



菜の花が咲く駅
松浦鉄道 すえたちばな駅

交通権学会ニューズレター トランスポート 21 第 55 号 2014 年 6 月 7 日



松浦鉄道 吉井駅付近
戦時中、鉄筋の代りに竹を使った(伝承)とされるアーチ橋

目次	
1. 理事改選投票についてのお願い	5. 部会開催報告
2. 2014 年研究大会開催要項	6. 会員投稿
3. 理事会報告	7. 会員業績リスト(添付)
4. 学会誌発行遅延のお詫びと予定	

1. 理事改選投票についてのお願い

本年度は理事改選の年にあたります。同封の選挙要領に従い郵送による投票(7月4日必着)をお願いいたします。※選挙権・被選挙権の対象者は正会員(個人)です。

2. 2014 年研究大会開催要項

○プログラムを下記に示します。皆様ふるってご参加下さい。
○出欠にかかわらず同封のはがきの返送にご協力お願いいたします。このはがきは投票用紙返信用封筒には入れないで下さい。

三重県四日市市
四日市市総合会館
(四日市市役所西隣)8階



参加費1,500円(資料代として) 懇親会費5,000円	
7月19日(1日目)	
13:30~13:40	交通権学会会長あいさつ
13:40~14:40	自由論題1 座長:上岡直見(環境経済研究所)
	可児紀夫(東海自治体問題研究) 「交通権を保障する地域交通政策～ 災害時輸送調査をふ

	所)	まえて～」
	下村仁士(尚綱大学)	「ユニバーサル・サービス概念からの交通権思想へのアプローチ」
15:00～16:00	自由論題2 座長:森すぐる(社会構想研究所)	
	井上俊孝(西九州大学)	「障害者割引運賃とICカードの利用についての最近の変化」
	西島衛治(九州看護福祉大学)	「発達障害者にとっての交通権と福祉のまちづくりー障害特性と当事者の視点を踏まえた支援の方法を考えるー」
16:10～16:40	研究助成報告 座長:香川正俊(熊本学園大学)	
	前田善弘(NPO法人交通まちづくり戦略会議)・大塚良治(湘北短期大学)	「千葉ニュータウン地域における新たなバス運行の意義ー『生活バスちばにう』運行実現までの軌跡ー」
16:40～17:40	会員総会	
18:30～20:30	懇親会(大正館)	
7月20日(2日目)		
8:45～12:00	エクスカーション(内部・八王子線乗車・日永つんつく踊り見学・東海道日永郷土資料館(内部・八王子線歴史資料収蔵)見学 ※交通費等は各自負担 参加要領は下記を参照下さい。(晴天時・雨天時) いずれも昼頃までに近鉄四日市に戻ります。	
13:10～13:20	四日市市長あいさつ	
統一論題の部	テーマ「四日市から発信する公共交通活性化への示唆」	
13:20～14:00	統一論題1 座長:可児紀夫(東海自治体問題研究所)	
	大塚良治(湘北短期大学)	「ステークホルダーアプローチに基づく鉄道の活性化」
	北勢線とまち育みを考える会	「北勢線の存続・再生運動をつうじての市民参加の意義(仮題)」
14:10～14:50	統一論題2 座長:榎田基明(企業組合Fuu空間計画)	
	NPO法人生活バス四日市	「地域住民と地元企業による新しいバスサービスシステム(仮題)」
	前田善弘(NPO法人交通まちづくり戦略会議)	「三重県下の地域バス交通をめぐる二つの潮流ーこれまでの意義・課題と四日市への提言ー」
15:00～16:00	パネルディスカッション「内部・八王子線の存続問題から見る四日市の公共交通の課題と展望」 コーディネーター 大塚良治(湘北短期大学・NPO法人四日市の交通と街づくりを考える会) パネリスト 山本勝久(四日市市役所都市整備部理事) 芳野正英(四日市市議会議員) 北勢線とまち育みを考える会担当者 下村仁士(尚綱大学・NPO法人四日市の交通と街づくりを考える会) 前田善弘(NPO法人交通まちづくり戦略会議) 他地元交通事業者(交渉中)	
16:00～16:10	閉会の言葉	
※エクスカーション参加要領		
【晴天時】 ※雨天時は別プログラムで決行 ※8時45分 近鉄四日市駅内部線改札前集合 近鉄四日市8時59分発<近鉄内部線内部行き>9時06分着南日永9時15分発<徒歩>9時20分着両聖寺(日永つんつく踊り会場)10時00分発<徒歩>10時05分着南日永10時09分発<近鉄内部線内部行き>10時12分着泊10時12分発<徒歩>10時30分着東海道日永郷土資料館11時15分発<徒歩>11時30分追分11時38分発<近鉄内部線近鉄四日市行き>11時52分着近鉄四日市→解散 【雨天時】 内部・八王子線全線乗車 ※8時45分 近鉄四日市駅内部線改札前集合 近鉄四日市8時59分発<近鉄内部線内部行き>9時15分内部9時43分発<近鉄内部線近鉄四日市行き>9時54分着日永9時54分発<近鉄八王子線西日野行き>9時56分着西日		

