由という側面を有するだけでなく、どこに住み、どこで生活をし、どのような人とコミュニケーションするののかという、人が生活をしていく上で不可欠の権利だといえる。しかしこれまで、居住・移転の自由の具体的な保障内容については未だ十分に議論されてこなかったように思われる。

## 2. 交通権の議論

ところで、公共交通に関する議論では、移動の自由ではなく「交通権」という言葉を目にすることがある。交通権に関する研究の場として交通権学会があり、同学会は、交

---

(22) 成田新法事件最大判平4.7.1民集46巻5号437頁。

通を権利として探究する学際的・実践的な研究の場として1986年に誕生した<sup>(23)</sup>。そもそも「交通権」という言葉がいつ登場したかを手繰っていくと、1983年の日比野正己の著書の中に見ることができる<sup>(24)</sup>。

交通権とは端的に、「国民の交通する権利」のことであり、憲法22条を基本として、13条、25条など関連する人権を複合した「新しい人権」とであると説明されている。交通権として説明される「国民の交通する権利」とはより具体的に、「国民が自己の意思に従って自由に移動し、財貨を移動させるための適切な移動手段の保障を享受する権利」と理解されている。

そして、交通権の享有主体は公共交通の利用者である地域住民であり、交通権の議論によると、公共交通における行政・事業者・利用者の三者構造では、2辺の頂点に位置付けられる利用者の利益を優先することに特徴があり、権利の具体的保障内容については地域の実情を踏まえて個別に検討されることになる<sup>(25)</sup>。

こうした意味内容を持つ交通権については、裁判上問題になった事例がいくつかある。例えば、旧国鉄和歌山線において、幹線とは異なる割高な運賃が定められたことが問題になった事例<sup>(26)</sup>によると、原告らは主張の中で交通権について述べていた。原告らの主張に対して裁判所は、交通権の根拠に挙げられている憲法13条の性質は自由権であり、国家に対し積極的作為を請求する具体的権利をそこから導き出すのは困難なこと、同条が社会権的性格を併有するとしても極めて抽象的であり具体的権利を導くことはできないことから、原告らの主張する交通権は、原告らの請求の根拠となるような具体的権利として考える限り、憲法上根拠づけることはできないとされた。

その後、信越本線横川・篠ノ井駅間の沿線に居住する者、群馬県に居住する者らが信越線廃止許可処分取消しを求めた事案においても<sup>(27)</sup>、原告らは交通権ないし交通の利益が侵害されていることを主張していた。原告らは交通権を「だれでも、いつでも、どこへでも、便利に安全、快適かつ低廉に移動でき、自由に貨物を送り、受け取ることができる権利」と主張していた。この主張に対して裁判所は、仮に、交通権ないし交通の利益が権利として認知される余地があるとしても、本件許可処分により、必然的に本

(23) 交通権学会HP「学会案内」より<http://kotsuken.jp/intro/intro.html> (2023年7月9日閲覧)。

(24) 日比野正己編著『国鉄ローカル線は生きている』(水曜社、1983年)182頁。

(25) 以上の交通権の理解に関しては、岡崎勝彦「交通権憲章と憲法」交通権学会編『交通権憲章 21世紀の豊かな交通への提言』(日本経済評論社、1999年)10頁。

(26) 和歌山地判平3.2.27判例時報1388号107頁。

(27) 東京高判平12.2.16判例集未掲載。

件路線の利用者等の生命、身体及び健康等に重大な危害を及ぼしたとか、それに匹敵する権利ないし利益侵害の事態が生じていないとして、原告らの請求を認めなかった。

このように、交通権学会で主張されている交通権について、裁判所は権利性を認めていない、又は判断をしていない状況にある。その論拠として、交通権が具体的権利として観念できないこと等が挙げられている。

公共交通の衰退が問題視され、移動制約者の移動の確保が地域社会の重要課題にされていることに鑑みると、交通権の内容を具体化し、その保障を実現していく必要がある。そこで以下では、交通権保障の意味を再整理することを試み、その権利内容について検討してみたい。

### 3. 交通権の再構成

前述のように、交通権は移動の自由を基本とし、生存権や幸福追求権によって保障される新しい人権だと説明されている。本論文では交通権に関する議論をより深化させるために、この権利の意味や内容について再整理する。

