



交通権学会ニューズレター トランスポート 21

第 28 号 2007 年 5 月 1 日



■研究助成金対象研究を募集しています■

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。

- ・2006 年度の補助金の実績額は 20 万円（1 件）でした。
- ・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 3 1 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

■研究大会での講演者は、予稿を提出してください■

- ◆形式：研究大会予稿集執筆要領（別紙；講演者へ送付します）参照
- ◆頁数：4 頁（統一します）
- ◆原稿形態：Word で作成してください。そのデータファイルを e-mail に添付してお送りください。なお、別途、打ち出し原稿（版下相当）を郵便でお送りください。
- ◆注意 1：印刷はモノクロです。原稿の元資料がカラーの場合、その色の違いを表現できないかもしれませんので、原稿作成者側で工夫・確認をしてください。
- ◆注意 2：提出された原稿のフォーマットは、全体のバランス等により、事務局にて修正をする場合があります。ご了解願います。
- ◆締切り：7 月 3 日（必着）
- ◆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

I. 理事会からのお知らせ

第 4 回もちまわり理事会（2007 年 4 月 19 日）で、以下の審議・決定／承認がなされました。

1. 新入会員

下記 2 名の入会を承認しました（敬称略）。

内田智也 日本大学商学部（大学院生）
松永和生 （社）地域発展計画研究者機構

2. 社会貢献賞の授賞について

富山市に授賞することに決定しました。

3. 研究大会（2007 年 7 月 21 日（土）～22 日（日）、於：明治大学）のプログラムについて

別掲（6 頁）のとおり決定しました。

4. 報告事項

4-1. 退会者

田中真人会員（逝去）

4-2. 部会開催報告

(1) 関東部会 3 月 21 日（水；祝）、13 時 30 分～17 時、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
①内田智也（日本大学大学院）「京葉工業地帯の発展と京葉臨海鉄道の生成・発展・限界」

②清水真哉（東京歯科大学）「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？」

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」

◇参加者 15 名、盛会にて終了。

（藤井憲男）

(2) 九州部会 3月31日(土), 13時~17時, 福岡市中央市民センター (第2和室)

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)について」

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」

◇当日はかなり活発な議論が行われ, 5時頃まで延びて終了しました。ちなみに熊本市における熊本電鉄と熊本市営電車との接続構想も, ようやく委員会設立にまで至ったそうです(詳細は熊本電鉄ホームページを参照方)。国労中央, 九州及び四国からの参加者5名を含め12名。懇親会も盛り上がりました。

(香川正俊)

II. 論説

「地域公共交通の活性化および再生に関する法律」 制定の意義と課題

—これを踏み台に交通基本法制定へ大きく飛躍しよう—

土居 靖範

(立命館大学, 本会会長)

1. はじめに

市場原理まかせ, 営利優先の政府の交通政策によって, 地方の公共交通が切り捨てられてきた。高齢社会に突入し地域交通の危機的状況がより顕在化している。

戦後1960年代の高度経済成長期に国家の諸機構と諸政策とをあげて追求されたモータリゼーションにより, わが国の交通構造は大きく変わった。いわゆる「クルマ社会」に突入したのである。モータリゼーションの推進の中で, 需要の減少から公共交通機関の経営は悪化し, 路線廃止や廃業が続いた。そのため「移動制約者層」は著しい増加を見た。これに拍車をかける動きが2000年に入って本格化した運輸事業の規制緩和政策であった。貸し切りバスや航空から始まり, 2000年3月から鉄道事業, 続いて2002年2月からは乗合バス事業の規制緩和が実施された。これによって, ルーラル地域のみならず全国的に公共交通機関の廃止に拍車がかかり, 移動制約者がさらなる増加を見ている。まったくの陸の孤島になっていく地域が急増し, 限界集落を中心に地域崩壊が進んでいる。