野10時30分発<近鉄八王子・内部線近鉄四日市行き>10時39分着近鉄四日市→解散

※交通権学会会員向け特別宿泊予約(先着順)

大正館(懇親会場と同じです)

会員向け特別価格 1泊朝食付6,000円(税別)

〒510-0087 三重県四日市市西新地3番18号

宿泊申込先: 下記連絡先に各自で直接お願いいたします。(「交通権学会参加」と知らせて下さい)

大正館

3. 理事会報告

【議題】

審議事項

1. 社会貢献賞の審査結果承認
2. 入会申込者の承認

報告事項

- ・7月研究大会のプログラム案承認
- ・理事選挙予定の確認
- ・Cinii への会誌提供追加の件
- ・今年度研究助成の件
- ・片岡昇先生のご退会の件

結果・報告

1. 社会貢献賞の審査結果について
後日報告いたします。
 2. 入会申込者の承認
米田晴彦氏(香川県議会議員)の入会が承認されました。
- ・Cinii への会誌提供追加については、このほど申し合わせ改訂の作業が終わり、1号から16号までの追加掲載が認められました。
- ・今年度の研究助成の応募はありませんでした。(会員外から問合せがありましたが、会員外は対象外のためお断りしました。)

4. 学会誌発行遅延のお詫びと予定

学会誌次号につき大変お待たせしており申しわけありません。編集作業の遅れのため現在の予定では2014年9月以降に発行の予定です。特に執筆者の方には大変ご迷惑をおかけいたしますが、しばらくお待ちいただくようお願いいたします。

5. 部会開催報告・案内

九州沖縄部会開催報告

日時:2014年3月22日(土)13:30~16:30

場所:九州看護福祉大学本館 413 教室

参加人数:約 30 名

今回の部会は、日本福祉のまちづくり学会との合同セミナー・シンポジウム「発達障がい当事者からみた福祉のまちづくり」として開催いたしました。

発達障害者支援法、バリアフリー新法、障害者差別解消法などには、発達障がい者への支援について明記されています。しかし、具体的なハードやソフトに関する方法は、あまり明記されていません。今回は、特に建築や都市計画などにおける、発達障がい者の支援方法を議論しました。

① 基調講演「当事者からみた福祉のまちづくり」

講師 林 典生(南九州大学専任講師)

日本福祉のまちづくり学会の正会員であり、当事者(高機能自閉症)であることを社会的にカミングアウトされた林先生に、基調講演をお願いしました。

基調講演では、林先生自らの発達障がい者としての生い立ち、南九州大学における福祉のまちづくりの取り組み、発達障がい当事者としてのお願いの三点が取り上げられましたが、その内容は幅広く奥深いものでした。

発達障がい者としての生い立ちと当事者としてのお願いは、発達障がいをもつ方が生きることについて、その現実が示されました。とくに、発達障がいをもつ方に関する特性として、社会関係性の困難、コミュニケーションの障害、想像力の障害、知覚や感覚(五感)の過敏や鈍麻、シングルフォーカスなどの障害特性について指摘されるとともに、障がいの有無にかかわらず、相互に理解することの大切さを強調されました。

また、南九州大学における福祉のまちづくりの取り組みでは、大学と地域社会の連携のグッドプラクティスが示されました。大学と地域社会との交流にとどまらず、学生の生活支援に寄与し、学生自身の

人生形成にも好ましい影響を及ぼしていることが指摘されました。

② シンポジウム コーディネーター

西島 衛治(九州看護福祉大学教授:当会会員)

