



交通権学会ニューズレター  
**トランスポート 21**  
 第 33 号 2008 年 12 月 10 日



トピックス

- ◆ 2009 年の研究大会は  
 2009 年 7 月 18～19 日 関西大学（大阪府吹田市）  
 にて行ないます（統一論題の発表と、自由論題報告の  
 募集は次号で行ないます）。[本文参照]
- ◆ 社会貢献賞の推薦をお願いします。  
 締め切りは 2009 年 1 月 15 日です。[本文参照]
- ◆ 関東部会、中部・関西部会を開催します。  
 関東部会 2008 年 12 月 20 日 明治大学  
 中部・関西部会 2008 年 1 月 24 日 名城大学  
 報告者募集中 [いずれも、本文参照]

(2) 『交通権』第 25 号の会員外への頒布に際しては、正誤表  
 を挟み込む。図書館納品分はのり付けする。他。

4. 理事および監査委員の確定について  
 最終調整中。2009 年 1 月中旬に決定する。

5. 社会貢献賞の募集について  
 今回の日程を下記とします。  
 1 月 15 日 推薦締切  
 2 月 28 日 選考委員会の見解確定（予定）

6. 研究奨励基金の積み増し  
 総会で報告されたように、島原健三先生より研究奨励基金の  
 積み増しをいただきました。詳しくは次号のニューズレターに  
 掲載します。

I. 理事会からのお知らせ

2008 年 12 月 10 日の持ち回り理事会にて、下記の各項目が決  
 定/承認されました。

1. 入会（敬称略）  
 入会者：芦沢尚達（静岡大学大学院）  
 退会者：1 名

2. 来年度研究大会・総会について  
 日時と場所が決定されました。  
 日時：2009 年 7 月 18-19 日  
 会場：関西大学 100 周年記念会館（大阪府吹田市）  
 なお、  
 ・2009 年 1 月にニューズレター、ホームページで統一論題テー  
 マを発表し、自由論題の報告者を募ります。  
 ・3 月末までに統一論題・自由論題の報告者を決定します。

3. 『交通権』誌の写真掲載ミスの取り扱い  
 『交通権』第 25 号掲載の半沢会員論文における写真掲載ミス  
 について、次のように取り扱います。  
 (1) ニューズレターおよびホームページに謝罪文入りの訂正  
 記事を掲載する（本号掲載）。

II. 交通権学会社会貢献賞の推薦の募集について

会員の皆様におかれましては、受賞候補の推薦をお願い  
 します（自薦でも構いません）。(本賞の詳細は下記)

締め切り：2009 年 1 月 15 日  
 応募先：事務局長宛（8 頁参照）

本賞は、交通権の普及と定着のため活動を続けている本学会  
 として、個人または団体による交通権の前進のために有用な社  
 会的実践を顕彰するものです（2005 年 7 月設置）。

【対象】 交通権実現の観点から有益と認められる社会的実践  
 を行った国内外の個人又は団体。  
 上記の社会的実践とは、推薦・自薦の時点から遡っておおむね  
 3 年以内に行われたものをいう。

【候補の推薦】 本会会員は、本賞にふさわしいと思われる個  
 人又は団体を推薦することができます。また、本賞の受賞を希  
 望する国内外の個人又は団体の代表は自薦することができます。  
 推薦又は自薦期間は、毎年 8 月 1 日から 12 月末日です。この期  
 間中に推薦・自薦のあったものについて審査し、翌年 7 月の年  
 次総会の場で受賞者（又は受賞団体）を発表します。応募希望者  
 は所定の用紙に必要事項を記入し、交通権学会事務局宛に郵送  
 してください。

不明な点があれば事務局までお問い合わせ下さい。(推薦・自薦のための用紙は本学会のホームページからダウンロードできません。)

【選考・授与】 選考は学会内に設置した選考委員会が行い、各年度の研究会・総会の会場において授与します。

【その他】 授与された個人又は団体は、研究会の場合及び会誌「交通権」誌上において、表彰対象となった事業について報告する義務が生じます。

### Ⅲ. 写真の差し替えについてのお詫びと訂正、差し替えのお願い

2008年12月10日 交通権学会理事会

『交通権』第25号の半沢一宣氏の論稿に写真の間違いがありました。

105ページの写真⑤は下記の写真のうち右が正しいものです。ご参照いただく際には差し替えをお願いいたします。著者の半沢氏にはたいへんご迷惑をおかけし、お詫び申し上げます。

