



交通権学会ニューズレター トランスポート 21

第 27 号 2007 年 3 月 3 日



I. 理事会からのお知らせ

第 3 回もちまわり理事会 (2007 年 2 月 27 日) で、以下の審議・決定/承認がなされました。

【審議決定事項】

1. 新入会員

なし。

2. 2007 年度の研究大会日程と企画概要

(1) 日程と会場

2007 年度の研究大会について、**日程は 2007 年 7 月 28 日(土) ~ 29 日(日)、会場は明治大学**とする。

(2) 企画概要

・シンポジウム「交通権の到達と課題」

交通基本法, 地域交通活性化法などについての討論を含む。報告は基本的に依頼報告とする。

・セッション「数字で見る交通権」

前大会に引き続くセッションとする。報告は基本的に依頼報告とする。

・自由論題

第 2 日 (7 月 29 日) とする。(講演募集は別掲)
内容的にシンポジウム, セッションに回す方がよいものがあれば, そうすることもありうる。

3. 社会貢献賞審査委員の追加選出

社会貢献賞の審査委員 (理事 3 名) のうち, 1 名が推薦応募の推薦者となっている。審査の公正を期すため, 臨時の審査委員 (2006 年度限り) として土井会長を選出した。

4. 交通基本法制定に対する学会のスタンスについて

検討中。総会まで理事会での議論を進め, 総会にて広く会員の意見も募ることとする。

【報告事項】

1. 部会の開催

開催実績: ①関東部会 (2006 年 12 月 3 日),

②中部関西部会 (2006 年 12 月 8 日)

開催予定: 「IV. 部会開催予定」に記載してあります

2. 退会申し出

金持伸子, 飯塚朗充 (以上 2 名; 敬称略)

II. 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, 下記応募要領に従った文書 (ファクシミリ, 電子メール, はがき等) で, 事務局宛お知らせください。理事会にて講演可否の審査をおこないます。(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。実際の講演時間枠はプログラム確定時に決定されます。)

なお, 講演者には**予稿を 7 月 10 日までに提出**していただきます (フォーマットは別途お知らせします)。

【自由論題講演 応募要領】

◆文書の先頭に「自由論題応募」と明記してください。

◆必要事項: ①氏名, ②所属, ③住所, ④電話・ファクシミリ, ⑤電子メールアドレス, ⑥論題 (仮題でも可), ⑦内容の概要 (100 字程度) (グループ研究の場合は, ①氏名と②所属は全員を明記したうえで, 代表者にマークしてください。③, ④, ⑤は代表者としてください。)

◆締切り: **3 月 31 日 (到着分)**

◆送り先: 交通権学会事務局

〒525-8577 草津市野路東 1-1-1 立命館大学経営学部
近藤宏一研究室気付

電話/ファクシミリ: 077-561-4691 (直通)

e-mail: kondok@ba.ritsumei.ac.jp

III. 研究助成金対象研究を募集します

研究助成金を希望する会員は, 下記応募要領に従った文書を, 電子メール添付ファイルまたは郵便により, 事務局宛にお送りください。理事会にて審査をおこないます。なお, 助成を受けた場合は, 翌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。

【研究助成金 応募要領】

◆文書の先頭に「研究助成金応募」と明記してください。

◆必要事項: ①氏名 (グループ研究の場合は, 代表者名), ②所属, ③年齢, ④住所, ⑤電話・ファクシミリ, ⑥電子メールアドレス, ⑦研究タイトル (仮題でも可), ⑧研究計画, ⑨助成希望金額とその用途

◆判型・枚数: A 4 判 4 頁以内

◆締切り: **5 月 31 日 (到着分)**

◆送り先: 交通権学会事務局

(「自由論題応募」の送り先と同じ)

IV. 部会開催予定

1. 関東部会開催予定

お知り合いの方々をお誘いください(会員外の方も歓迎します).

- ・日時：2007年3月21日(日) 13時30分より17時頃まで
- ・会場：日本大学大学院商学研究科ビジネスコース・サテライト・キャンパス(新宿野村ビル33階:新宿駅西口より徒歩8分)
- ・発表(報告と質疑応答で60分程度)：

①内田智也(日本大学大学院)『(仮)京葉工業地帯の発展と京葉臨海鉄道の生成・発展・限界』

鉄道貨物輸送は環境対策の一手法であるモーダルシフトの担い手として期待されているが、これまでその主な担い手であるJR貨物を対象とした研究が中心であった。しかしながら、JR貨物の関連会社の臨海鉄道に焦点を当てた研究はあまりなされていない。そこで本研究では京葉臨海鉄道を対象として、利害関係者の共同利害による同社の生成および京葉工業地帯の重化学工業との関わりからみる同社の発展・限界についての考察を行った。