シンポジスト

林 典生(南九州大学専任講師)

井上 俊孝(西九州大学教授:当会会員)

岩浦 厚信(宮崎市役所)

竜口 隆三(西日本工業大学教授)

下村 仁士(尚絅大学非常勤講師:当会会員)

シンポジウムは、医療、建築、都市計画、ユニバーサルデザイン、公共交通などの視点から、各シンポジストからの話題提供をもとに議論を進める形態で行われました。

井上先生からは、医療的視点から問題提起がなされ、発達障がいに対する医学的な考え方の変化について、最新の情報が提供されました。高機能自閉症やアスペルガー症候群という病名診断がなくなり、一律に自閉症スペクトラム障がいとして認識するという方向性は、福祉政策に大きな影響を及ぼすという指摘がありました。

岩浦先生からは、行政の視点からの情報が提供されました。宮崎市における「宮崎市 だれもが住みよいまちづくり賞」という、バリアフリーのグッドプラクティスに対する表彰制度と具体的事例の紹介を通じて、使う立場の視点からバリアフリーデザインを考えることの重要性和、そのことの現実の難しさというギャップが指摘されました。

竜口先生からは、ユニバーサルデザインの視点からの問題提起と情報提供がありました。岩浦先生の話提供とも関連して、「公共トイレの操作系設備機器の配置」や「駅で使用される報知音」という、交通にも関連する二つの国際標準化において、日本が議長国となって進められているという、最新の興味深い情報が提供されました。

私下村は、公共交通の視点からの問題提起を行いました。公共交通は誰にでも開かれた存在であるべきという観点から、現在の公共交通が抱える問題を、交通権の思想を織り込みつつ、交通機関が提供するサービスをはじめ、バリアフリー化のための財源の問題にも踏み込んで情報を提供しました。

これらの問題提起と情報提供をもとに、林先生からは発達障がい者の視点からのコメントが加えられました。林先生からは、発達障がい者は障がい者のなかでも「アウェーの存在」という論点が示されました。

すなわち、発達障がい者に特化した施策はそれほど多くない。また、発達障がい者は、その支援の必要性

が広く社会に知れ渡っているとはいえない。その意味で発達障がい者は、障がいのなかでも「マイナー」な存在です。一方で発達障がい者は、法律上の障がい者に該当するか否かはともかく、悩みを抱える人が多いという現実があります。誰もが発達障がい者に該当するかもしれない。そこからは、発達障がい者は「メジャー」な存在であることが示されます。こうした「マイナー」と「メジャー」さゆえに、「アウェーの存在」という、発達障がい当事者の認識が示されました。

こうした発達障がいを取りまく現状を踏まえ、発達障がいへの支援はどのようにあるべきか、フロアを含めて議論が展開されました。その結果、発達障がい者への支援は、障がい者への支援という視点にとどまらず、多様な人格と個性を受け入れ、その人らしい生き方を実現するための支援という論点に行き着く必要があるという示唆に至りました。

また、具体的な発達障がい者への支援に関して、ハードの方法については、バリアフリーやユニバーサルデザインの有効さが参加者に理解されました。一方で、ソフトについては、個々人が感じる快適さ・不快さのポイントが異なることを考慮する必要性が認識されました。そして、発達障がい者に寄り添うことと理解を深めることが不可欠であることが、参加者の間で共有化されました。

シンポジウム後は、玉名駅前のレストランで懇親会が開かれました。懇親会では、「専門外の知識や知見に接することができ有意義であった」「福祉分野における交通権の有用性を認識できた」「学際的な学会運営が重要である」「他学会との合同部会をもっと行ってほしい」という意見が相次ぎ、盛会裏に部会を終えることができました。

【開催予定】

次回部会の詳細は決まっておりませんが、報告希望者を随時募集しています。また、今回のような合同部会など、部会開催についての提案もお待ちしております。報告希望者や部会開催の提案がある方は、下村までお知らせください。

関東部会開催報告

日時: 2014年4月19日(土) 13:30~17:00

場所: 早稲田大学早稲田キャンパス

参加人数: 約10名

○高齢化社会と運転事故

曾田英夫

高齢者の増加における交通事故の発生は大きな問題と考えられ、高齢者の交通事故の問題のうち、高齢者が自動車を運転して発生する交通事故に限って考えて見ることにした。

交通事故の現況として平成 24 年では事故発生件数は 665,138 件(うち死亡事故件数 4,280 件、1 日当たり平均件数 1,817.3 件)、死者数 4,411 人(1 日当たり平均人数 12.1 人) 負傷者数 825,396 人(1 日当たり平均人数 2,255.2 人)となっている。

