



# 交通権学会ニューズレター トランスポート 21

第 21 号 2005 年 4 月 15 日



——— お知らせ ———

- ① ニューズレターをお届けします。
- ② 今年度の研究大会での自由論題講演を募集します。本文「Ⅲ. 研究大会の自由論題講演の募集について」をご覧ください。
- ③ 研究助成金の対象となる研究を募集します。本文「Ⅳ. 研究助成金対象研究を募集します」をご覧ください。
- ④ 2004 年度分会費の納入をお願いいたします\*1。  
\*1 振込み後、郵便局の手続きが完了し事務局に通知が届くまでに 1 ヶ月ほどかかることがありますので、既納の方に振込用紙が届きました時にはご容赦下さい。

——— 目次 ———

- I. 理事会からのお知らせ
- II. 2005 年度研究大会とシンポジウムの開催について
- III. 研究大会の自由論題講演の募集について
- IV. 研究助成金対象研究を募集します
- V. 書籍（会員の著書）紹介
- VI. 情報ファイル
- VII. 【投稿】地元住民から見た東武鉄道「伊勢崎線第 37 号踏切」の現状と問題点 半沢一宣

## I. 理事会からのお知らせ

最近の理事会の動きをお知らせします。

### (1) 入会の承認について

1 名の入会申し込みがありましたが、不明事項が多かったので理事会としては不承認（再提出依頼）となりました。

ただし、紹介者 2 名や研究歴の記入を求めることが、新たに関心を持って参加を希望する人の妨げになっていると考えられます。そこで、これらがいない人については、200~300 字程度の自己リコメンデーションのようなものを書いてもらうことを検討しています。

### (2) 学術会議広報協力団体申込み後の状況

書類は提出済みで、審査待ちです。

### (3) 2005 年度研究大会（富山市）統一論題の検討

並行在来線問題（各線比較）、分離在来線の経営問題、公共交通の維持・存続に関する協働の課題、環日本海問題などの提案を検討しました。（検討結果はⅡをご覧ください。）

### (4) 来年度理事選挙について

桜井理事に選挙管理委員をお願いしました。

### (5) 2006 年度開催地募集について

首都圏を主体に、関係者と検討を開始しました。

### (6) 20 周年記念事業について（出版部分）

下記の主旨に従い、『数字でみる交通権』の制作・出版を図ることになりました。執筆については、各理事が分担することとし、研究大会にて詳細説明と中間報告をおこないます。  
主旨：交通権学会はその創立より 20 年を経過し、その間に交通権にかかわる様々な変化がおきている。国民の交通権の増進につながる動きもあり、逆のものもある。ここで「交通権憲章」において掲げた 10 項目の理念をキーワードとして、それぞれの分野で、この 20 年にどのような変化があったかをできるだけ定量的に整理し、研究的視点から分析することによって、今後の交通権の増進に役立つ提案を行うことを目的とする。なお読者の対象として、不特定多数の市民ではなく、交通政策に関連した国および行政の担当者、研究者、交通や都市に関連して活動する市民に対して、説得力がありかつ他の出版物で得られないオリジナルな内容をめざす。

内容：「交通権憲章」に記述されている 10 項目を「章」とし、それぞれの章を「項」から構成する。各々の章における項の構成（およそのガイドライン）は以下とする。

[1] この 20 年における、その章に関連した社会や経済の状況変化を概観する。章によって記述期間をもっと長く、あるいは短くとしたほうが良い場合、柔軟に考える。

[2] 上記に対応する期間での、交通政策や具体的な制度のトピックスを記述する。

[3] 上記の 1 と 2 に対応して、各々の章に関する交通権が、どのくらい進展あるいは後退したか、できるだけ定量的に記

述する。できれば経年的データを用いる。

[4] 学会としての取組み, 成果の事例。

[5] 自治体や市民の取組み, 成果の事例。

### (7) 理事改選について

今年度は理事改選の年にあたります。後日, 名簿および投票用紙をお送りしますので, ぜひ期日までに投票をしてください。なお, 会則第 13 条に基づき, 「選挙権と被選挙権の所有者は正会員」に限定されていますので, ご注意ください。

## II. 2005 年度研究大会とシンポジウムの開催について

### (1) 会期は 2005 年 7 月 23~24 日, 場所は富山市です

本年度の研究大会は 2005 年 7 月 24 日(日)に富山市でおこないます。富山市とその周辺は, JR 富山港線の LRT 化, 北陸新幹線建設に伴う在来線の取り扱い等の, 検討すべきテーマを抱えている地区です。また, この内容は富山市に限定されることなく, 全国的なテーマと見なされます。本年はこのテーマについて議論するシンポジウムを研究大会前日(23 日)に同一会場でおこないます。会員の皆様は, 是非, シンポジウムからご出席ください。