地域の公共の足を確保することが焦眉の急となっている。国もようやくこうした地域の交通を根本的に考え, 整備する必要性に迫られ, 内閣発議で「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律」(案)を今第166回国会に提出した。同法案は2007年4

月12日に衆議院を通過し, 参議院も通過し5月には成立するものと予想される。この法律で果たして地域公共交通が再生するかどうか, 見守る必要がある。私は4月10日(月)の衆議院国土交通委員会で参考人として, 意見陳述をしたので, 同法の意義と評価・課題を取り上げたい。

2. 「地域公共交通の活性化および再生に関する法律」の狙いと内容

この法案の提出趣旨を内閣法制局は, 「地域公共交通の活性化及び再生を総合的, 一体的かつ効率的に推進するため, 主務大臣による基本方針の策定, 地域の関係者の協議を踏まえた市町村による地域公共交通総合連携計画の作成及び地域公共交通特定事業の実施に必要な関係法律の特例のほか, 複数の旅客運送事業に該当し, 同一の車両又は船舶を用いて一貫した運送サービスを提供する新地域旅客運送事業の円滑化を図るための鉄道事業法に係る事業許可の特例等について定める必要がある。これが, この法律案を提出する理由である。」としている。

主務大臣は国土交通大臣と総務大臣である。同法案は, 大きく「路面電車の近代化(LRTの整備)」と, 「赤字ローカル鉄道の再生」をテーマに, 国として今後の支援策を方向づけるもので, 具体的には, 住民・自治体・公共交通事業者, さらに道路管理者, 公安委員会を加えた協議会の場で作った「地域公共交通総合連携計画」に基づいて, 国が認めた事業に対する規制緩和や地方交付税の優先配分や事業起債承認などで再生を支援するものである。

3. 「地域公共交通の活性化および再生に関する法律」の意義

公共交通事業の規制緩和によって, クルマ社会に取り残された人々をはじめとする「移動制約者」の交通手段がなくなろうとしている。高齢でマイカー運転が出来ない層も著しく増大してきている。地域公共交通の廃止は, 小・中・高校生やお年寄りの足を奪うことになり, ひいては地域の「衰退」を引き起こすことにつながる。持続循環型社会, 高齢福祉社会, 地域コミュニティの復興といった21世紀の豊かな社会づくりに向けて必要な課題の解決には, 地域での生活交通の再生がなくてはならない。地域再生・活性化および過疎対策の基本に, 生活交通の維持が位置づけられるべきである。その責務は地方自治体が最終的に負うべきである。

これまでわが国の公共交通分野においては採算性重視の姿勢が一貫して強められてきている。政府や国土交通審などの政策方針は市場原理まかせと営利優先が基本であり, 市場原理では到底やっていけない地域の生活交通は切り捨てても良いという姿勢は極めて問題といえる。国や交通事業者任せではなく, 住民に最終的に責任を負う地方自治体を中心となり地域交通政策

を全面的に展開することが核心で、その枠組みづくりが必要である。地域の交通はそれぞれの状況や地形等が違うので、住民参画で、きめ細かく手作りで行うことが望まれる。地方自治体の首長の姿勢やそこで働く自治体職員の力量・意欲が改めて問われることとなる。

基本的なスタンスとして、従来まで国および交通事業者任せであった地域交通政策の策定や実現の権限を、地域住民のくらしや生命に最終責任を持つ市町村等地方自治体に移すという、新しい枠組みを作る。そのため財源確保を伴ったシステムづくりが今後の焦眉の課題と考える。しかしこの法律はそこまでは踏み込んでいない。

この法律は国（国土交通省・総務省）が、公共交通の重要性を認識し、法律による活性化政策を示している。「地域公共交通総合連携計画」を策定するなど地方自治体による主体的な計画策定を基本とするなどで地方の主体性に配慮したことは、地方分権を進めるうえで評価ができる。具体的に運輸事業を明記し、予算を確保する道筋を立てたことは公共交通への国の積極的な行政方針として評価できる。国はこれまで交通機関ごとに助成するなどの施策をとっており、地方において総合的な地域交通政策を推進するうえで障害になっていたが、この法律で公共交通を一体的に事業化する形が出来たことは地方自治体が交通政策を推進するうえの円滑化が図られるため評価ができる。