②清水真哉(東京歯科大学)『(仮)公共空間とは何か 中心市街地はなぜ活性化されなくてはならないのか?』

自動車交通を一つの要因としたスプロール化による中心市街地の喪失が危惧され、その再活性化が課題となる中、そもそもなぜ町には中心部が必要なのか、また街の賑わいを作り出す要因・都市の魅力とは何かという問題を、公共性、公共空間といった概念をキーワードに考察し、さらに自動車交通が街の賑わいに及ぼす影響を考え、街と自動車がどのように調和を図ればよいのか提案する。

③半沢一宣(交通権学会)『特急列車の社内設備のバリアフリー化および受動喫煙防止状況の現状と今後の課題 — 私鉄有料特急の調査結果を中心に』

特急列車の乗客全員のために設備されているはずのトイレ・カード式公衆電話・飲料自動販売機などが、車いす生活者だけが利用できない構造・位置関係になっている問題、また健康者であってもそこまでの往復に喫煙車の通り抜けが必要で受動喫煙を強要されてしまう問題などがどうなっているかについて、各列車への乗り込み調査を行った結果を基に、現状の問題点を指摘し今後のあるべき姿について提言する。

- ・参加費：無料
- ・問い合わせ先：藤井憲男 (family.fujii@nifty.com)

2. 九州部会開催予定

お知り合いの方々をお誘いください(会員外の方も歓迎します).

- ・日時：2007年3月31日(土) 13時より16時まで
- ・会場：福岡市中央市民センター 第2和室
- ・内容：

①西島衛治(九州看護福祉大学)『ソウル市の交通政策の決定プロセスと都市計画の動き(案)』

②香川正俊(熊本学園大学)『2007年度以降のJR三島会社に対する政策提言』

- ・参加費：会場費として若干

※研究会終了後、懇親会(有料)を予定しています。

- ・問い合わせ先：香川正俊 (kagawa@kumagaku.ac.jp)

V. 投稿

モリコロパークの交通実態調査 — リニモを応援するNPOの活動から — 島田善規

1. 愛知万博のために建設された「リニモ」

2005年に開催された愛知万博は、入場者数2200万人にも達し成功したとの評価が多い。この万博会場への主要なアクセス手段として、愛知高速交通株式会社の東部丘陵線「リニモ」は、地下鉄東山線藤が丘駅と、愛知環状鉄道線八草駅とを結び(8.9キロ、9駅、所要時間約17分、総建設費約1,013億円、うち会社施工分約356億円)2005年3月6日開業した。万博期間中のリニモの活躍は目覚しかった。期間中平均1日10万人輸送し、長い行列に来客は苦勞したものの、185日の会期中大きな混乱も事故も起こさなかったことは特筆に値する。またリニモは、日本初の常電導吸引型磁気浮上式リアモーターカーとして、2006年ローレル賞を受賞するなどその技術は高く評価されている。

しかし、予想されたこととはいえ、万博終了後の乗客数は12千人/日程度に落ち込んだ。しかし、東部丘陵地域の重要な鉄道網を形成し、また沿線に学校も多いことから、2006年度に入って乗客は増加傾向にあり、15千人/日程度に回復しているといわれている。それでもリニモ建設に当たった計画乗車人員は、31.5千人/日。ようやくその半分足らずというレベルである。半年間乗客で溢れた2005年度でさえ、営業損失211百万円、純損失340百万円であり、累積欠損金は1,157百万円という決算であった。このままでは近い将来重大な経営危機に陥ることは明らかである。

2. 「リニモねっと」の発足と活動

リニモの場合、開業一年を待たずに「リニモねっと」という「守る会」ができたところに大きな特徴がある。将来の経営危機は漠然とは予想されるものの、廃線や倒産などという切実な話があるわけでもなく、また差し迫った具体的な目標もない状

態、いわば危機というバネのない状態でのスタートであった。2月に準備会、7月に設立総会を開いたが、市民が公共交通を支えなければならない時代であるという、使命感も抱いての発足だった。

これまで一年間の主な活動として、「第1回リノモまつり」の実施、リノモ見学会のガイドボランティア、「第1回リノモフォトコンテスト」と「リノモ写真展」などを実施した。現在「第2回リノモまつり」の計画が進んでいるが、若者の利用が多いリノモのイメージアップを図る企画として「イベント列車（リノモ de ファッションショー）」などに取組んでいる。

今後の予定としては、万博で成功したEXPOエコマネーの広域展開に協力し、エコポイントで公共交通への誘導を目指す事業を、関係団体と協働で実施したいと考えている。また、駅が多目的の公共的空間として利用されるような駅の活用事業などに努力していきたい。