交通事故の史的変遷は戦後から昭和 45 年までの上昇期が第 1 期、昭和 45 年 6 月 1 日に交通安全対策基本法の施行により昭和 53 年まで事故は減少した。それが第 2 期で、昭和 53 年以降は第 3 期で、再び上昇している。しかし、平成 17 年以降は減少しており、現在は減少中である。減少の原因究明は課題である。

高齢者の現状としては運転免許保有者数と年齢別保有率をみてみた。年齢別保有率は年々高くなって、24 年では 65~69 歳は 72.8%、70~74 歳は 56.8%、75~79 歳は 39.7%、80 歳以上は 17.3%で、65 歳以上の免許保有者は 14,209,958 人であり、全体の 81,487,846 人に対して 17.4 パーセントに該当する。

免許種別で第 2 種免許は大型が 41.8%、中型が 49.4%、第 1 種では大型自動二輪 53.9%、小形特殊 95.1%などが高い率を占めている。

高齢者事故の現状では高齢者が自動車、自動二輪車、原動機付自転車を運転して「第一当事者」となった事故の統計をみてみた。第一当事者とは「最初に交通事故に関与した車両等(列車を含む)の運転者又は歩行者のうち、当該交通事故における過失が重い者をいい、また過失が同程度の場合には人身損傷程度が軽い者をいう」と定義されている。自動車を運転した事故 98,268 件で全体に対して 16.4%に該当する。以下、自動二輪車は 788 件、6.4%、原動機付自転車は 3,941 件、19.1%である。特に、免許保有者 1 万人当たりの件数では 65~69 歳が 64.7 件で合計の 77.4 件に対しては 83.6%と下回る。同じく 70~74 歳が 71.7 件、92.6%、75~79 歳が 82.4 件、106.5%、80 歳以上 90.2 件、116.5%と高齢になるほど高率となっていて、リスクの高さを示している。

高齢者の第一当事者事故の違反別交通事故件数を分析すると、高率を示しているのが、「一時不停止」が全体に対して 23.8%、「信号無視」22%、「優先通行妨害」21.6%、「歩行者妨害等」21.1%である。どちらかといえば細かい注意を強いる場面での事故が多いと思われる。

高齢者事故の推移をみれば、自動車運転が平成 15 年 100 とする指数では 24 年では 120 自動二輪車 59.3、原動機付自転車 66.8 で合計では

115.7 である。

高齢者の医学上の問題とすれば、運動機能、静止視力、動体視力、聴力等では加齢とともに低下する。さらに「認知症」になった人が運転する問題は注目すべきだろう。

高齢化社会の運転事故と交通権の問題を考える。まず、「免許返納」では「運転経歴証明書」が平成 24 年 4 月 1 日より無期限の身分証明書として使用できることとなった。その結果、平成 19 年では 18,149 件であったものが、24 年では 117,613 件に増加している。

「交通政策基本法」では「交通権」「移動権」の文言はつかっていないが、第 1 条から第 4 条までに入っているという。特に第 2 条には「国民その他の者の交通に対する基本的な需要が適切に充足される」という文言は重要と考える。

交通権の問題点としては公共交通の運賃割引等の免許返納の支援が行なわれている、免許返納の場合には「運転は家族にまかせる」「公共交通を利用する」としているが、一人暮らしで、公共交通が不便で、自動車が生活に欠かせない場所に暮らす人に対する「交通権」「移動権」をどのように保障するのが、早急に解決しなければならない問題であろう。

○三陸沿線の鉄道復旧問題:三陸鉄道と JR 山田線の経営一体化について

桜井徹

1.問題提起

① 鉄道復旧の三つの特徴

第 1 は電力、道路の 100 パーセント復旧は 2011 年 4 月、5 月であったが、鉄道復旧度は 2012 年 3 月でも 56.5 パーセントであり、鉄道は電力、道路の復旧に対して遅れを取っていた。