4. これを踏み台に交通基本法制定へ大きく飛躍しよう

地域の交通は地域住民の生活の維持・質の向上に最終的責務を負う地方自治体が権限と財源を移譲されてはじめて実現できる。このたびの「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律」制定の次のステップとして、「交通基本法」を制定することが望まれる。

国民・住民の移動の足を守ることは、国および地方自治体の大きな責務である。こうした「交通権保障」の視点が極めて重要と考える。高齢福祉社会での公共交通の整備・充実を、まちづくりや豊かな医療福祉、教育等を実現する中核・「プラットフォーム」に据えて、今回の「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律」の運用が急がれる。

国は、国民の交通権（現代社会の移動の権利）を保障することを基本にした「交通基本法」を制定し、軌道法等の各交通事業法の全面的改編・再編も含めた、また長期的な道路政策も含めた、総合交通政策を樹立し、地方自治体に地域交通政策を策定し実現する権限を移譲し、公共交通整備基金（仮称）の枠組みづくりを含めた財政制度の確立をはかるべきと考える。今後それに向けた国民的な運動の展開を支える理論面の構築に交通権学会が一層尽力することが望まれる。

(了)

Ⅲ. 投稿

列車内での携帯電話使用に関する考察 上岡直見 (環境自治体会議 環境政策研究所)

最近、ニュースレターで、列車内での携帯電話使用に関する記事が掲載された。優先席に座っていた心臓ペースメーカー装着（と思われる）者が、向かい席の乗客による携帯メール使用のため体調が悪くなったと相手を非難した事例（No. 25）、および優先席付近で携帯電話メールを使用している乗客に注意したところ、逆に暴行を受けた（No. 27）という事例である。ここで、携帯電話の電磁波問題には下記の種類があるとされる。

- (1) ペースメーカーの動作を妨害する急性影響
- (2) 長期の曝露による脳などへの慢性影響
- (3) 電磁波に特に過敏な人への急性影響

ペースメーカーの動作妨害では、電源を入れておくだけで電波の放射が行われている点が問題とされ、「優先席付近での電源オフ」もこれを理由としている。しかしペースメーカーと携帯電話の問題は、もともと装着者自身が携帯電話を使用する際の影響について検討されたことが発端である。むしろペースメーカー装着者こそ、緊急に家族などと連絡が必要となる可能性が健常者よりも高いであろう。

循環器系の専門機関による試験でも、影響があるのは、特定の機種のみで、かつ電話機をペースメーカー直上に置いた場合であって、通常の使用方法では、ペースメーカー装着者本人が使用しても、影響を考慮する必要はないという見解が示されている^{*1}。以上より推定すると、優先席にペースメーカー装着者が座ったとして、向かい席で携帯電話を使用したとする状況では、かりに特定の機種のみで組み合わせであっても、携帯電話を原因としてNo. 25のような状況が起きるとは考えにくい。むしろ、優先席の付近で携帯電話を見かけただけで、ただちに心臓に異常が生じるかのような恐怖感や、No. 27のように携帯電話の使用をめぐる争いが起きるなど、心理的ストレスのほかが、ペースメーカー装着者すなわち循環器系に異常のある人に対してリスクが大きいのではないか。

そもそも携帯電話は、障がい者にとって有用な機器として歓迎された。多くの障がい者は、公衆電話の使用に制約を受ける場合が多い。携帯電話が高価だった時期には、障がい者が携帯電話を保有しやすいように行政が補助金を支給すべきであるとの要望もみられたほどである。

その一方で(2)(3)のリスクについては、よく引用されるスチュワート・レポート^{*2}など、影響があるとの専門的機関による報告がみられるので、慎重に検討しなければならない。もし影