まず、移動の自由が他の自由や権利との関係でどのような意味を持つかを考えたい。移動の自由が保障されることによって住民は、福祉や医療、介護、学校、職場、ショッピングセンター等の様々な施設へのアクセスが可能になる。自由な移動が確保されることによって究極的に実現されるのは、地域住民が自ら望む生活を送ることであり、これは幸福追求権として保障されるものである。このように考えると、自由な移動を確保することで達成される目標は、人々が「何が幸福かを自分で決め、その達成を自分で追求していくこと」であり、個人の幸福追求権の実現だといえる。幸福追求権の保障により、各人が「自分の暮らしは自分で決めること」が可能になり、法の世界では「自分の生活空間を主体的に形成する自由」を意味する、私的自治として捉えられる<sup>(28)</sup>。

こうした理解に基づくと、交通権を保障する意味は、個人の幸福追求権を実現すること、すなわち個人が「自分の暮らしを自分で決めること」にある。このために、移動の自由が保障されており、移動の自由が保障されることによって地域住民は、医療や介護、福祉（生存権）、学校（学習権）、職場（職業選択の自由、公務就任権、労働権）、宗教施設（信教の自由）、投票（選挙権）等へのアクセスが可能になると理解できる。交通権は地域住民の幸福追求権を実現するために、様々な生存権や学習権、労働権などの

---

(28) 山本敬三『民法講義Ⅳ－1 契約』（有斐閣、2005年）15頁。

諸権利にアクセスすることを保障する権利だと捉えることができる。

これまでの交通権に関する議論では、居住・移転の自由、幸福追求権、生存権等の様々な権利と共に併置されていたように思われるが、交通権が究極的には地域住民の幸福追求権を保障するものであり、生存権や学習権、労働権、信教の自由、選挙権等にアクセスすることを保障する権利だと捉えることで、その意味や内容をより具体化することが可能になる。また、交通権の制約という問題についても、上記の様々な権利にアクセスすることが妨げられているという事実の存在から権利の制約が認められると考えられるため、従前の議論と比べても権利性を主張しやすくなると思われる。

しかし、このように交通権を再構成したとしても、この権利は住民の幸福追求権を実現するための権利であることから基本的には自由権的性格を有する。交通権が医療や介護、福祉へのアクセスという点で社会権的側面を有するとしても、現状では、国家に直接、作為義務を請求可能な具体的権利としての性質を持つと解するのは早計だと考えられる。そのため、交通権の実現のためには、これを具体化するための立法が必要となる。

ただし、交通権の保障から具体的な権利を導き出すことが難しいとしても、各法の具体的内容、個別規定の解釈にあたって、交通権が保障されている意味や内容、趣旨を読み込むことは可能である。交通権保障の意味を再構成し、その内容を具体化した上で、各法の解釈や理解に反映することが今後、求められる。

そして、地域住民の交通権を確保するための立法として、交通政策基本法、地域公共交通活性化再生法がある。これらの法律が地域住民の交通権を確保するために十分なものであるのか、交通権保障の観点から検証する必要がある。

上記の法律のほか、障がい者を含む移動制約者の交通権を確保するための法律として、障害者差別解消法、そしてバリアフリー法がある。各法にはそれぞれ、障がい者に対する合理的配慮に関する規定が存在するところ、合理的配慮の中身を検討するにあたって、障がい者の交通権が十分に保障される内容になっているかを考慮することが求められる。

## IV. 障がい者の交通権確保のための取組み

### 1. 交通政策基本法に基づく交通政策基本計画の策定

民主党政権時代に「交通基本法案」が国会に提出されたが、2度の廃案を経験した。その後、2013年に交通政策基本法が国会において可決され、同年12月4日に公布、即日

施行された<sup>(29)</sup>。

2009年に国会に提出された交通基本法案は、「移動権」を保障し、同法の理念は憲法25条の生存権、22条の移転の自由、13条の幸福追求権に置かれていたが、その後の法案では、産業界や交通事業者等の意向もあり、法律の理念が曖昧にされた<sup>(30)</sup>。2013年に施行された交通政策基本法も、「移動権」又は「交通権」を明文では保障していない。

交通政策基本法は、「交通に関する施策について、基本理念及びその実現を図るのに基本となる事項を定め、並びに国及び地方公共団体の責務等を明らかにすること」によって、「交通に関する施策を総合的かつ計画的に推進し、もって国民生活の安定向上及び国民経済の健全な発展を図ることを目的とする」法律であり、同法は国民の具体的権利や国の義務を定めたものではなく、「プログラム法」だと理解されている<sup>(31)</sup>。