第25号は経費節減と作業の簡略化のために著者校正を廃止し編集部のみで校正を行うことを試行しましたが、編集委員も理事の中で互選されたアマチュアであるため、完全を期すことは難しいことが浮き彫りになりました。したがって、第26号からは著者校正を復活することにしました。

なお、ニューズレターの紙面の都合で訂正のお知らせが遅れましたことをあわせてお詫びします。

(105頁上段 写真⑤) 誤り写真



正しい写真



### Ⅳ. 部会開催報告

#### 1. 北海道部会

##### ○札幌フォーラム「交通死ゼロへの提言」

主催：交通事故調書の開示を求める会

協力：交通権学会北海道部会、北海道交通事故被害者の会、ス

ローライフ交通教育の会

日時：2008年11月16日(日) 13:15~16:30

場所：かでの2・7(札幌市中央区北2西7)

プログラム：

- ① 訴え：「娘は悪くない。捜査と裁判に公正を求めて」白倉博幸、裕美子(遺族 南幌町)
- ② 提言：「いのちの教育としての交通教育を」池田考司(江別高校教諭)
- ③ 提言：「交通運輸業界における規制緩和と安全問題」川村雅則(北海学園大学准教授。労働経済学)
- ④ 講演：「公正捜査のために、今こそ交通事故調書の早期開示を」柳原三佳(ジャーナリスト)
- ⑤ パネル討論：「公正な捜査と裁判のために～交通事故調書開示への課題～」柳原三佳、青野渉(弁護士)、内藤裕次(弁護士)、白倉博幸・裕美子

(北海学園大学 川村雅則)

#### 2. 九州・沖縄部会

##### ○LRT等に関するシンポジウム

(「新都心にLRTを走らせる会」と共催)

日時：2008年9月13日(土) 13:00~16:30

場所：沖縄国際大学

報告：

- ・下村仁士(全国鉄道利用者会議)：「日本におけるLRT整備の現状と課題～事例から考える～」
- ・富本実(NPO新都心にLRTを走らせる会代表)：モノレールとLRTではじまる新たな沖縄の鉄道
- ・桃坂豊(JR九州鉄道ファン懇話会会員、鉄道エッセイスト)：軽便鉄道の歴史と未来への展望

【当日の概要】：9月13日(土)、那覇市の「新都心にLRTを走らせる会」と共催でLRT等に関する市民向けシンポジウム(パネリスト：下村仁士会員、富本実氏、桃坂豊氏)を開催しました。参加者は与那原町長、県会議員、報道各社、学者・文化人、沖縄市や北谷町等、沖縄各地から集まった市民の方々など総勢89名を数え、部会創設以来最大のイベントとなりました。シンポジウムでは活発な質疑応答が行われ、予定時間を30分超過しました。「走らせる会」側でも今までの集会の中で最も人が集まったとのことで、共催という形が相乗効果を生じたと思われます。会員の参加は過半数に当たる7名でした。また開催に当たっては、照屋寛之会員(沖縄国際大学)の徹底した準備と御尽力があったことを付言しておきます。なお、前日にはトランジットモールに関するヒアリングを部会独自で行いました。

(熊本学園大学商学部 香川正俊)

◆投稿欄に照屋会員のレポートを掲載しています(編集部)

## V. 部会開催予定

### 1. 関東部会

○第1回 2008年12月20日(土)

時間：13時30分～17時00分

場所：明治大学 駿河台キャンパス リバティタワー8階  
1084号教室(東京都千代田区神田駿河台1-1; JR中央線・総武線・東京メトロ丸ノ内線「御茶ノ水駅」下車徒歩3分)

講演：

(1) 教職員の「自家用通勤」に関する一考察 椎名文彦

これまでの交通・環境・まちづくりの接点にある「通学路」に関心を持ってきた。小学校区という地域(明治22年に成立した旧村)がもつ地力の一つが通学路に表出していると考え。子どもが安全に安心して歩ける通学路には、人間形成力を秘めているからである。だが、私を含めた教職員は、その通学路に車を乗り入れてきた。このことの意味を自問することを通して「脱クルマ社会」への接近を図ろうと試みたのが、本報告である。「研究ノート」というものである。