3. 「リノモ学部会」の活動

会では「調査学習型」の活動を行う内部組織として、「リノモ学」部会を設置した。この部会の活動は、

- a) 市民利用者の交通問題についての認知を高める活動が重要であること、
 - b) 基礎的なマーケティング調査などに基いた経営施策の提言が必要であること、
 - c) リノモ(公共交通)の価値を乗車人員や採算性のみで評価してはならないが、リノモは鉄道空白地帯にできた新線で外部効果の研究題材として興味深いこと、
 - d) 公共交通への転換にはジレンマが伴うことなどを市民に説明する努力が求められるが、その理由や根拠を客観的に分かりやすく示す資料が必要であること、
- などから、特に重視する必要があると考えている。

その活動のひとつとして、万博会場の跡地を整備したモリコロパークの本格開園(2007年3月25日)を前に、現状(一部開園)での交通実態の調査が必要であるとの議論から、アンケート調査を行った(2006年11月25、26日(稿末注参照))。この調査結果を分析し、郊外の大規模な公園への休日の利用交通手段の特徴を明らかにするとともに、分析をふまえた具体的な政策を提言した(2007年2月7日)。

4. モリコロパークへの交通の特徴

以下に分析結果の一部を紹介する。

- ① モリコロパークは広く名古屋の都市圏内から、家族などの行楽地として利用されている(名古屋市・地元市町以外58%)。
- ② リノモの利用者は18.8%と、休日の近郊行楽地への行動としては予想よりは多い(参考・自由目的代表交通手段別トリップ

割合(PT調査・H13、徒歩、二輪車を除く)鉄道・愛知県4.0%、鉄道・名古屋市20.9%)。

- ③ その理由はリノモの「パビリオン効果」が続いていることなどによる(リノモの選択理由(複数回答)・「リノモに乗りたかった」40%)。
- ④ 渋滞を避けるなどの理由により、P&R、K&Rによるリノモ利用者も予想以上に多い(リノモで来園者中47%)。
- ⑤ 名古屋市民はリノモの利用が多いが、近隣県などの中距離のマイカー利用率が高い(リノモ利用名古屋市内28%、愛知県内(地元市町を除く)14%、近隣県13%)。
- ⑥ マイカーの選択理由としては、「子供連れ」「荷物」「寄り道」など個別の事情を上げるものが多く、休日の行動の特徴がうかがえた(複数回答84%)。
- ⑦ 公共交通を利用した場合、はるかに費用がかかると推定できるが(マイカー利用に比べ約6倍)、あまり意識されておらずこれをマイカー選択の理由とするものは少ない(複数回答21%)。

5. 分析結果に基づく提言

モリコロパークは、年間300万人の来客が予想される沿線最大の集客施設で、計画ではその28%がリノモを利用すると推定されていた。調査の結果この推定が大きく外れていることが分かり、リノモの経営見通しに影響するだけでなく、周辺の道路渋滞など深刻な自動車問題を引き起こす恐れがあることが明らかになった。以下に分析結果を踏まえた提言(要約)を紹介する。

- ① モリコロパークへのリノモの利用者割合はこのままでは減少する。「パビリオン効果」を持続させる努力が重要。日本初のリアモーターカーとしての魅力のPR、企画乗車券等による誘致やイベントの実施などによって、この「パビリオン効果」を持続させる努力が重要である。回遊性のある一大観光エリアとして一帯を整備し、リノモを「公園遊具」に見立てて楽しめるよう、公園西駅などからのゲートの整備や、リノモの産業観光施設としての整備、駅の「公園遊具」としての演出などを検討する必要がある。
- ② 「自由な」交通手段選択に任せては、マイカーからの転換は困難。乗り換え回数が多く、時間も費用も大幅に多くかかるリノモに、家族連れで寄り道も荷物もある休日の行楽客が、マイカーから自然に転換するとは考えられない。モリコロパークへはマイカーでの来園は控えるよう、広報・情報提供などあらゆる手段を使って誘導する必要がある。すでに渋滞等を予測してP&R、K&Rをしている来園者も少なくない。「強い誘導」によってマイカーから公共交通への転換を進めることが可能であろう。
- ③ 費用負担の差はきわめて大きく、来園者の協力を得た均衡

策が必要.

グループ行動が多い休日の来園者にとって、マイカーからの転換を具体的に考える場合、負担を強く感じることは明らかである。リコモでの来園者には施設利用料を割引くなどの、利用しやすい負担均衡策を継続的に実施する必要がある。より積極的な均衡策として、駐車場料金の見直しなどにより原資を確保し、公共交通利用者への支援や、公共交通関連施設の整備等に充てることを検討する必要がある。

(注) アンケート調査の概要

- ①実施日：平成 18 年 11 月 25 日(土), 10 時半～15 時, 晴れ時々曇り ; 26 日(日), 10 時半～15 時, 曇り
- ②調査員：リコモねっと 会員延べ 17 名
- ③調査場所：モリコロパーク内
- ④調査対象(母集団)：休日におけるモリコロパークの全来園者(乳幼児を除く)
- ⑤調査方法：無作為抽出による直接聞き取り調査, ただし 1 グループ 1 名
- ⑥標本数：250, なおこの日の来園者は数千人と推定している。
(了:「リコモねっと」代表世話人)