交通政策基本法は、国民等の「交通に対する基本的な需要が適切に充足されること」、「国際競争力の強化並びに地域経済の活性化、地域社会の維持及び発展その他地域の活力の向上」など、交通に関する基本理念を定める（2条～7条）とともに、8条以下で国、地方自治体、交通関連事業者、国民等の責務について定めている。そして、政府は、「交通に関する施策の総合的かつ計画的な推進を図るため」、交通政策基本計画を定めることとされている（15条1項）。

そして、2021年5月28日に閣議決定された第2次交通政策基本計画によると、障がい者の交通に関する基本方針として、A）「誰もが、より快適で容易に移動できる、生活に必要不可欠な交通の維持・確保」が定められている。この基本方針に基づく具体的な目標の1つとして、「交通インフラ等のバリアフリー化、ユニバーサルデザイン化の推進」が掲げられている<sup>(32)</sup>。その趣旨は、「高齢者、障害者、誰もが、いつでもどこでも、安全・安心かつ円滑に移動することができる社会の実現に資する」ことにある。

この目標を実現するための施策として、「高齢者、障害者等の移動等の円滑化の促進に関する法律」に基づき、「移動等円滑化の促進に関する基本方針」において新たな整

---

(29) 交通政策基本法の成立の経緯については、香川正俊「交通政策基本法の意義と移動権」『地域公共交通の活性化・再生と公共交通条例』（熊本学園大学産業経営研究所、2017年）14頁以下。

(30) 香川正俊・前掲注(29)論文15頁。

(31) 香川正俊「法的拘束力に関わる交通政策基本法の限界」『地域公共交通の活性化・再生と公共交通条例』（熊本学園大学産業経営研究所、2017年）31頁以下。

(32) 国土交通省「第2次交通政策基本計画」28頁

[https://www.mlit.go.jp/sogoseisaku/transport/sosei\\_transport\\_tk\\_000161.html](https://www.mlit.go.jp/sogoseisaku/transport/sosei_transport_tk_000161.html)（2023年7月9日閲覧）。

備目標に着手することとされている。その中には旅客施設のバリアフリー化等に関する方針が挙げられている。

以上のように、交通政策基本計画においては鉄道施設のバリアフリー化に関する方針と到達目標について記載があるものの、駅の無人化に伴って障がい者に生じる問題は取り上げられておらず、その対策も示されていない状況にある。

## 2. 地域公共交通活性化再生法に基づく地域公共交通計画

地域の公共交通に関して重要な法律となるのが、地域公共交通活性化再生法である。同法は2007年施行され、2014年の法改正以降、各都道府県、各市町村において地域公共交通の計画策定が進められてきた。

同法5条は、市町村にあつては単独又は共同して、都道府県にあつては当該都道府県の区域内の市町村と共同して、「当該市町村の区域内において、地域旅客運送サービスの持続可能な提供の確保に資する地域公共交通の活性化及び再生を推進するための計画」である、地域公共交通計画を作成するよう努めなければならないと定めている。同法に基づき、2022年11月末までに764件の地域公共交通計画が作成されている<sup>(33)</sup>。

なお、大分県大分市は2017年4月に「大分市地域公共交通網形成計画」を策定し、2022年4月7日に「大分市地域公共交通計画」を策定している。同市の地域公共交通計画は、「市民・交通事業者・行政が連携し、だれもが快適に移動できる公共交通ネットワークの構築を目指す」ことを基本理念としている<sup>(34)</sup>。

そして基本方針として、全ての人が住み慣れた場所で安心して生活できる公共交通の維持・活性化のほか、市民や来街者、誰もが分かりやすく利用しやすい公共交通の環境整備等を掲げている<sup>(35)</sup>。

これらの基本方針のうち、障がい者に関するものは、誰もが分かりやすく利用しやすい公共交通の環境整備である。この基本方針に沿って大分市では、鉄道駅を中心に、高齢者や障がい者など、あらゆる人の円滑な移動を促進するため、公共交通における利用

(33) 国土交通省「地域公共交通計画の作成状況一覧（令和4年11月末時点）」

<https://www.mlit.go.jp/sogoseisaku/transport/content/001580534.pdf>（2023年7月9日閲覧）。