(2) 自動車燃料や高速道路の費用の変動が公共交通に及ぼす影響について 上岡直見

自動車燃料価格の高騰と再下落、高速道路の無料化・値下げの提唱など、自動車交通の費用の変動がみられる。このことが鉄道・バスなど公共交通にどのような影響を及ぼすかを数量的に推定する。またこのことから、自動車から公共交通に転換を促進するにはどのような経済政策が必要かを検討する。

(3) 電気鉄道およびLRTのパラダイム・シフトと都市交通の現状に対応した交通権の保障 小山徹

元来、外部電源方式によって電気車が運行されている鉄道を電気鉄道と呼び、蓄電池や原動機を搭載した電気車による電気運転では電気鉄道とされなかった。近年、蓄電池のみならず燃料電池の開発で、架線なしのLRTやバスそのものによる無軌条のBRTが実現し、都市電気鉄道やLRTにパラダイム・シフトが生じつつある。ところが、現用されている電池の耐久・信頼性を勘案し、多数の短時間大電流充電所、その配電網整備を考えると、架線を通じ大規模発電所から給電され、軌条で案内されると共に情報を得て安全制御される電気鉄道式LRTの方が交通権は保障されよう。

○第2回 2009年3月7日(土)

時間：13時30分～17時00分

場所：明治大学 駿河台キャンパス アカデミーコモン9階309H教室

発表者募集：平成21年1月30日までに曾田まで

(戸崎肇、曾田英夫(文責))

### 2. 中部・関西部会

○第1回 2009年1月24日(土)

時間：14時～17時

場所：名城大学名古屋駅前サテライト教室(名古屋市市中村区名  
駅3-26-8 名古屋駅前SIAビル13階、

<http://www.meijo-u.ac.jp/campus/shisetsu/sate.html>)

プログラム：

14:00～14:50 ゲストスピーカーによる講演(質疑応答含む)  
名城大学理工学部教授 松本幸正氏「利用実態と利用者意識に基づくコミュニティバスの特性分析」

松本先生は、日進市や東郷町の地域公共交通会議の会長をされています。講演では、先日、日進市で実施されたアンケート調査に基づいてお話いただきます。日進市の「くるりんバス」は、どんどん利用者が増えコミバスの優等生として有名です。興味深いお話がうかがえると思います。

15:00～17:00 学会員の報告

報告時間一人30分、質疑応答10分で、3名の報告を募集します。ふるってご応募ください。なお、応募者多数の場合は、調整させていただきます。

応募先：masami-m@ohkagakuen-u.ac.jp

yyamamo@ccmfs.meijo-u.ac.jp

締切り：2008年12月27日

17:00～ 懇親会

名古屋駅周辺で懇親会を行います。こちらふるってご参加ください。現在のところ場所未定。参加費3,000～5,000円。  
(桜花学園大学 森田優己、名城大学 山本雄吾)

## VI. 投稿

盛況に終わった九州沖縄部会  
沖縄国際大学法学部 照屋寛之

沖縄では那覇市のほんの一部でモノレールが走ってはいるものの、他府県のように鉄道、地下鉄、路面電車、新幹線などの公共交通が整備されていない。「公共交通疎地」といっても過言ではあるまい。ところが、沖縄でも戦前は軽便鉄道が走っていた。戦争で破壊され、その後再建されることもなく車社会となった。沖縄が戦後米軍統治下にある27年間のあいだに他府県では鉄道、路面電車、バスなど公共交通は飛躍的に整備され、今日に至っている。然るに、沖縄は今なお公共交通の整備が遅れ、多くの県民が車に依存し、結果的に慢性的な交通渋滞による経済的損失はもちろんのこと、車を利用できない高齢者の移

動など多方面にわたって大きな支障が指摘されている。沖縄は長寿県ではあるが、高齢者の方々の移動はほとんど保障されていない。

さらに、車社会の到来により郊外に大型ショッピングセンターが次々と建設され、郊外は賑わっているものの、かつての商店街は衰退を余儀なくされ、その活性化は大きな課題である。しかし、車に依存した生活の中でその活性化は極めて困難である。その復興のためにも路面電車などの公共交通の整備を求め声が出はじめている。車社会は「ドア トゥ ドア」で便利であるが、以上のように、その副作用はあまりにも大きすぎる。特に車社会の沖縄の公共交通は危機的といっても過言ではなまい。今のような車依存の生活でいいのか、その持続可能性はあるのか。公共交通のあり方を路面電車の導入を含めて真剣に検討すべき時期に来ている。