第 2 は東北本線が 4 月 21 日、東北新幹線が 4 月 29 日に復旧したにもかかわらず、三陸沿線の鉄道は未だに復旧していない。三陸鉄道はようやく今年になって南リアス線吉浜~釜石間は 4 月 5 日、北リアス線小本~田野畑間が 4 月 6 日に開通し、全通した。その他の路線で、4 月 1 日現在の不通区間は常磐線広野~原ノ町間、相馬~浜吉田間、山田線宮古~釜石間、大船渡線気仙沼~盛間、気仙沼線柳井津~気仙沼間、石巻線浦宿~女川間、仙石線高城町~陸前小野間である。したがって、幹線鉄道に比較して三陸沿線の鉄道の復旧が遅れていることがわかる。

第 3 は第 2 で分かるとおり三陸鉄道は復旧は進展し、逆に JR 東日本の線区の復旧は遅れているといえる。上記区間のうち、工事中は石巻線・仙石線、BRT による仮復旧は大船渡線、気仙沼線で、列車との接続はない。目途が立たないのは山田線である。

②JR 東日本による「山田線(釜石・宮古間)の復旧と三陸鉄道運営に関する提案」

JR 東日本の提案の内容は、「三陸鉄道による南北リアス線との一体的運営」「鉄道での現状復旧費(70億円)は JR 東日本が負担すること。車両・地上施設・用地の無償譲渡と赤字総定額の填補(一時金)が JR からの支援」である。

その論点は第一に JR 東日本による切り捨てか三陸縦貫鉄道の第一歩かどうか。第二は JR 東日本からの経営分離としての並行在来線との共通性と差異はどうかということ。第三に一体経営の前提条件の三点であろう。

論点一についてはまず、阪神大震災における JR 西日本の復旧費と比較した場合、阪神の場合は 1020 億円で復旧した。次に JR 東日本は 2010 年度の純利益が 762 億円を 2013 年には 1754 億円を計上しており、経営体質は超良好であるといえる。さらに今回の震災では支払額は不明であるが、地震保険が上限 710 億円設定されていた。最後に JR 東日本株主総会で「取締役会での利益を最優先する取組姿勢」を改めるために定款第 16 条で株主総会は「東日本大震災の復興に関する事業計画策定・実施に関して決議することができる」との一部変更の提案がされている。結果的には否決されているが、このような提案があったことに同社の体質が分かる。

論点二については並行在来線との共通性と差異である。共通点は「JR からの経営分離」「第三セクターによる経営」「既存第三セクターへの譲渡(しなの鉄道との共通性)」

「JR による経営支援(長崎新幹線の並行在来線との共通性)」、差異としては「最長の第三セクター鉄道の成立」「営業係数が極めて低い」「縦貫鉄道の実現」となる。

論点三「一体経営の前提条件」として、まず施設面では「山田線は高規格で復旧されるか」「踏切の閉鎖とまちづくり」、次に運営面として「赤字填補額の計算根拠をどのようにするのか」「運賃の平準化(三陸鉄道の高運賃との調整)」「一部自治体(山田町)の出資負担」が考えられる。

以上の 3 点の論点の分析から暫定的であるが、下記のとおり結論が得られる。

論点一 基本的には JR 東日本が経営すべきだか、三陸縦貫鉄道の実現と言う点からは一体経営も可である。

論点二 並行在来線以上の国と JR 東日本からの経営支援が必要である。

論点三 論点一と論点二を考察すれば、JR 東日本が運営している場合と同様の支援が必要である。

ということとなる。

○「ステークホルダーアプローチ」に基づく夜行列

車活性化の模索

大塚良治

本報告は、夜行列車活性化の方策を「ステークホルダーアプローチ」に基づいて考察した。

国鉄分割民営化から、すでに四半世紀超が経過した。国は国鉄改革の成果を強調するものの、弊害も目立つようになってきた。その中で夜行列車の衰退も大きな問題であることを認識し、夜行列車の現状を整理し、活性化策を考え出す必要がある。夜行列車の多くは、「複数会社にまたがる列車の収入分割→1社当たりの収入少額化→コスト(手間含む)>収入→廃止」という経過をたどっている。それを「複数会社にまたがる列車の収入分割→1社当たりの収入少額化→コスト(手間含む)<収入→運行継続」という流れに反転させる必要がある。