響が科学的に立証されるなら、ペースメーカーを口実として優先席付近での電源オフを規定するだけでは意味がない。ただし本稿では、字数の制約からこれらについては触れない。

なおPHSは出力が弱いので問題が少ないとの見解もあるが、これには疑問がある。PHSは端末側の出力が弱いため車内側での問題は軽減されるとしても、反面で基地局を多数設ける必要があるために、基地局周辺で、電話機側とは比較にならない強い電磁波の曝露を受ける一般公衆の数が増えるからである。

ところで、鉄道事業者のマナーの呼びかけにも、いささか無頓着な内容があるように思う。関東のT社では定期的にマナーポスターが車内に掲示されるが、マナー違反（携帯電話、ヘッドホン音漏れなど）を行っている人物に対して、周囲の乗客が険悪な目つきで睨みつけているという、同じイラストレーターの作品と思われる絵柄が繰り返し使われている。

たとえ注意を促す意図があるにせよ、このようなコンセプトでは、かえって乗客同士のストレスを高めて車内暴力を誘発したり、良識的な利用者にとっても鉄道の利用がわずらわしい印象を与えるなど、マイナスの影響が大きいのではないかと懸念される。

現在は、とりあえず「マナー」の問題としておけば乗客側の責任になるという、事業者側のアリバイ作りの印象を受ける。そもそも「マナー違反」とされる行為の中には、「混雑」さえなければ特段に迷惑とは言えないものも少なくない。混雑をそのままにして乗客の「マナー」を過度に強調することは、鉄道の利用にネガティブな印象を与える影響も懸念される。

※1 <http://www.gik.gr.jp/skj/ppm/portable-telephone-njm.php3>

※2 http://www.hpa.org.uk/radiation/publications/documents_of_nrpb/abstracts/absd15-5.htm

(丁)

茨城交通湊線訪問記
上岡直見
 (環境自治体会議 環境政策研究所)

2007年4月に、所用で茨城県ひたちなか市を訪問した折、茨城交通湊線を見学した様子を報告する。同線は1913(大正2)年に開業した歴史ある鉄道で、JR常磐線勝田～阿字ヶ浦間の14.3km・非電化単線の路線(全線ひたちなか市内)を営業している。

しかし会社としての茨城交通自体が2005年2月に整理回収

機構に再生計画を提出し、不採算部門の整理として湊線の廃止が含まれている。これに対して、ひたちなか市・茨城県その他関係者は「湊鉄道対策協議会」を設置した。現時点では行政の支援のもとで、経営形態を刷新して存続する調整が続いており、ひとまず廃止が回避された状況である。



図1 茨城交通路線図(茨城交通ホームページより)



図2 キハ2004 勝田駅にて 旧国鉄準急塗装になっている。



図3 キハ2004 車内 木張りの床が懐かしい。

IV. 情報ファイル

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>



図 4 阿字ヶ浦駅構内に残る機関車給水塔



図 5 終点 阿字ヶ浦駅 近くには昔から有名な海水浴場や，国営ひたち海浜公園がある。

輸送人員が年間 72 万人（2005 年度）という小規模な鉄道であるが，旧勝田市と旧那珂湊市が合併した現在のひたちなか市（人口 15 万人）にあり，沿線の人口集積がそれなりに存在するので，手の下しようのない閑散路線とは思われず，沿線に観光施設・商業施設も存在する。意外なところでは軌道敷を利用したファイバー通信事業を行っており，この収入がかなりある。

運転状況は，日中に約 40 分間隔，最終列車は勝田発 22 時 20 分と，小規模ながら必ずしもサービスレベルが極端に低いわけではない。乗車してみて意外に感じたのは，勝田駅からわずか一つ先の日工前（日立製作所の関連会社）で，少数ながらビジネスマン風の利用者がみられたことである。