このような折に、去る9月13日、沖縄で交通権学会九州沖縄部会を開催したことは、実にタイムリーであり、意義深いものであった。今回よりこれまでの九州部会は、会員のご配慮により九州沖縄部会と名称も変わり、その初めての開催が沖縄となった。沖縄での部会は、「NPO新都心にLRTを走らせる会」との共催で行われた。当日は台風接近で天気が悪く、参加者の人数が気になったが、89人の参加者で席もかろうじて足りたほどの実に盛況ぶりであった。報告も沖縄の公共交通を考える上で内容的に参加者のニーズにマッチしたものであったことが研究会を盛り上げた。

下村仁士会員（全国鉄道利用者会議政策企画局長）は、「日本におけるLRT整備の現状と課題～事例から考える～」で報告し、①LRTに対する補助制度の現状、②LRT導入の成功事例、③困難に直面している事例、④成功と困難への直面を分ける要因、を詳細に報告した。①から④までの報告はどれも沖縄がこれから路面電車の導入を考える際に大いに参考となる内容であった。特に補助制度の充実がLRTの導入を大きく左右するのではないだろうか。自治体が事業を展開するにはどうしても補助制度があるものが優先されてきたのも事実である。これからLRTが普及するかどうか補助制度の如何によっても過言ではあるまい。

富本実（NPO新都心にLRTを走らせる会代表）氏は、「モノレールとLRTではじまる沖縄の鉄道」で報告し、フランスのストラスブールのLRTなどを映像で紹介しながら、路面電車のメリットを中心に報告した。日頃の生活で車社会を当然のことと考えていた市民にとっては、衝撃的であり、公共交通のあり方を考える上で発想の転換になったに違いない。沖縄には現在およそ95万台の車が走っている。車の購入、税金、車検費用、任意保険などすべて個人で負担しなければならない。その費用はおよそ3000億円になるとの試算である。沖縄県民

は交通手段を確保するためにこのような巨額の金を毎年のように負担していることになることを詳細に報告した。

桃坂豊（鉄道エッセイスト）氏は、「軽便鉄道の歴史と未来への展望」のテーマで報告した。おそらく桃坂氏は、沖縄県民よりもかつて沖縄にあった、「軽便鉄道」について詳しいのではないかと、思うぐらい軽便鉄道についての詳細な報告であった。報告では調査した軽便鉄道のあったレール後、駅舎跡など、沖縄の住んでいる者でも聞いたことも、見たこともないような軽便鉄道についての報告で、出席者の共感を呼んだ。特に桃坂氏の報告で意外であったのは、「軽便鉄道は爆破され、実質的には廃線になっているが、関係省庁に廃業届けは出してないので、現在、軽便鉄道は法的には廃線ではなく、運休であるという解釈もできるのではないかと。そうであれば、沖縄で鉄道を開業する際の免許の申請は要らないのではないかと」ということであった。これには参加者もびっくり仰天であった。

以上、3人の報告に参加者は熱心に聴き入った。報告者への質問も予想以上に多く、時間が足りないほどであった。参加者の関心の高さに主催者のほうが驚いたものである。一番印象に残ったのは、「沖縄の軽便鉄道は、日本がアメリカと勝手に戦争したために破壊されたのであり、その再建の責任は日本政府にある。費用がいくらかかるが、政府は鉄道を敷設すべきではないか。県民は復帰50年の記念事業として路面電車の導入を政府に要求すべきだ」という会場から意見であった。なぜ鉄道のない沖縄で路面電車をメインテーマにした研究会が熱気にあふれるのであったか、多くの会員は疑問を抱くであろう。今、沖縄では富本実氏を中心に公共交通を考えるために、「NPO新都心にLRTを走らせる会」を結成し、少人数ではあるが公共交通について、とりわけ路面電車の導入の機運を盛り上げるために勉強会をしている。沖縄県民の中にも沖縄の公共交通の現状には危機感を持つ者が増えてきているのではないだろうか。

#### 東武東上線ときわ台踏切「事故」への疑問符

鉄道の定時性を守るためには、  
救える命を見殺しにするのもやむを得ないのか？

半沢 一宣

【編集部より】 本号および次号に半沢一宣会員による投稿を掲載します。これは、投稿以前（「安全問題シンポジウム」2007. 11. 10）からの半沢会員と編集部との間での以下に掲げる認識の不一致があり、特例として理事会の承認を得て、**査読無しで分割掲載する**ものです。