(34) 大分市「地域公共交通計画」88頁

<https://www.city.oita.oita.jp/o171/shisejoho/kekakuzaise/documents/zennpenn.pdf>（2023年7月9日閲覧）。

(35) 大分市・前掲注(34)90頁。

環境のバリアフリー化を推進するとしている<sup>(36)</sup>。

そして、交通事業者及び行政の具体的な取組みとして、エレベーターやスロープの設置、段差解消などの鉄道駅のバリアフリー化事業を進めることが挙げられている。しかし、大分市内で進められているJR駅の無人化については同計画の中で特に言及なく、無人化が進められている日豊本線、豊肥本線、久大本線については、JRの駅別乗車人員が2016年から2020年にかけて減少していること、そして各線共に平均通過人員が減少していることの指摘にとどまる<sup>(37)</sup>。大分市の公共交通計画においては、現在進められているJR各駅の無人化には特に言及がなく、その対応策も記載がない状況にある。

また、大分県が策定している大分県中部圏地域公共交通計画網形成計画は、大分市を含む地域を対象に、地域の現状と課題を整理した上で、交通計画の基本方針と具体的な計画目標等について定めている。しかし、同計画の中にも、駅の無人化への対応等については記載がない<sup>(38)</sup>。

このように、大分県、大分市が策定している公共交通計画においては駅の無人化の問題に言及はなく、障がい者への影響も検討されていない状況にある。その原因としては、交通計画の策定にあたって開催される協議会の場に、障がい者の代表者、団体が参加していないことが関係していると思われる<sup>(39)</sup>。

### 3. 障害者差別解消法及びバリアフリー法における合理的配慮

障害者差別解消法8条は、事業主が事業を行うにあたり、「障害者から現に社会的障壁の除去を必要としている旨の意思の表明があった場合において」、過度の負担にならない限りで障がい者に対して合理的配慮を提供することを定めている。

事業主に課される合理的配慮義務に関しては、バリアフリー法にも公共交通事業者が講ずべき措置について規定が設けられている。バリアフリー法8条は「公共交通事業者等の基準適合義務等」について定めており、5項において「公共交通事業者等は、高齢者、障害者等に対し、これらの者が公共交通機関を利用して移動するために必要となる乗降についての介助、旅客施設における誘導その他の支援を適切に行うよう努めなけれ

---

(36) 大分市・前掲注(34)112頁。

(37) 大分市・前掲注(34)24頁。

(38) 大分県「大分県中部圏地域公共交通網形成計画」

<https://www.pref.oita.jp/uploaded/attachment/2126152.pdf> (2023年7月9日閲覧)。

(39) 大分市・前掲注(34)123頁の委員名簿では、障がい者の代表者や団体等の記載はない。

ばならない。」と定めている。

バリアフリー法にいう公共交通移動円滑化基準として、鉄道駅については、駅の出入り口からプラットホームへ通ずる経路につき、原則としてエレベーター又はスロープにより高低差を解消すること、プラットホームと鉄道車両の床面とはできる限り平らにし、隙間をできる限り小さくすること、ホームドア等の設備を設けること、券売機、トイレ等について高齢者、障がい者等の円滑な利用に適した構造にすること、その他視覚障がい者誘導用ブロック、視覚情報及び聴覚情報を提供する設備を備えること等が挙げられている<sup>(40)</sup>。

駅の無人化については、バリアフリー法改正時の付帯決議において、鉄道事業者が取り組むべき事項をガイドライン化することが求められたことから、国土交通省では、駅の無人化に関する意見交換会が開催された。

意見交換会の結果を踏まえて、国土交通省では「駅の無人化に伴う安全・円滑な駅利用に関するガイドライン」を策定した。ガイドラインの中では、①障害特性に応じた障害当事者への適切な情報提供、②無人駅における利用者利便の向上、③地域等との連携、④駅等を活用した体験会の実施が、無人駅の機能向上に関する事例として挙げられている<sup>(41)</sup>。

特に①については、「介助の申込み等にかかる事前連絡」として、乗降介助申込用ウェブサイトと専用アプリを活用した利用者情報の共有が対応策として挙げられている。また、②については乗務員による乗降介助の実施と、バリアフリー化、ホームドアの整備、声掛け・見守りの環境整備が挙げられている。