#### ① シンポジウム『在来線問題と地域交通の課題(仮称)』

日時: 7 月 23 日(土) 13 時 00 分~18 時 15 分

会場: 『いきいきKAN』(930-0002 富山市新富町 1 丁目 2 番 3 号; 富山駅下車徒歩 1 分)

13:00-13:15: 開会の辞

13:15-14:15: 基調報告

14:15-17:15: 各地の状況の報告

17:15-18:15: パネルディスカッション

18:30- : 懇親会(場所, 会費は未定), 奮ってご参加ください(後日, 募集します)。

#### ② 研究大会(20 周年記念事業の中間報告を含みます)

日時: 7 月 24 日(日) 9 時 00 分~16 時 00 分

会場: 『いきいきKAN』[23 日と同じ](930-0002 富山市新富町 1 丁目 2 番 3 号; 富山駅下車徒歩 1 分)

09:00-11:00: 自由論題

11:00-11:30: 研究助成金対象研究課題の成果報告

11:30-12:30: 交通権学会総会

12:30-13:30: 休憩

13:30-16:30: 自由論題

理事の皆様へ: 理事会は 7 月 23 日(土)の午前中(09:30-12:00)を予定しています。

## III. 研究大会の自由論題講演を募集します

講演を希望する会員は, **別紙添付の申込用紙**を使用して, **事務局宛**にお知らせください。**締切りは 5 月 15 日**とします。

なお, 講演は質疑応答を含んで 20 分~30 分の枠を想定してください。

また, 7 月 10 日頃に予稿(A4 判 2 頁)を提出していただきます。(別途, 代表者宛にお願いをします。)

## IV. 研究助成金対象研究を募集します

本年度も研究助成金を受ける研究を募集します。応募する方は, **別紙添付の申込用紙**を使用して, **事務局宛**にお知らせください。**締切りは 5 月 15 日**とします。

なお, 助成を受けた場合は, 次年度の研究大会にて研究成果の報告をしていただきます。

(昨年度は 2 件の応募があり, 審査の結果, 森すぐる会員(研究課題「身体障害者による公共交通機関利用権確立運動」)へ助成金 180,000 円が支給されています。)

## V. 書籍(会員・関係者著作物)紹介

◆馬場清:『障害をもつ人びととバリアフリー旅行 石坂直行の思想と実践』明石書店, 2004 年 5 月, 2,625 円

日本のバリアフリー旅行の先駆者であり, 自らも車いすの生活を送る石坂直行氏の功績をたどりながら, 日本におけるバリアフリー旅行の歴史と今を語る一冊。1973 年にヨーロッパを車いすで旅行し, ヨーロッパの障害をもつ人びとの「普通」の生活に衝撃を受けた石坂氏は, 以来様々な分野で日本のバリアフリー化に取り組む。そしてその中でも特に力を入れたのが旅行のバリアフリー化であった。「誰もが楽しめる旅の実現」, 「誰もがいつでもどこへでもいける社会の創造」をめざした石坂さんの足跡を考えることは, これからの日本の在り方を考える上でも重要であろう。(馬場)

◆全国人民代表大会常務委員会法制工作委员会編, 香川正俊訳『日本語版 中華人民共和国港灣法解釈』成山堂書店, 2005 年 2 月, 4,620 円

中国で初の港灣法が 04 年に施行されました。海陸交通の要であるはずの全国港灣を管理する「港灣基本法」がこれまでなく, かつ, ようやく制定されたことは意義のあることです。そこで, 全国人民代表大会常務委員会法制工作委员会編の港灣法解釈を翻訳出版致しました。(香川)

◆戸崎肇『交通論入門 交通権保障と新しい交通政策のあり

方』昭和堂，2005年2月，2,310円

従来，その公共性から規制によって保護されてきた交通産業は，近年になって次々と規制緩和による競争促進が行われてきた．その結果，相対的に運賃は低下し，サービスも向上したことは事実である．しかしながらその反面，競争条件がきちんと整備されていないための不当な側面も顕在化し，多数の交通労働者が非常に厳しい生活環境にさらされていると同時に，安全性という，交通にとって最も重要な問題も脅威にさらされていることも見逃してはならないだろう．

本書は一部の論調のように，規制緩和と政策に対して全面的に異を唱えるものではないけれども，理論的な研究だけでは見えてこない現場の視点を多々導入することによって，より現実的な政策論のあり方を追求する中で，その問題点を積極的に取り上げていこうとするものである．（『はしがき』より転載）