① 不一致の要点は、「本学会主催の『安全問題シンポジウム』において、半沢会員がご自身の論文を会場で配布するご希望を示されたことに対して、主催者（本学会理事会）は、当該シンポジウムにはなじまない

と判断し、事務局から半沢会員に対して発表の場としてニューズレターへの投稿を勧めた（したがって、ニューズレター編集部では一般投稿と同じ扱いとした）、「一方、半沢会員は、ニューズレターへの掲載は事務局が要望したのであり、したがって、当該論文は長さ、内容等について無修正で掲載されるべきものと理解した」にあります。

② 半沢会員には、査読結果に対する【修正稿】を提出していただきましたが、その際、論文の長さの短縮については『投稿規程を満足するような短縮は困難』との判断をいただきました。その結果を受けて、理事会では『今回は特例として、修正意見に対する査読者の最終判定を経ずに掲載する。ただし、分量と紙面スペースを勘案して、2～3回に分割して掲載することを検討する』として、半沢会員へ通知しました。

③ ②を受けて、半沢会員より【再修正稿】とコメント（『以前の査読結果で指摘された必要な修正を行いつつ、分量を初稿並みに戻しました。これは、複数回に分けて掲載するのであれば、必ずしも投稿規定の「5000字程度」にとらわれる必要はないのではないかと判断し、検察批判などを復活させたためです。』）を受領しました。

◆以上の経過を経た結果、本号と次号で掲載するものは、③の【再修正稿】となっています。

## 1. はじめに

2007年2月6日、東武鉄道東上線ときわ台駅構内の「東上本線第22号踏切」で、踏切道内に侵入した自殺志願とみられる女性を助けようとした、警視庁板橋警察署の宮本邦彦警部<sup>(注1)</sup>が下り急行列車にはねられ、12日に死亡するという「事故」が発生した。

この「事故」については、マスコミはもとより警視庁や地元住民も「自らの危険を顧みず市民を救った勇気ある行動」と宮本警部を讃える美談としてしか総括していない。

しかし、本当にそれでいいのか。

東上本線第22号踏切には、踏切道内の支障物を検知して緊急停止信号を発報する「踏切支障報知装置」<sup>(注2)</sup>が設置されていた。ところが、この「事故」が発生したときには、この装置が作動していなかったという報道がある<sup>(注3)</sup>。更に、筆者がこれまでに見聞してきた様々な情報を総合すると、今回の「事故」は、東武鉄道や国土交通省が、踏切支障報知装置に以下に記す欠陥があることを認識していながら、それを放置していたことによって未然防止が図られなかった「事件」である疑いが極めて濃厚であると結論づけざるを得ないのである。

本稿では、筆者が居住する竹ノ塚に続いてときわ台でも再び犠牲者を出した東武鉄道と関係機関との安全管理意識に対する疑問点を提起したい。

## 2. 踏切支障報知装置の概要と、その欠陥

踏切支障報知装置の原理は、宝石店や美術館などの防犯装置

と同じである。列車が踏切に接近し遮断機が下りるのに合わせて、高さ70cmの2個1組の装置の間で赤外線信号を送受する。それが遮断されることで踏切道内に障害物が存在することを検知し、緊急停止信号を発報する仕掛けである。

問題は、その作動条件である。宝石店などの防犯装置では、赤外線信号が一瞬でも遮断されれば、直ちに装置が作動する。ところが、東武鉄道の踏切支障報知装置では、赤外線が6秒以上続けて遮断されないと、緊急停止信号を発報しない。

このことから、東武鉄道の踏切支障報知装置には、

「その前を6秒以内に通り過ぎてしまう歩行者や自転車など（以下「歩行者等」と記す）が踏切道内にいても、それを踏切道内の異常（危険）として認識しない、したがって接近中の列車を緊急停止させることができない」

という欠陥があることが指摘できる。

## 3. 東武鉄道が踏切支障報知装置の欠陥について以前から認識していたことを示す、数多くの証拠・証言

### (1) 東武鉄道本社の元運転課長が、公の場（法廷）で欠陥の存在を認める証言をしている

2005年10月7日、東京地方裁判所で竹ノ塚踏切死傷惨事の当事者であった元踏切保安係（懲戒解雇）の第4回公判<sup>(注4)</sup>が開かれたとき、死傷惨事発生当時東武鉄道本社の運輸部運転課長だったI氏が、弁護側証人として出廷した（筆者も傍聴）。