常磐線を利用して首都圏等から来る利用者にとって，わざわざ橋上駅舎に上がって駅の構外に出てからバスに乗り換えるよりも，駅から直接接続している鉄道線を利用したほうが便利である。このようなニーズを掘り起こしてゆくことにより，経営改善も可能ではないかと思われる。

（了）

■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：

- ① Word 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，その場合，図表はご遠慮ください。フロッピーディスク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良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 印刷はモノクロです（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）

交通権学会研究大会 プログラム
2007年7月21日(土)～22日(日)
於：明治大学

【第一日目：7月21日(土) 13:00～20:30】

- 13:00 開会(受付は12:00より)
- 13:00～13:10 開会の辞(会長, 大会長)
- 13:10～15:45 シンポジウム「交通権の到達と課題」
 「21世紀における交通権思想(仮)」
 日比野正己(長崎純心大学)
 「地方交通の20年と活性化法(仮)」
 土居靖範(立命館大学)
 「JRの20年をふりかえる(仮)」
 安藤陽(埼玉大学)
 「交通基本法をめぐる現状と課題(仮)」
 戸崎肇(明治大学)
- 15:45～16:00 休憩
- 16:00～16:30 社会貢献賞(富山市)表彰と報告
- 16:30～17:00 研究助成金による研究成果報告
 「規制緩和後の地域バス交通の方向性—九州・
 沖縄・山口の事例を中心に—」
 前田義弘(九州大学大学院)
- 17:00～18:30 交通権学会総会
- 18:40～20:30 懇親会

◆理事会(第一日目 09:30～12:00):開会に先立って、理事会を開催しますので、理事の皆様はご参集ください。

【第二日目：7月22日(日) 09:00～16:40】

- 09:00～13:50 自由論題(報告18分, 討論7分; 全9件)
- 09:00～09:25 「航空におけるローカル線の実情と課題(仮)」
 小川竜明(明治大学大学院商学研究科)
- 09:25～09:50 「内航海運業界の経営上の問題点と課題—モーダルシフトの受け皿の育成」
 堀内重人(都市交通問題研究家)
- 09:50～10:15 「第三セクター京葉臨海鉄道の生成と総武線・房総西線の輸送力問題(仮)」
 内田智也(日本大学大学院)

- 10:15～10:40 「地方鉄道廃止施策の内実と展開～ふるさと銀河線での会議開催過程の検討を中心に」
 武田泉(北海道教育大学札幌校准教授),
 中山義基(同志社大学大学院),
 森久保夏樹(北海道大学農学部農業経済学科)
- 10:40～10:50 休憩
- 10:50～11:15 「バスマップで見える地域交通の現状と課題」
 松原光也(関西大学大学院文学研究科)
- 11:15～11:40 「特急列車の車内設備のバリアフリー化と受動喫煙防止の現状と課題(仮)」
 半沢一宣(交通権学会会員)
- 11:40～12:05 「『スローライフ交通教育』をめざして」
 前田敏章(高校教員, スローライフ交通教育の会)
- 12:05～13:00 休憩
- 13:00～13:25 「スウェーデンにおける移動のナショナルミニマムの地域的保障」
 井本正人(高知女子大学教授)
- 13:25～13:50 「北海道における移動制約者の交通獲得経緯と成果(仮)」
 高森衛(全国障害者問題研究会)

13:50～14:00 休憩

14:00～16:30 セッション「数字で見る交通権」
 [調整中]

- ・イントロダクション 上岡直見
- ・テーマ1 「方法論、背景」 宇都宮浄人 [調整中]
- ・テーマ2 「平等性」 森すぐる
- ・テーマ3 「安全性」 曾田英夫
- ・テーマ4 「利便性」 藤井憲男 [調整中]
- ・テーマ5 「環境性」 上岡直見
- ・テーマ6 「交通従事者」 川村雅則

16:30～16:40 閉会の辞

16:40 閉会

(以上)

トランスポート 21 第 28 号

発行日：2007年5月1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.ritsumei.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/>