そこで、夜行列車の運行を JR 貨物に集約することで、既存の経営資源の有効活用を図りつつ、運賃・料金収入を 1 社が独占できる状況を作り出すことが夜行列車存続に有効であると考えられる。

また、夜行列車の運行と設備保有の「上下分離」を図る方策も有効である。運行は JR 貨物が担当するが、車両購入は沿線自治体が担うという考え方も選択肢の一つである。夜行列車が運行されることで、沿線地域に経済効果もたらされる分に対して、沿線自治体が車両購入を支援することは検討の余地がある。ステークホルダーの負担の分かち合い、すなわち「ステークホルダーアプローチ」に基づいて夜行列車の活性化を図ることを真剣に議論する必要がある。

6. 会員投稿

いわゆる「勝手踏切」について思うこと
— 「歩行権」との関連で—

半沢一宣 会員

『トランスポート21』第54号所収の近藤宏一会員の投稿「いわゆる『勝手踏切』について — 現状と課題」を拝見して感じたことを記したい。

1. 踏切の歴史

(1) 大半は道が先、鉄道は後

そもそも、なぜ踏切はそこにあるのか？

陸上交通路で最も歴史が古いのは「道」である。ここで言う「道」とは、自動車が走るための「道路」ではなく、人や馬が歩いて通るための空間のことである。

日本の鉄道網は、この「道」を母体として形成されていった。東海道や中山道といった客貨の往来の多い旧街道に沿って、東海道本線や高崎線などが建

設されていった歴史を見れば、それは明らかである。私鉄も同様で、京王電鉄は甲州街道に、名鉄名古屋本線の豊橋側(旧・愛知電気鉄道)は東海道の(注1)、京阪電鉄は京街道に、それぞれ沿って敷設されている(注2)。例外は北海道の開拓地とニュータウン関連の鉄道くらいのものである。

先に「道」があるところへ後から鉄道を敷設しようとする、主に地形上の理由(鉄道における曲線半径や勾配率の制約)から両者が交わる地点が発生する。この両者を平面交差させた場合、そこに踏切が誕生する。

初めから立体交差で建設すれば、踏切は生まれにくい。鉄道発祥の地の欧州では、草創期から幹線線路区では立体交差が基本で、踏切はローカル線に多いとされている。日本の鉄道に踏切が多いのは、明治初期に大隈重信らがお雇い英国人技師に対して、建設費が安く済むローカル線規格で敷設するよう要請したためではないかとする説もある(注3)。

(2) 踏切の形態の変遷

初期の踏切には警報機も遮断機もあるはずがなく、今日の国土交通省の分類で言うところの「第4種踏切」が当たり前だった。

戦後、自動車の増加に伴い踏切事故が増え始めたため、鉄道事業者は踏切に係員を配置して遮断機の上げ下げを行うようになった。終日係員を配置するのが「第1種乙踏切」、時間を限って配置するのが「第2種踏切」である(注4)。

これらの手動式踏切が増加すると、今度は係員の遮断機操作ミスの原因とする踏切事故が多発するようになった。複線区間で反対側からも列車が接近しているのを失念して、一方の列車が通過した直後に遮断機を上げてしまうといったパターンである。この対策として、一度遮断機を下ろしたら接近中のすべての列車が通過し終わるまで遮断機を上げられないようにする自動ロック装置が開発された(注5)。

更に技術開発が進むと、自動で警報機や遮断機を作動させるシステム(第1種甲踏切)が実用化され、これが今日の踏切の標準的な姿となっている。

2. 「勝手踏切」の成立過程

注

- 1) 東海道本線が豊橋～名古屋間で旧東海道沿いのルートを取らなかったのは、明治時代の非力な蒸気機関車では豊川市と岡崎市との境に位置する丘陵地帯を越えることができなかったからである(名鉄名古屋本線の本宿駅付近には16.7%の連続急勾配がある)。
- 2) 地形が険しく鉄道敷設が困難な旧街道区間では、国鉄バスが運行される例が多かった。東海道の亀山～鈴鹿峠～水口～草津間の亀草本線、中山道の長久保～下諏訪間の和田峠南北線などである(いずれも既に廃止)。
- 3) 伊藤博康・監修『日本の珍々踏切』pp.158～159、東邦出版2005。
- 4) 第2種踏切は国内には現存しない。
- 5) 2005年3月15日に東武伊勢崎線竹ノ塚駅構内の「伊勢崎線第37号踏切」で4名が死傷した事故は、踏切保安係がこの自動ロックを解除する通称「赤ボタン」を使って遮断機を上げてしまったのが原因だった。

(1) 「勝手踏切」は第5種踏切?