このとき弁護側は、死傷惨事発生現場である「伊勢崎線第37号踏切」が、同年9月29日から自動化された後の踏切の安全管理体制について、I氏に尋問した。そのときI氏は、

「車対策としては発報信号を設置しました。これは踏切内に6秒以上滞留している支障物を検知すると、自動的に作動するものです。ただ、車対策としては手動式のほうが安全だと考えていました。6秒の分だけ素早く対応できるからです。事実、第37号踏切では、自動車による事故は過去にも発生したことはありませんでした」（要旨）

と証言していた。

もしもI氏が、筆者が指摘する踏切支障報知装置の欠陥について認識していなかったとすると、I氏は「6秒云々」と証言できたはずがない。

つまり、法廷でのI氏の証言は、彼自身ひいては東武鉄道が、「踏切支障報知装置が踏切道内の障害物＝危険を察知し緊急停止信号を発報するには、自動車その他の支障物が装置の前に6秒以上滞留し続けることが必要であること」

言い換えれば、

「踏切支障報知装置には『その前を6秒以内に通り過ぎてしまう歩行者等が踏切道内にいても、踏切道内の異常（危険）として認識せず、緊急停止信号を発報しない』という欠陥が

ある」  
ことを認識していたことの裏返しに他ならない。

なお筆者は、踏切支障報知装置が作動するのに必要な赤外線信号の遮断時間が6秒であることは、自動化後の踏切に配置されている、複数の踏切警備員からも証言を得ている。警備員にしても、あらかじめ東武鉄道からそういう説明を受けていなければ、通行人に6秒云々の説明はできないはずである。

## (2) 足立区議会の委員会で、足立区の担当者が東武鉄道に照会した結果として、法廷でのI氏の証言と同じ内容の報告をしている

筆者は2007年6月、ときわ台での「事故」の再発防止を求める目的で、地元の足立区議会に「踏切支障報知装置の欠陥の是正を求める陳情」<sup>(注5)</sup>を提出した。

同年8月29日に、この陳情が付託された交通網・都市基盤整備調査特別委員会が開かれ、陳情の審査が行われた(筆者も傍聴)。そのとき、足立区都市整備部市街地整備・立体化推進室の担当者から、踏切支障報知装置について東武鉄道に照会した結果が報告された。それによれば、東武鉄道は、

「踏切支障報知装置は、自動車のエンストなどを想定した装置として、作動時間を6秒に設定している。歩行者等が踏切道内に取り残されたなどの異常を検知する装置については、現在研究開発中である」(要旨)

と回答しているとされている。

この回答も、東武鉄道が「現行の踏切支障報知装置では、踏切道内の歩行者等の存在を検知できない」という欠陥を認識していることの証左である。東武鉄道にそういう認識がないのだとしたら、東武鉄道から「研究開発中」云々という回答が出てくるはずがない。言い換えれば、東武鉄道がそういう装置の研究開発を行う必要性を認識している理由を、説明できなくなってしまうからである。

## 4. ときわ台惨事の1年前に竹ノ塚で発生していた、踏切支障報知装置の欠陥に起因するインシデントの概要と、関係機関の対応

筆者は、2006年3月15日夕方、竹ノ塚駅構内北側の「伊勢崎線第38号踏切」の西側で、竹ノ塚駅付近鉄道高架化促進連絡協議会(足立区、足立区議会、地元住民団体などで構成)が、第37号踏切での死傷惨事1周年に合わせて発行した『竹ノ塚駅付近鉄道高架化促進連絡協議会ニュース』号外を街頭配布していた。

このとき、長時間の踏切遮断により滞留していた大勢の歩行者等が、踏切が開いた僅かの時間内に渡り切れず、かなりの人数が踏切道内に取り残される事態が発生した。筆者は取り残さ

れた歩行者等の脱出を助けるため、かなりの間、下りてくる遮断機を手で支え続けなければならなかった。全員が踏切道外に脱出し終えたときには、もう上り準急列車が第38号踏切から見えるところまで接近していた。しかし、上り準急列車は減速もせず警笛も鳴らさず、何事もなかったかのように通常どおりの速度で通過していった。

このとき、第38号踏切にも設置されていた踏切支障報知装置が作動していたのであれば、上り準急列車は緊急停止していなければおかしい。すなわち、踏切支障報知装置は、このとき作動していなかったわけである。