意識の“上下分離”の必要性
—鉄道存続・活性化運動に携わって—
前田善弘

はじめに

2005 年 9 月の高千穂線の台風被害とその後の存続運動の盛り上がりを機に、地方鉄道の存続・活性化運動のお手伝いに携わるようになって 1 年余りが過ぎた。その中で特に感じたことは、存続問題が取り沙汰されている鉄道路線において、鉄道事業者(経営体)による「**経営断念(経営撤退)**」と当該路線の「**廃止(廃線)**」が決してイコールではないにもかかわらず、現実には双方を混同、あるいは同一視して取り扱うという誤解が未だに多い、ということである。

確かに、これまでの認識では、鉄道路線の処遇や命運といったものは、運行する事業者の経営判断だけでほとんど決まったようなものであった。「経営断念」が即「廃止」を意味していたといってもよい。しかし、近年ではえちぜん鉄道・万葉線・和歌山電鐵などのように、従前の事業者が「経営断念」しても、新事業者への経営継承を図ることで路線の「廃止」を回避するケースが相次いで登場しており、従来のように「経営断念=廃止」とは決して言い切れなくなっている。

とはいえ、全体的にはこうした経営継承というケースはあく

までも例外的なものを受け止められているようで、マスコミ報道や一般市民の認識では、依然として「経営断念=廃止」に近いような誤った見方が根強く残っている印象を受ける。これは、言い換えれば「**事業者(上部)の経営判断と、路線(下部)の処遇・命運を切り離して考える**」という発想(私はこれを「**意識の“上下分離”**」と呼んでいる。本来の「上下分離」の用語法とはニュアンスが若干異なることを予めお断りしたい)が、人々の間でまだ十分に浸透していないことの表れではないか、とも考えられる。

本稿ではこうした問題認識から、いくつかの事例を通じて、所感とともに課題や改善への方向性について考察したい。

1. 高千穂鉄道の「経営断念」

宮崎県北部を走っていた第三セクター「高千穂鉄道」が、2005 年 9 月の台風 14 号で壊滅的な被害を受けたことで自力での運行再開を断念するとともに、地元主導による民間の新会社「神話高千穂トロッコ鉄道」が設立され、経営継承による鉄道再生への模索が現在も続いていることは周知のことかと思う。

この中で大きなターニングポイントであったと考えられるのは、2005 年暮れに高千穂鉄道が自力での運行再開をあきらめた際、「廃止」ではなく「経営断念」と表明したことである。これは、台風被害による観光客の落ち込みやイメージダウンを受けて、地元の間で新会社設立による路線存続を目指す機運が高まっていたことが背景に挙げられるが、真意としては下記に示すように、あくまでも従来の三セク経営体(高千穂鉄道株式会社)による運行をあきらめるという意味での「経営断念」であって、それが路線(高千穂線)の「廃止」に直接つながるものではない、という意味合いを強調した点は注目に値するだろう。

| |
|---|
| 高千穂線問題に対する意識の“上下分離” |
| 上(事業者:高千穂鉄道株式会社) ・廃止届提出の前に「経営断念」を決断 →新事業者への経営継承を模索 |
| 下(路線:高千穂線) ・現在運休中だが「廃止」決定ではない →現在も運行再開,再生を目指す |

実際、新会社設立を目指していた地元の間でも、この「経営断念」には総じて冷静な受け止め方で、中には創意工夫と熱意にあふれる民間資本への経営交代によって路線存続の可能性が広がったとして、既に経営継承への意欲を失っていた三セク経営体の退場を、むしろ歓迎する論調も見受けられたほどである。

私が冒頭に述べた「意識の“上下分離”」の重要性を考えたようになったのも、この出来事が大きなきっかけである。また、私たちが取り組んできた存続活動も、当初は漠然と「高千穂鉄道存続活動」などと呼んでいたが、今では経営体ではなく路線こそが対象という意味で、「高千穂線存続活動」と呼ぶのが最も

本質を表すものと思っている。よく考えてみれば、高千穂鉄道の主要株主として台風被害以前から存続の是非を議論していた行政側としても、厳密には「高千穂線の処遇」ではなく、あくまでも「高千穂鉄道の経営撤退」が大きな関心事だったともいえる。いずれにせよ、「高千穂鉄道」と「高千穂線」、「経営断念」と「廃止（廃線）」の違いを正しく認識することが、この問題の本質を理解する上で極めて重要であることを痛感したものである。

その後、高千穂鉄道は 2006 年 9 月になって、新会社への経営継承の見込みが薄い延岡～榎峰間の「廃止届」が提出された。しかし、当時の「経営断念」の判断が一つのきっかけになって、新会社による鉄路復活に向けた模索が続けられ、未だ「廃線」までには至っていないのも事実である。新会社への経営継承が結実して、高千穂線の復活・再生につながることを願ってやまない。