しかし国内すべての踏切に警報機と遮断機が完備されているわけではない。警報機のみ設置して遮断機を省略した「第3種踏切」や、警報機さえ省略した(標識だけの)「第4種踏切」も存在する。

これらは列車回数や道路交通量が比較的少ない場所に多い。要するに見通しなどの地形的条件や重要度を踏まえ、適宜簡略化しているわけである。

ところが交通量ももっと少ない「道」と鉄道との交差点の中には、踏切標識どころか踏切道(人や車が線路を渡る路面)さえ存在せず正式な踏切としては認知されていないが、現実には人が日常的に通行し実質的に踏切と同じ機能を果たしているという場所も存在する。これが近藤会員が名付けたところの「勝手踏切」である。国土交通省の分類の考え方を当てはめれば「第5種踏切」的な存在と言えるのかもしれない。

(2) 「勝手踏切」はそこを通る人がいた歴史の産物

ここで留意すべきは、正式な踏切を設置してもらえない程度の交通量しかない、言い換えれば「勝手踏切」にならざるを得ない「道」であっても、鉄道より古い歴史を有するものが多いことである。

筆者は1989年に東海道五十三次を江戸時代の道筋に忠実に歩く旅をしたとき、三重県の亀山から関へ向かう途中の神辺小学校の東側で、この「勝手踏切」に遭遇したことがある。

そこには通学用の歩道橋が設置されていたが、人が線路内へ侵入するのを防ぐ柵は無く、また「勝手踏切」の部分だけバラスト(レールと枕木の下に敷き詰める碎石)が崩れないよう接着剤で固められていた(当該部分だけバラストの色が異なり、渡ってみなくてもそれと推察できた)。これはJR西日本も「勝手踏切」を日常的に渡る人が存在することを把握していた、すなわち「勝手踏切」を認知(?)していたことを意味している。

何よりも、小学校の学区がJR関西本線の線路の南北にまたがっていて、旧東海道が通学路として機能し、線路を越える地域流動が日常的に存在していることが「勝手踏切」の形成に大きく影響していることは、疑いようのない事実であった。今にして思えば、警報機と遮断機を整備した正式な踏切ではなかったのが不思議に思える立地条件であった(注6)。

筆者は鉄道が開通する前に国や地域の交通を支えていた旧東海道の現況を確かめながら江戸時代の旅を追体験するのが目的だったため、下校中の小学生が真似をしないよう、彼らが見えなくなるのを待って「勝手踏切」を渡ったのを覚えている。

3. 住民が勝手に踏切を作ると罪に問われる!

- 6) 2012年に再訪したときには車も通れる跨線橋が近くに設置されていて、「勝手踏切」だった部分には線路横断防止用の柵が設置されていた。

『毎日新聞』2008年2月8日付夕刊に「家の前、勝手に踏切 畑に行くため 広島の73歳逮捕」という記事が掲載された。

JR芸備線井原市駅付近の線路沿いに住む農業の男性は、(車で)畑へ行くには最寄りの踏切まで約100mの迂回が必要で、JR西日本へ踏切設置を要望したが受け入れられなかったため、線路を横断する部分に自前で簡易アスファルト舗装を施したところ、舗装がJRの保線作業に支障することから威力業務妨害とみなされたという(注7)。

これは公益性に乏しい私的なケースだけに、踏切設置が認められなくても致し方ない話ではある。

問題は、こういう行動を起こすと鉄道事業者や警察が罪に問う姿勢を示すようでは、不特定多数の人が渡る(=それなりの公益性がある)「勝手踏切」でも同様の懸念が生じる点にある。つまり「勝手踏切」の安全性向上の道が閉ざされているに等しい現実があることを意味している。