この原因については、踏切道内を移動する歩行者等の群れの隙間から断続的に赤外線信号が届くため、上に記した、

「踏切支障報知装置の前を6秒以内に通り過ぎてしまう歩行者等が踏切道内においても、それを踏切道内の異常(危険)として認識しない」

という装置の欠陥が露呈したことによるものとしたか、他に説明のしようがない。

更に、このとき筆者が遮断機を手で支え続けていたことで、遮断機が完全に下りない異常な事態が発生していたにもかかわらず、そうした異常を接近中の列車に知らせ緊急停止させる装置が設置されていない疑いも、浮上してきたと言える<sup>(注6)</sup>。

筆者は、このインシデントが発生した事実と、踏切支障報知装置の欠陥についてはそれが重大事故を誘発する危険がある問題を通報するため、同月26日に警視庁竹の塚警察署へ出向き、また同日付けで国土交通省の航空・鉄道事故調査委員会(以下「事故調」と略)へ対応を求める要請書<sup>(注7)</sup>を送付した。

ところが、対応に出た竹の塚警察署の当直刑事2名は、いざいざ「具体的な人的被害が発生していない現時点では捜査できない、国土交通省など専門機関に通報してほしい」と言い、筆者が持参した文書(事故調べて要請書とほぼ同じもの)の受け取りを拒絶した。

また事故調からも、事実関係の詳細の問い合わせその他の連絡は、一切ナシのつぶてであった。

## 5. なぜ踏切支障報知装置の作動時間を短縮できないのか

ときわ台での「事故」は、踏切支障報知装置が踏切道内の歩行者等も検知できるよう、その作動時間を6秒よりももっと短く設定していれば、未然に回避できた可能性がある。

しかし、現実にはそうでないのは、以下のような理由からと推察される。

踏切支障報知装置の作動時間を短くすればするほど、例えば鳥が装置の前を飛び回ったり、いわゆる「開かずの踏切」にしびれを切らせた通行人が遮断機をくぐり抜けたりするたびに、電車が緊急停止を強いられる回数も増える。そうなると、ダイ

ヤが乱れる頻度も高くなり、鉄道事業者はそのことで利用者や社会から、より強く批判されるようになる。本来は立体化によって踏切それ自体をなくするのが解決策の正論であっても、それは費用や工期の問題から、一朝一夕には難しい。

つまり、東武鉄道の踏切支障報知装置の作動時間が、歩行者等の検知には無効な6秒という時間に設定されているのは、東武鉄道が踏切事故の防止＝安全よりも、定時運転確保については社会的体面（メンツ）のほうを優先させている経営姿勢の反映である、と言えるわけである。

(注1) 宮本邦彦警部は、殉職後に生前の巡査部長から二階級特進。

(注2) 「踏切支障報知装置」は、一般には「障害物検知装置」と呼ばれることのほうが多いようであるが、本稿では東武鉄道での呼称に従い「踏切支障報知装置」と記す。

(注3) 『読売新聞』2007年2月7日朝刊社会面。

(注4) 事件番号「平成17年刑(わ)第1481号」。

(注5) 陳情の受理番号は「19第16号」。陳情の全文は足立区議会のHP <http://www.gikai-adachi.jp/> に掲載中。(2008年6月25日付けで不採択と議決)

(注6) このインシデントとは別に、当地の踏切で通行人が踏切道内に取り残されそうになったときには、踏切警備員が下りてくる遮断機を手で支えている実態が日常化していることについては、東武鉄道本社でも把握しているとされている(2006年8月30日に開かれた足立区議会交通網・都市基盤整備調査特別委員会で報告された、足立区都市整備部市街地整備・立体化推進室の担当者からの照会に対する東武鉄道の回答)。

(注7) 筆者の知人提供のHP(下記)に掲載中。

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

(以下、次号)

## ■情報ファイル■

### 1. 会員の新著紹介

○土居靖範『生活交通再生一住みつづけるための“元気な足”を確保する一』2008年11月発行、自治体研究社、1、800円、ISBN978-4-88037-522-9

現在、わが国では、自治体の財政難のもとでバス路線の廃止が相次ぐなど、生活交通の確保が困難となる地域が拡大している。本書は、その副題が「住みつづけるための”元気な足”を確保する」とあるように、「誰もが安心して自由に移動出来るための公共交通」をどのように実現していくかという地域の課題に応えるべく、国内の成功事例から教訓を導き出しその処方箋を提示したもので、時宜を得た好著である。