2. 琴電再生問題と香川県民の評判

次に、鉄道の存続問題とは直接関連が薄いものの、「意識の“上下分離”」が見られたもう一つの特徴的なケースとして、2001 年 12 月に民事再生法の適用を申請した高松琴平電気鉄道（琴電）の事例を考えてみたい。

経営破綻以前、琴電の運行サービスに対する評判はすこぶる悪く、香川県民の間からは「**電車は必要だが琴電は要らない**」などという声が数多く聞かれたという。こうした評判は、県民からの支持・信頼を失った「高松琴平電気鉄道」という事業者に対して、「経営撤退」を求める意見が多かったことを如実に表すものであろう。しかし、注意しなければならないのは、それがすなわち琴電の経営する鉄道 3 路線に対して「廃止」を求めている、あるいは見切りをつけているという意味ではない、という点である。むしろ香川県民の足として鉄道を便利にしてほしいからこそ、放漫経営の琴電には退場を願う、というのが本音であったようにも思える。

| 琴電問題に対する意識の“上下分離” |
|---|
| 上（事業者：高松琴平電気鉄道株式会社） ・県民は「経営撤退」を希望 →民事再生法の適用 →経営陣の交代，経営体質の刷新 |
| 下（路線：香川県内の鉄道 3 路線） ・県民は「廃止」希望ではない →利用者サービスの改善が実現 （車両改善，ICカード導入など） |

琴電の場合、経営破綻で民事再生法の適用を受けたとはいえ、結果的には「電車はもとより琴電も残る」形となった。ただ、琴電という看板こそ変わらないものの、実際には経営陣の全面交代や経営体質の刷新によって、その中身は完全に新しく入れ

替わっており、事業者としての琴電に対するこれまでの厳しい評価を受けて、実質的に新事業者への交代に等しい変革が実現したといえる。

高千穂線のケースと違って、この場合は事業者の経営判断というよりも地域からの評価という形ではあるが、鉄道事業者（上部）と鉄道路線（下部）に対する認識が一致していないことや、「経営断念（経営撤退）」と「廃止（廃線）」が異なる概念で捉えられているという意味で、「意識の“上下分離”」がはっきりしている点では共通しているといえよう。

3. 宮地岳線の「廃止」報道と地域の動向

ここまで「意識の“上下分離”」の具体例について、高千穂線と琴電の 2 つのケースを取り上げてきた。だが、実際にはマスコミや一般市民の間では、このような認識はまだまだ浸透していないのが実情のようである。そのことを思い知らされたのが、今年（2006 年）に入って私の地元の福岡で表面化した、西日本鉄道（西鉄）宮地岳線の存続問題であった。

2006 年 3 月、西鉄は宮地岳線の末端区間、西鉄新宮～津屋崎間の「廃止届」を提出した。ここで注意しなければならないのは、この時点では「廃止届」といっても、正確には西鉄による「経営断念（経営撤退）」が決まったのみであって、決して当該区間の「廃線」までもが決まったわけではない、という点である。分かりやすくいえば、これで「宮地岳線（新宮以北）がなくなる」わけではなく、あくまでも「西鉄が経営から手を引く」だけの話であって、たまたまこの段階で西鉄以外に当該区間の経営の意向を持つ事業者が見当たらなかった、と捉えるべきところであろう。

ところが、それにもかかわらず地元マスコミなどは早々と「西鉄宮地岳線、一部区間を廃止」と報じるなど、あたかも廃線決定が既成事実であるかのような報道が行われたのである。「まだ正式な廃線決定ではなく、西鉄が『経営断念』を決めただけ」「西鉄以外にこの区間を経営する事業者が現れれば、路線は残る」といった本質的な部分は後景に退けられ、地域住民や沿線関係者の間でも「経営断念＝廃止」という誤解とともに“あきらめ”にも似たムードが流れたことから、その後の存続に向けた動きでも出遅れを余儀なくされた上に、盛り上がりも今一つ欠けたように思える。

| 宮地岳線問題に対する意識の“上下分離” |
|--|
| 上（事業者：西日本鉄道株式会社） ・「廃止届」を提出、「経営断念」へ |
| 下（路線：宮地岳線・西鉄新宮～津屋崎間） ・まだ「廃止」決定ではないが、実際には「廃止」の方向で進展 （地元では「経営断念＝廃止」と受け止める向きが強い） |

結局、この問題では第三セクターの設立などによる当該区間

の運行継続が検討されたものの、2006年10月の地域協議会で第三セクター検討の断念が決まったことから、現状では西鉄による「経営断念」がこのまま「廃線」へとつながる公算が大きいようである。