目次：

- 第1章 交通権という考え方
- 第2章 地方の時代の到来と地方交通
- 第3章 高齢化社会の到来と地方交通
- 第4章 環境との共生からみた持続的交通のあり方
- 第5章 交通モード別の検討
- 第6章 わが国における空港政策の現状と課題
- 第7章 日本の公共事業のあり方をめぐって

## VI. 情報ファイル

### ◆『宇都宮における「持続可能な交通」をテーマとする全国大会』

日時：2005年6月25日(土) 10:00～18:00

会場：宇都宮大学

プログラム：

- ① 各地域住民運動の進行状況と経験
- ② 都市及び交通の計画，自治体の事例報告(新設・延伸)，事業者からの報告
- ③ 学術分野における調査・研究・提案

セッション：

環境・都市と交通計画・交通の法規，財源，制度・交通システム，交通の事業形態と運営システム，移動媒体の技術，インフラ，車両技術，その他

会員の皆様も積極的に応募をお願いします．なお細部は未定部分があります．環境自治体会議環境政策研究所 上岡直見 (sustran-japan@nifty.ne.jp) までお問合わせ下さい．

### ◆にいがた環境交通研究会『新潟の環境と交通事情について，参加者主体型の討論，作業，演習形式の研究会(研修会)』

日時：4月14日(木)，5月12日(木)，6月9日(木)，7月

14日(木)，8月11日(木) (いずれも 18:00～21:00)

講師：新潟大学経済学部助教授 藤堂史明

講義内容：

昨年度2月22日に行った「新潟の公共交通と環境」講演会(於 CLLIC 新潟大学経済学会主催講演・研究会)では，講師の上岡直見先生のご講演からも新潟の抱える交通の環境負荷や個人や地域による移動の制約の問題が明らかになりました．

これを受け新潟の交通と環境について学習を深め，新潟都市圏の公共交通の改善や環境負荷の低減のために，ただちに行える具体的な検討と作業を行います．

◇ 今ある状況を少しでも良くするために ⇒ バス・鉄道マップなど既存の公共交通機関活用の取り組みと市域各所の交通事情を調査し，持続可能な交通(EST)の観点から改善程度を指標化します．

◇ 将来の交通と環境負荷を良くしてゆくために ⇒ 問題点の分析とシナリオアナリシスから，新潟の新たな公共交通機関整備のマスタープランを作成，提案します．

◇ 達成目標 ⇒ 5年以内の新たな軌道系公共交通機関の着工及び運営を目処に，歩行者と自転車，公共交通の役割を認識し，すべての人に移動のニーズを充足する交通の改善や市域での取り組みについて，討議，作業します．短期的にはバス・鉄道と周辺交通事情マップ作りからはじめます．

・参加希望の方は，「お名前・連絡先」を toudou@econ.niigata-u.ac.jp までEメールでご連絡下さるか，藤堂研究室の 025-262-7659 までFAXにてご連絡ください．ただし，直接CLLIC宛に申し込みをされる方はそちらから藤堂あてに通知されますのでOKです．

・講義形式ではなく，参加いただく方々との共同作業の演習形式をとります．熱意ある方々の参加をお待ちしております．  
・会場は夜9時までの使用予定ですが，早めに終わらせる場合もあります．

### ◆最近は何事が増えてきていますので，ご注意ください．なお，下記に一覧が掲出されています(随時更新します)．

<http://homepage3.nifty.com/sustran-japan/datafile/events.htm>

## VII. 【投稿】地元住民から見た東武鉄道「伊勢崎線第37号踏切」の現状と問題点 半沢一宣

2005年3月15日に東武伊勢崎線竹ノ塚駅構内「第37号踏切」で，踏切死亡事故が発生した．本稿では日常生活でこの踏切を通行する地元民の視点で，この踏切を取り巻く状況と問題点を指摘し，再発防止策を提言したい．

この踏切を横切る道路は，地元では「赤山街道」と呼ばれる古い道で，同駅周辺の東西を結ぶ地域幹線道路である．し

かし、東京メトロ日比谷線竹ノ塚検車区の存在と、周辺の地権者の利害関係が複雑化する問題などが、立体化による踏切除去を阻み続けている。

この踏切を、朝ラッシュ時には上り急行線を3分10秒毎、同緩行線を2分～2分30秒毎に列車が通過する。また、下り列車の合間を縫って検車区との出入庫列車の入換も行われる。このため、この踏切を無人（自動）化してしまうと、ラッシュ時には踏切がまったく開かなくなってしまう可能性がある。