障がい者が鉄道を利用するにあたって、切符の購入、改札口からホームまでの移動、構内移動において様々な障壁が考えられる<sup>(42)</sup>。こうした障壁を除去あるいは緩和するものとして、エレベーターやスロープ、エスカル等がありこれらの設備を設けることが必要となる。障がい者の不利益を除去するためにはこれらのバリアフリー化と並んで、

---

(40) 国土交通省「バリアフリー整備ガイドライン（旅客施設編）」の「第3部個別の旅客施設に関するガイドライン」の「1.鉄軌道駅」より

[https://www.mlit.go.jp/sogoseisaku/barrierfree/sosei\\_barrierfree\\_mn\\_000001.html](https://www.mlit.go.jp/sogoseisaku/barrierfree/sosei_barrierfree_mn_000001.html)（2023年7月9日閲覧）。

(41) 国土交通省「駅の無人化に伴う安全・円滑な駅利用に関するガイドライン

<https://www.mlit.go.jp/tetudo/content/001491831.pdf>（2023年7月9日閲覧）。

(42) 障がい者の移動にあたっての様々な不利益については、久保田牧子「障害者や高齢者とともに旅する中で感じたこと 気づいたこと」運輸と経済78巻9号（2019年）104頁。

乗務員による乗降介助は不可欠である。

しかし、障がい者団体のアンケート調査結果によると、多くの無人化された駅では乗降介助のために前日までの事前連絡を必要とするが、障がい者の場合には体調が当日まで分からず、当日のキャンセルや変更の連絡をすることが公共交通の利用を控える心理的負担になっていることも指摘されていた。また、利用したい時間帯に対応可能な駅員が不在のため、鉄道を利用できないという事例があったことも報道されている。こうした状況を改善するための方策としては、障がい者らが希望するように、乗務員以外の介助者を車両に配置する等の対応が考えられる。

しかし、こうした対応が事業者の合理的配慮として、過度の負担になるものであってはならない。また、障がい者が合理的配慮としてどういった対応を求めているかは、地勢や交通事情等によって地域ごとに大きく異なると考えられる。そのため、障がい者が合理的配慮として何を求めているのか、そして、求められている合理的配慮が事業者にとって過度の負担にならないかを地域の中で話し合い、検討する場が不可欠となる。

#### 4. 駅の無人化への対応と今後の課題

駅の無人化に伴い、障がい者らが合理的配慮として何を求めているのか、そして、その配慮が事業主にとって過度の負担にならないかを検討する場として考えられるのが、地域公共交通計画の策定にあたって設置が必要な地域公共交通協議会である。大分市においても、地域公共交通計画の策定にあたって、大分市地域公共交通協議会が設置され、2021年6月に第1回の協議会が開催されている。

同協議会の委員には、大分市や公共交通事業者のほか、住民利用者代表として、自治会や社会福祉協議会、商工会議所、PTA連合会が名前を連ねている。しかし、委員の名簿の中には、駅の無人化によって大きな影響を受けるはずの障がい者の代表者、団体の名前がない。地域の実情に応じた公共交通のあり方について協議を行うためにも、地域の当事者であり、移動制約者として公共交通の確保が必要な障がい者を委員とし、駅の無人化問題に対して地域に応じた解決策を協議すべきだと思われる。

地域公共交通活性化再生法に基づく協議会等を開催する際にも、障がい者の交通権保障の観点から、都道府県や市町村が策定する公共交通計画の中に駅の無人化の問題を取り上げることが必要であり、計画策定のための協議会に公共交通の利用者でもある障が

い者が参画するようにし、事業者が意見を取り入れることが必要だと考える<sup>(43)</sup>。そして、地域の中で試行錯誤しながら、事業者と地域がそれぞれの事情を理解して駅の無人化問題に対策を講じる必要がある<sup>(44)</sup>。

例えば、土浦市の地域公共交通活性化協議会では、視覚障がい者の団体が委員として参加しており、JR駅などに設置されたバス路線の案内板をユニバーサルデザインとして分かりやすくすることが計画の中に盛り込まれている<sup>(45)</sup>。また、北茨城市地域公共交通会議では、障がい者自身ではないものの、高齢者や身体障がい者の介助サービスを行うNPO法人が委員として参加し、障がい者を含む移動制約者を対象に、同市に合った交通システムの取組みを提案し、公共交通計画の策定に関与している<sup>(46)</sup>。