確かに鉄道事業者による「経営断念」に際しての国土交通省への届出が、「廃線」を決定するものでもないのに「廃止届」と呼ばれている（本来は「経営撤退届」「事業退出届」などと呼ぶ方が実態に見合っているはず）のも問題があるだろう。だが、この問題では地元マスコミや地域住民、沿線関係者の側も、「路線の命運は事業者の経営判断が全て」という旧来の発想に完全にとらわれてしまって、「経営断念＝廃止」という観念からの脱却、すなわち「意識の“上下分離”」が不十分であった点でも、大きな課題が残ったように思われる。

おわりに

鉄道は周知の通り膨大なインフラを擁する装置産業であり、この点で運行事業者の交代や経営継承が比較的容易なバスや航空のケースとは事情を異にしている。近年、鉄道の「上下分離」の制度に関する議論が盛んになってきたのも、ひとえにそのためであろう。

ただ、そうした議論の盛り上がりとは裏腹に、マスコミや一般市民の間では、「上下分離」に対する理解がまだまだ不十分であるという印象を受ける。この背景には、私が冒頭で述べたように、「事業者（上部）の経営判断と、路線（下部）の処遇・命運を切り離して考える」という「意識の“上下分離”」の発想が、人々の間に十分浸透していない点も関係しているように思える。宮地岳線問題などで見られた「経営断念＝廃止」という誤解や“あきらめ”ムードといった現実には、多くの人々の意識が依然として“上下一体”のまま変わっていないことの表れでもあるだろう。

今後も地方鉄道の「経営断念」や「廃止届」の提出といったケースが相次ぐことが予想されるが、その際、特に求められるのは、“下部”にあたる路線とは別に、“上部”にあたる事業者（経営体）はいくらでも入れ替わりが利くもの、として柔軟に考える発想ではないだろうか。もちろん、「上下分離」の制度自体の検討も重要なことではあるが、こうした「上下分離」の趣旨を専門家や研究者のみならず、マスコミや一般市民も含めて幅広く理解を深めるためにも、まずは「事業者の経営判断が路線の処遇・命運を左右するものではない」という「意識の“上下分離”」の考え方を浸透させていく努力が肝要ではないかと思われる。

(了)

※本稿の作成にあたっては、九州大学法学部の勇和孝氏のご協力をいただきました。ここに記して感謝の意を表します。

「携帯電話と交通権」に思うこと —優先席での迷惑使用者から受けた暴力被害の体験から— 半沢一宣

『トランスポート 21』第 25 号で優先席での携帯電話の使用が心臓ペースメーカー使用者に危害を加えた実例の目撃談が投稿されていた。

携帯電話は、心臓ペースメーカー使用者にとっては、人命を脅かされる凶器でしかない。そのようなものが人口 1 億 2 千万人の日本で 9 千万台も野放し状態で氾濫しているというのは、明らかに異常である。文明の利器の恩恵を享受するには、心臓ペースメーカーへの影響がない PHS（簡易型携帯電話）という方法もある。にもかかわらず、通信事業者は、基地局を多く必要とする採算性の悪さから PHS の利用拡大に消極的な姿勢を取り続け、PHS よりも利用料金ひいては採算性が高い携帯電話の利便性向上にばかり力を注ぎ、国民を携帯電話利用に誘導し続けてきた。このことから、心臓ペースメーカー使用者が携帯電話の電波によって人名を脅かされるという問題は、通信事業者の（人命よりも）利益優先の経営姿勢によってもたらされた問題であるともいえよう。

私はそんなことを考えながら、優先席で携帯電話を使用する人には注意を促すようにしていたところ、2006 年 12 月 23 日（土曜日）、JR 東日本常磐快速線第 2341H 列車の 8 号車優先席で携帯電話の使用を止めなかった相手から、とうとう腹いせの暴力行為を受けてしまった。

ここで私が問題にしたいのは、携帯電話使用者のマナーの問題ではない。私が暴力被害を届け出た、北千住駅下りホーム上にいた K 輸送主任（助役）の説明である。

私は 7 号車の優先席の停止位置付近に立っていた K 氏に、暴力を振るった犯人がホーム上を逃げ出したとき大声を出して助けを求めたことと、犯人がそのまま電車に飛び乗って逃げてしまったことを申告した。K 氏は、私の大声には「気づかなかった」と言い、犯人が逃げたことについては「非常停止ボタンを押してくれば電車を止めることができ、逃げられずに済んだのです」とも語っていた。

K 氏が言う非常停止ボタンとは、そもそもは 2001 年 1 月 26 日に山手線新大久保駅で起きた、ホームから転落した酔客を助けようとして線路内に飛び降りた別の乗客が列車にはねられて死亡した事故の再発防止の一環として整備されたものである。K 氏は「暴力事件が発生したときは非常事態なので、犯人の逃亡を防ぐためなら非常停止ボタンを使ってくださって構いません」と言う。しかし私は、JR 東日本に限らない鉄道事業者が、このような目的で非常停止ボタンを使用するのと呼び