本書は3部から構成されている。

第1部は、「地域交通における危機的状況の深化とその背景」となっていて、まず、近年の地方における鉄道やバス路線の廃止によって公共交通のサービスレベルが著しく下がり生活交通が危機的状況にあることを明らかにする。次に、そうした状況を惹起せしめたのが高度経済成長期のマイカー・モータリゼーション推進政策にあったことをわかりやすく論じつつ、国の戦後の交通政策について概括的な評価を行っている。そして、今後の交通社会を展望して、その与件として「長命社会到来による移動制約者の著しい増加」、「石油価格の高騰、その枯渇」、「地球温暖化防止・迫られる低炭素社会への迅速な対応」を挙げ、交通政策を進める上での基本的な視座を提示している。第1部は、現在深刻化しており、また将来に予想される生活交通問題について、因果関係を踏まえて着実に解決していこうとする著者が、我が国の地域交通の過去、現在、将来を概観したものである。

第2部は「地域づくりと一体化した住民主体の生活交通構築の取り組み例」として、地域の生活交通の再生にとって重要な考え方を提供している多くの国内の成功事例を取り上げ、そこからみ取るべき教訓を導き出し、また課題も示している。ここには、長年にわたって現地に足を運ぶことによって培われてきた著者の多くの視点が示されている。

第3部は、「”元気な”地域生活交通をつくる処方箋」となっていて、主に地方自治体が地域住民の生活交通を保障するにあたって必要な枠組みについて論じている。具体的には、2007年に施行された「地域公共交通活性化及び再生に関する法律」の活用と国民の交通権の保障を明確に位置づけた交通基本法の制定の提起である。特に後者では、欧米諸国の総合交通法規・政策を示しつつわが国でのその必要性を指摘している。

そして、巻末では、資料として、生活交通確保の際に直面する課題への対処方法についてQ&A形式でまとめ、地域の生活交通問題に取り組む際の基本的な視点を提供するものとなっている。

このように、本書は、現在の我が国の多くの地域で直面してきている生活交通の諸問題について、その原因を政府の歴史的諸政策の中に見出すだけでなく、今後の生活交通の再生にむけての諸方策を自治体の成功事例の中から注意深く導き出して、生活交通問題を地域づくりと一体化して取り組んできて人々に取ってタイムリーで実践的な書であるばかりでなく、地方の公共交通に関心のある人々にとっても一読の価値ある書である。

### 【目次より】

はじめに

第1部 地域交通における危機状況の深化とその背景

第1章 ルーラル地域交通の現状と問題点  
 第2章 諸矛盾を激化させた国の政策の軌跡と評価  
 第3章 日本の今後の交通社会を決める3大与件  
 第2部 地域づくりと一体化した住民主体の生活交通構築の取り組み例  
 第4章 長野県木曾町における生活交通システムづくり（寄稿原稿）  
 第5章 富山市のライトレールを核にしたまちづくり  
 第6章 東京都杉並区移動サービス情報センターの取り組み  
 第7章 岩手県滝沢村の「公共交通総合計画」策定の取り組み  
 第8章 鉄道再生に成功した地域・自治体  
 第9章 バス再生に成功した地域・自治体  
 第10章 乗合タクシーの運行に成功した地域・自治体  
 第3部 “元気な”地域生活交通をつくる処方箋 ―地域住民の生活交通を保障するのは地方自治体の役割  
 第11章 まず、各「自治体」で交通政策課の設置と交通基本条例の制定を  
 第12章 「地域公共交通活性化及び再生に関する法律」を活用しよう  
 巻末資料  
 1. 戦後わが国の公共交通関連の略年表  
 2. 生活交通確保のためのQ&A  
 3. 参考文献リスト  
 4. 参考となるホームページ

(高知女子大学 井本正人)

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>

■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。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 投稿された原稿は**査読者により掲載可否の検討をおこないません**。その結果により内容の訂正をいただく、または、掲載をお断りする場合があります。なお、査読者により「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く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。
- ④ お送りいただいた**原稿は返却いたしません**（発行後破棄します）。  
(藤井憲男)

トランスポート 21 第 33 号

発行日 2008 年 12 月 10 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, 上岡直見, 近藤宏一  
 ホームページ  
<http://www009.upp.so-net.ne.jp/kotsuken-gakkai/>