いくつかの地方自治体の例のように、駅の無人化問題を含む公共交通に関する計画策定にあたって、障がい者又はその関係者など多様な当事者が協議会に参加することが必要だが、地域のステークホルダーが集まって方向性を議論することについて、市町村はもとより運輸局とその支局もかつては意義を十分に理解できていなかったことが指摘されている<sup>(47)</sup>。今後は、障がい者を含む地域のステークホルダーが、自らの公共交通のあり方について議論する場が重要な意味を持つ。

その際に重要なのが、様々なステークホルダーの意見をまとめる「翻訳者」、すなわち自治体における公共交通の担当者の存在である。しかし、日本では公共交通を専門とする担当者が十分に配置されていないことが指摘されている<sup>(48)</sup>。計画策定のために形だけの委員を集めるのではなく、協議会での議論を有益なものとするためには、地域の中で様々な利害を有するステークホルダーをコーディネートし、意見を集約する担当者の育成が各自自治体における重要課題である。

(43) 堀江茂光他「地域公共交通形成計画について — 策定に向けた課題 —」運輸と経済76巻7号（2016年）6頁。

(44) この点を指摘するものとして、加藤博和「地域公共交通事業者は地方創生のフロンティアたれ」運輸と経済75巻6号（2015年）49頁。

(45) 土浦市「地域公共交通総合連携計画」（平成22年11月）40頁  
[https://www.city.tsuchiura.lg.jp/data/doc/1274404031\\_doc\\_34.pdf](https://www.city.tsuchiura.lg.jp/data/doc/1274404031_doc_34.pdf)（2023年7月9日閲覧）。

(46) 北茨城市「地域公共交通会議令和2年度第1回会議議事録（令和2年11月4日開催）」より  
[https://www.city.kitaibaraki.lg.jp/docs/2015020600138/file\\_contents/reiwa2dai1kaime.pdf](https://www.city.kitaibaraki.lg.jp/docs/2015020600138/file_contents/reiwa2dai1kaime.pdf)（2023年7月9日閲覧）。

(47) 加藤博和「地域公共交通網形成が魅力的な地域形成につながるために」運輸と経済76巻7号（2016年）28頁。

(48) 国土交通省総合政策局公共交通政策部交通計画課「地域公共交通活性化再生法定から10年 — 地域公共交通の活性化及び再生の将来像」運輸と経済77巻12号（2017年）35頁。

なお、地域公共交通に携わる人材育成に関して、関東運輸局では「地域公共交通マイスター制度」を創設し、「公共交通に対して熱意・ノウハウを有し、関係者との調整能力のある人材」の育成を図ろうとしている<sup>(49)</sup>。そして、日立市、南房総市、相模原市、秦野市等の公共交通担当者が地域の実情に即した公共交通計画を策定し、地域公共交通マイスターに任命されている。駅の無人化問題に関しても、地域の実情に即した公共交通計画の策定のため、様々なステークホルダーの意見を調整する能力のある人材の育成が不可欠である。

## 5. クロスセクター・ベネフィットの視点

駅の無人化問題について地域の協議会で議論するにあたって、事業者側は経営の効率化を主張することが考えられる。その際に考慮する必要があると思われるのが、クロスセクター・ベネフィットの視点である。

この視点は、公共交通に対する支出が医療費や社会保障費用の削減などにつながり、社会全体の費用を削減している可能性を示すものであり<sup>(50)</sup>、障がい者を含む誰もが利用しやすい公共交通を整備することによって、これまで外出ができなかった人が外出できるようになり、医療費や社会保障費を削減することに繋がる。

駅の無人化問題を考える際にもこの視点が不可欠である。すなわち、駅の無人化によって駅員の配置等に関する事業者の経済的負担は軽減されるかもしれないが、障がい者が公共交通を利用することができなくなったことに伴い、医師の往診や外出のための介助が必要になったり、また、障がい者が就労の場を得られなくなったことに伴って納税の機会が減少あるいは失われたりする可能性が考えられる。

駅の無人化問題を事業主における経営の効率化という一面だけで捉えるのではなく、社会全体に及ぼす影響を踏まえて検討する必要がある。また、駅の無人化を決定する場合にも、それによって生じる社会的支出を考慮しなければならない。すなわち、駅の無人化によって生じる障がい者への影響や、障がい者が被る不利益を緩和するための配慮、配慮を行うにあたって生じる経済的な負担等を、クロスセクター・ベネフィットの視点から検討する必要がある。