かける掲示や放送をしていた事例を、寡聞にして知らない。利用者同士のトラブル(迷惑行為)が多い昨今、あまり頻繁に使用されてタイヤをたびたび乱されるのを避けるため、そのようなことは周知したくないのが、鉄道事業者の本音なのであろう。

利用者に周知しないにおいて、被害が発生してしまってから「非常停止ボタンを使わなかったあなたが悪い(から犯人に逃げられたのだ)」と被害者に責任を押しつけるのは、その場しのぎの責任逃れ以外の何者でもあるまい。

優先席での携帯電話使用の問題は、もはやマナーで解決できるレベルの問題ではない。踏切があるから「開かずの踏切」問題や踏切事故が起きるのと同じで、携帯電話があるから心臓ペースメーカー使用者の生命が脅かされるのである。国が、国民の携帯電話利用をPHSにシフトさせる政策を推進しない限り、この問題は永久に解決できないであろう。

同時に、携帯電話や喫煙などの迷惑行為が原因でトラブルが発生したときは、被害者が積極的に非常停止ボタンを使用して列車を止める習慣が確立されるようになれば、鉄道事業者も頻繁に発生する輸送障害対策の一環として、鉄道施設内の秩序や治安の保持にも少しはまじめに取り組むようになるのではないかと感じた次第である。

ちなみに、このときのK氏の話によれば、携帯電話や喫煙などの迷惑行為に起因する暴力事件は、マスコミで報道されないだけで、かなりの件数が発生しているそうである。かつて私が「交通事業者を原因者とする交通権侵害の構図」(『交通権』第21号所収)のI章2節で指摘していた問題が現実のものであることが、思いがけない形で裏づけを取れた体験でもあった。

(2006.12.25記)

■情報ファイル■

1. 書籍紹介

① 土居靖範,『交通政策の未来戦略 まちづくりと交通権保障とて脱「クルマ社会」の実現を』,文理閣,2007年1月,398頁,4000円+税,ISBN978-4-89259-536-3

※内容の詳細は、別途紹介の予定です。

【「まえがき」より抜粋】

(前略) 本書のねらいは、まず第1にわが国の地域旅客交通政策のあり方を問い直すことにある。40年余の交通政策の枠組みを再構築・転換することが最も迫られている。本書はクルマ(マイカー)の全面否定論ではない。本書の主題は、クルマに過度に依存した交通体系からの脱却を提案するもので、今後めざすべき「ポスト・クルマ社会」実現への具体的提言である。政府は自動車導入を全面的に推し進めてき、そして今なおそれを推進し国民の交通権を奪って矛盾を深化拡大している。政府

は更に追い討ちをかけるがごとく、自動車交通以外の残された公共交通機関分野において規制緩和の網をかぶせて、交通利用における安心・安全を大きく阻害し、一層国民の交通権を侵害しようとしている。

国の交通政策の方向をきっぱりと転換するには、クルマに代わる魅力的な、ひとと環境にやさしい公共交通機関のソフト・ハード両面の整備・拡充という、受け皿が伴わないとその実現は難しい。総合交通政策を打ち立て、交通権保障実現にむけての制度整備が欠かせない。そうした認識のもと本書は第2に、都市交通とルーラル地域に大別して具体的に21世紀の20年代初頭までにどういった公共交通システムを構築すべきか例示し提案している。この背景には、2030年から2035年には石油資源の枯渇が現実化するとの考えもある。

第3には、まちづくりと交通権保障を実現し、持続可能な住みつけられる地域にするための交通政策や制度・財源整備のフレームづくりを提案することにある。現状の地域公共交通整備の制度や財源確保は極めて貧弱で、住民の生活に最も密接に関係し、最終的な責任を負うべき地方公共団体にとって、クルマ社会や高齢者社会への対応が大きな課題と迫られていても、そうした対応ができる状況ではない。地域の再生・まちづくりの一体化・総合的な交通の位置づけは、今後わが国の交通政策の柱にするべきものとする。交通は生存権に係わる医療・福祉や働き方、教育のあり方と密接に関係するもので、生活の質を決める要といえる。

国や地方自治体は何のためにあるのか。住民の足を守るのか、最終的に誰なのか。交通事業者なのか。国(中央政府)なのか。あるいは地方自治体(地方政府)なのか。そこでの視点・基本フレームは、交通権保障である。それを実現してこそ、安心していつまでも住みつけられるまちづくりにつながるであろう。近年、高齢者・身体障がい者の社会参加の推進、高齢化社会の進行、景気後退・規制緩和に伴う地域交通問題の顕在化等を通じて、交通に関する権利意識が高まりつつある。そしてその権利意識の高まりは、「交通バリアフリー法」の制定、民主党・社会民主党による「交通基本法案」の国会提出等という形で政治・行政にも反映されつつある。こういった現状を踏まえると、「交通権」の位置づけは、今後のわが国の交通政策の柱にするべきものとする。(後略)