そこで、上り緩行線列車の駅停車時間の余裕や検車区入庫列車の入換間合を利用して、臨機応変に遮断機のロックを解除するボタンを操作し踏切を開ける扱いが、筆者が踏切番舎の横で観察していた限りでも日常的に行われている。そうしないと赤山街道の交通が確保できないからである。実際、この踏切で上り緩行線列車か入庫列車の停車中に遮断機が開いて踏切を渡れたという経験は、たいていの地元民が持っているはずである。この踏切が有人（手動）として存置されているのにはこのような要因もあることを、見落としてはならない。

このような状況で踏切保安業務に従事する係員の精神的重圧は、おそらく部外者の想像を絶する、経験した者でなければわからないものであるに違いあるまい。

しかし、人間とは完ぺきではない、誰でもいつかは必ず間違える生き物である。番舎内の表示盤に現示されているのが実際には急行線列車なのに緩行線列車だと勘違いしたり、まだ表示盤に現示されていない下り列車の接近前に一度開けてしまおうと気が焦って上り緩行線列車の発車直後に上り急行線列車の接近を失念して遮断機を開けてしまう（今回の事故は正にこのケースだった可能性が高い）ことなどが、他の踏切保安係では絶対ないと言える保証は、どこにもない。

問題なのは、踏切保安係がこの種のミスをしてしまったときにそれをバックアップして安全を担保する装置を、東武鉄道が整備していなかったことではないだろうか。

つまり、

①踏切から一定の距離（非常ブレーキによる停止距離を定めた国土交通省令の規程に準じるとすれば600m程度）以内に列車が接近しているときには踏切遮断機の解除ボタンが働かないようにする装置

②踏切から一定の距離（①と同様に考え600m程度）まで列車が接近した時点で踏切の遮断機が開いていた場合にはATSと連動して列車を非常停止させる装置が設置されていれば、今回の事故は未然に防止できていた可能性が高い（ただし今回事故が発生した踏切の場合、上に記した事情から上り緩行線列車と検車区出入庫列車は、これらの対象から除外するべきかもしれない）。

裏返せば、東武鉄道の上層部は、過去に何回か発生してい

た、今回の事故の前兆と言うべき「事故にならなかった事故」を検証していたはずの時点で、なぜこのような装置を導入していなかったのかという疑問が生じる。

上層部に「人間とは必ず間違えることがあるもの」という認識が欠けていて、その前提に立ってこのような保安装置を整備するべき必要性を軽視していた過失はなかったのだろうか。それとも同社の上層部は「事故にならなかった事故」の検証を元々何もしていなかったか揉み消したのか、はたまた企業としての利潤追求優先のため踏切保安対策費を出し惜しみしていたのであろうか。

既に逮捕されている踏切保安係一人だけにすべての責任を負わせて今回の事故を幕引きにするとしたら、真の再発防止は図れまい。人的ミスバックアップする保安装置がなければ、別の踏切保安係のミスによっていつか同様の事故が繰り返されてしまうのを、未然に防ぐことができないからである。それでは今回の事故の犠牲者は犬死であり、また本当の意味での遺族の救済も不可能であろう。

東武鉄道に限らず、手動踏切を抱えるすべての鉄道事業者は、「人間とは必ずいつかは間違えるもの」という前提に立って、踏切保安装置を整備する必要がある。それを怠って将来同じ事故が繰り返された日には、「鉄道は利益優先のため安全を犠牲にしている」として国民からの信用をますます損ね、社会的非難と嘲笑の末に、地球環境問題などを背景とした鉄道の復権も画餅に帰すであろう。

（本稿は、HPに掲載中の書き下ろし解説を大幅に要約したものです。より詳しい解説と関係する図表などは、

<http://www.geocities.jp/mgmlkos/hnzw/index.htm>

でご覧になるか、または切手400円分同封で「XXXXXXXXXX 半沢一宣」までご請求ください。）

（2005.03.26記）

◆『トランスポート21』の原稿を募集しています。会員著作物紹介、書評、行事の紹介等も歓迎します。

(1) 締切：特に設けません。

(2) 字数：図表込みで2,000字（400字詰め原稿用紙5枚）程度  
その他、詳細は『トランスポート21』の第19号をご覧ください。

**トランスポート 21 第 21 号**

発行日：2005年4月20日  
 発行者：交通権学会事務局  
 〒102-0083 千代田区麹町 2-7-3 半蔵門ウッドフィールド 2階  
 環境自治体会議環境政策研究所内  
 電話：03-3263-9206 ファクシミリ：03-3263-9463  
 e-mail：sustran-japan@nifty.ne.jp  
 編集担当者：曾田英夫、藤井憲男、上岡直見  
<http://www009.upp.so-net.ne.jp/kotsuken-gakkai/>