---

(49) 関東運輸局「地域公共交通マイスター制度の概要」

<https://www.tb.mlit.go.jp/kanto/content/000164431.pdf> (2023年7月9日閲覧)。

(50) 西村和記・東徹・土井勉・喜多秀行「クロスセクター効果で測る地域公共交通の定量的な価値」土木学会論文集D3(土木計画学)75巻5号(2019年)810頁。

そして、この視点から公共交通の問題を考える場合には他部門への影響を考慮しなければならない、協議会の場で議論する場合には、行政内部で部署横断的な連携が不可欠であり、縦割り行政を改善して部署間の横の連携を図ることが重要課題である。

ところで、クロスセクター・ベネフィットの視点から、駅の無人化に際して障がい者に提供される合理的配慮と、それに伴う負担という問題を考えたとき、合理的配慮の提供によって負担が増加するのは事業者のJR九州である。他方、合理的配慮の提供によって社会的支出が減少し、経費の節減という利益を得るのは地方自治体である。社会全体の中で支出と負担を考えたとき、社会的支出の減少によって利益を受けた地方自治体が、事業者の負担を軽減するための助成金を支出することが考えられる。

現在でも地域公共交通活性化再生法に基づく地域公共交通確保維持改善事業補助制度の仕組みが存在するが<sup>(51)</sup>、対象も支給内容も限定的であるため、地方自治体において公共交通に関する財源を安定的に確保し、事業者に助成を行う仕組みが必要だと思われる<sup>(52)</sup>。

## V. おわりに

本論文では、交通権は、究極的には地域住民の幸福追求権を実現するためのものであり、種々の権利にアクセスすることを保障する権利だと理解した。障がい者の交通権保障という観点から、JR駅の無人化という問題を考えると、無人化された駅では障がい者が利用する際には、駅員が対応可能な時間しか鉄道を利用できず、また、乗降介助にあたって事前予約が必要など、移動に多くの制約が課されている状況にある。

障がい者が自ら望む生活を送ることで、自らの幸福追求権を実現するためにも、障がい者自身が何を望んでいるのかを把握し、地域の実情に照らした公共交通を確保していく必要がある。そのためにも、地域公共交通計画の策定にあたって、障がい者自身又は関連する団体等を委員として選出し、駅の無人化が実行された場合に、障がい者の交通権確保の

(51) 同制度については、香川正俊「国の補助制度」『地域公共交通の活性化・再生と公共交通条例』（熊本学園大学産業経営研究所、2017年）44頁以下参照。

(52) こうした助成金等の財源確保の方法の1つとして、普通交付税の個別算定経費として公共交通に関する費目を計上することを提案するものに、其田茂樹「政策実現のための財源」連合総合生活開発研究所『公共交通再生への方策～地方での円滑な経済・社会活動を支えるために』（2019年）56頁。

ために何が必要か、障がい者の合理的配慮として提供可能なものは何かを議論する必要がある。

協議会の場で議論をする際、障がい者に対する合理的配慮を行うにあたって、事業者に負担が生じることが考えられる。その負担を検討する際には、クロスセクター・ベネフィットの観点から社会全体の支出として負担を捉え、事業者による合理的配慮の提供によって地方自治体が社会保障費等の節減を実現できるのであれば、合理的配慮の提供にあたって生じる負担について助成金を支出する等の対応が考えられる。

また、合理的配慮の提供にあたっては、駅の無人化によって生じる障がい者の不利益やニーズを把握し、事業主にとって過度の負担にならないかを検討するために、多様な当事者の意見を集約しながら地域公共交通協議会を運営することが求められている。その任務は、地方自治体の交通政策担当者が担うことになり、担当者には公共交通に関する専門的知識以外にもコーディネーターとしての重要な役割が求められる。

さらに、公共交通の問題は医療、福祉、介護、教育等の様々な領域と関連するため、担当部署間の横の連携が一層求められる。地域の公共交通の問題に関して、担当部署間の横の連携が行政機関において取れていないことが大きな課題の1つであることから、行政における縦割り行政の見直しも必要である。

これらの解決策を通じて、駅の無人化が次々と進められている今日の状況においても、障がい者が公共交通機関を利用することを可能にし、福祉をはじめとする様々なサービスにアクセスすることによって、自らが望む生活を実現していくことが望まれる。

(まつい よしかず 茨城大学講師)

キーワード：交通権／無人駅／合理的配慮／障がい者／公共交通