【目次概要】

第1部 戦後日本の旅客交通政策の帰結と今後の環境・与件：現代日本の都市交通の現状と問題点・課題 / 現代日本のルーラル地域交通の現状と問題点・課題 / 諸矛盾を激化させた主政策の分析 / 今後の与件と戦略課題

第2部 ひとと環境にやさしい都市交通を、まちづくりの中で実現しよう：TDM政策のパッケージ導入を / LRTを都市

交通の主角にする / 富山ライトレールの開業でLRT時代が
幕開け / バス改革も必要 / ソウル市交通改革の進展と評価・
課題 / 公共交通のネットワーク化・運賃面のバリアフリー化が
極めて重要

第3部 交通権を保障し、地域を再生するルーラル交通政策の
実現を：鉄軌道再評価の動きが台頭 / コミュニティバス改善
の動きが各地で台頭 / 地域地域で効果的な地域交通システム
を構築しよう

第4部 脱「クルマ社会」をめざす未来戦略：市民がつくり、
支える地域公共交通システムの構築と課題 / 地方自治体が地
域交通全体のコントローラーになる / まちづくりと交通権保
障とを実現する交通基本法制定を急ごう

第5部 資料編 (抜粋 藤井憲男)

②上岡直見、『新・鉄道は地球を救う』、交通新聞社、2007年2
月、275頁、1800円＋税、ISBN978-4-330-91007-9

【内容紹介】

帯のコピーに「鉄道が担う！環境的に持続可能な交通と社会
の実現」とあるとおり、鉄道は単に物理的に環境負荷が少ない
ことはもとより、交通事故の削減や、人々の移動の自由への貢
献など、広く社会全体の持続可能性を高める交通手段である。
鉄道を活用するために、「赤字・黒字」の発想から、「費用・便
益」の評価への転換を軸に、多面的な観点から、鉄道の社会的
な有用性を検討する。

【目次概要】

- 第1章 人間にとって交通とは
- 第2章 京都議定書目標達成計画と交通
- 第3章 都市・道路と交通の関わり
- 第4章 戦略的モダルシフト
- 第5章 鉄道の価値を「はかる」
- 第6章 コリドー・アプローチ
- 第7章 鉄道貨物の活用 (上岡直見)

◆前号(第26号)の訂正：書籍紹介『交通の産業連関分析』で、
「日本経済評論社」とあるのは「日本評論社」の誤りでした。
お詫びして訂正いたします。

2. 各地／各種団体による行事予定、新刊資料、その他の情報
は下記に掲載されています。

[http://homepage3.nifty.com/sustran-japan/datafile/events
.htm](http://homepage3.nifty.com/sustran-japan/datafile/events.htm)

■ニューズレター『トランスポート 21』の原稿を募集中です■

下記にしたがって、ふるってご投稿ください。

- ・内容：交通権に関わる身近なニュース、ご意見等
- ・締切り：特に設けません。
- ・字数：図表を含めて4,000字程度(参考：本号の1頁を文字
で埋め尽くすと約2,400字に相当します)。

・送り先：
336-0022 さいたま市南区白幡 3-1-9, 2-607 藤井憲男
e-mail: family.fujii@nifty.com

・入稿方法：①Wordおよび/または Excel で作成されたファ
イルを、e-mail の添付ファイルとして、上記藤井の e-mail アド
レスへお送りください。この時、メールのタイトルに「トラン
スポート 21 原稿」の文字を明記してください(藤井が承知して
いない方からのメールを迷惑メールとして排除することの防止
です)。②なお、念のため、「打ち出し原稿」を上記送り先へ
郵送してください。[e-mail が使えない場合は、CD-ROM で送
りください。短文の場合は、②の打ち出し原稿だけでもかま
いませんが、図表はご遠慮ください。FD は藤井のマシンで読めな
いため、使用不可です。]

・注意：①内容によってはレフリー(相当)に依頼して掲載可
否の検討をおこないます。その結果により内容の訂正をいただ
く、または、掲載ができない場合があります。なお、レフリー
により「掲載可」となった後の修正はできません(明白な誤字
訂正は除く)。②掲載にあたって、意味内容の変更は要しなく
ても、表現を変更した方がよいと判断される場合は、編集担当
理事および事務局長の判断により、これを変更する場合があります。
③印刷は白黒です(フルカラーではありません)。Excel
によるグラフ等の図表については、モノクロでの仕上がりを想
定して作成してください。(藤井憲男)

トランスポート 21 第 27 号

発行日：2007年3月3日
発行者：交通権学会事務局
〒525-8577 草津市野路東1-1-1 立命館大学経営学部
近藤宏一研究室気付
電話／ファクシミリ：077-561-4691(直通)
e-mail: kondok@ba.ritsume.ac.jp
編集担当者：藤井憲男、近藤宏一
交通権学会ホームページ：
<http://www009.upp.so-net.ne.jp/kotsuken-gakkai/>