そもそも、広島男性には逮捕すべきほどの科罰的違法性があったのか(舗装を撤去し厳重注意に留めるのではダメだったのか)という点にも、議論の余地があると思われる。

4. まとめ—「歩行権」についての考察

本稿で筆者が問題提起したいのは、人が或る特定の場所を歩くことが、「歩行権」とでも呼ぶべき概念として保障されるべき対象にはなり得ないのか?ということである。

「勝手踏切」を含む踏切の大半は、名も無い多くの地元住民や旅人が鉄道の歴史よりも長い年月を歩き続けてきた「道」を、後からできた鉄道が分断したことによって発生したものである。その歴史を踏まえたとき、生活のためであれ旅のためであれ、昔の人と同じ場所を通りたいと望むことは、保護すべき権利には値しないのだろうか?という素朴な疑問を、筆者は感じるのである。

それは前述の東海道五十三次するとき、横断歩道が廃止され歩道橋や地下道への迂回を強要される交差点に遭遇する都度(注8)、なぜ弥次喜多や広重が通ったのと同じ場所(地面)を歩くことが許されないのか?と感じた疑問とも、根を一つにするものである。

現実には安全確保との兼ね合いや、いわゆる「受忍限度論」などのため、筆者が提唱する「歩行権」が認められることは、現時点では極めて稀だと思われる。

しかし、例えばバリアフリーの視点に立てば、垂直移動を伴う歩道橋や地下道よりも踏切を渡るほうが、簡単で便利である。開かずの踏切の横にエレベーター付の歩道橋があっても、踏切が開くのを待つ人が少なくないのは、そのためであろう。また前述

の神辺小学校の近くの「勝手踏切」も、歩道橋の階段をバリアに感じる高齢者によって既成事実化されたものであろう。

そう考えれば、長期的には鉄道の高架化または地下化による踏切廃止を目指すのと並行して、短期的には可能な限りの安全対策を講じた上で既存の踏切を有効活用する方策が、必要だと言える。

「勝手踏切」の場合も同様である。そもそも子供ならいざ知らず、いい歳をした大人たちが「勝手踏切」は安全だと信じているとは考えにくい。正式な踏切まで迂回するのが肉体的・時間的など何らかの理由で困難だから、危険だとわかっている「勝手踏切」を日常的に渡り続けている人がほとんどであろう。そうした背景を黙殺して『「勝手踏切」を渡るのは危ないからやめましょう』とマナーの呼びかけだけを強化しても、問題の解決につながるとは思えない。

「勝手踏切」で死亡事故が発生したとき「(正式な)踏切でない場所を渡った人が悪い」と死者を責めても、死者が生き返るわけではない。ならば「勝手踏切」が長年にわたり地域住民の交通路として機能している現実=地域住民の「歩行権」を認知し、正式な踏切に「昇格」させるなど安全性の向上を図るほうが、よほど悲劇を減らす効果が高い。

国土交通省令が踏切の新設を認めていないのは、認めてしまうと連続立体交差化の促進による既設踏切除却の方針と矛盾し、またその進捗ペースが遅くなってしまうからでもある(注9)。しかし、今この瞬間にも「勝手踏切」にまつわる危険が現に全国各地で存在している以上、人命の安全の確保を最優先させるべきなのは、論を待たない。その意味では、省令の見直しを提言した近藤会員の指摘に、肯かされるものを感じた次第である。

(2014年3月16日・記)

交通権学会ニューズレター

『トランスポート 21』第 55 号

2014 年 6 月 7 日発行

発行者 西村弘(交通権学会事務局長)

編集担当者 上岡直見, 森すぐる

交通権学会事務局

e-mail : h-nishi@kansai-u.ac.jp

〒569-1098 高槻市白梅町 7-1

関西大学社会安全学部 西村研究室

TEL / FAX 06-6922-9174

学会ホームページ <http://www.kotsuken.jp>

7) 伊藤博康・監修『最新調査 日本の珍々踏切』p.188、東邦出版2010。

8) 横断歩道が歩道橋や地下道に取って代わられた交差点は、なぜか静岡県内に多かった。

9) JR西日本・可部線の可部～河戸(こうど)間の延伸(2003年に廃止された区間の一部復活)が遅れているのは、同区間の踏切の存在が事務手続き上の最大のネックになっているためとされる(『読売新聞』2011年10月9日付広島地域版「踏切廃止 広島市が難色 可部線の電化延伸協議『生活道路分断される』」。http://www.yomiuri.co.jp/e-japan/hiroshima/feature/hiroshima/1305902867442_02/news/20111008-OYT8T00960.htm

交通権学会会員業績リスト(2013年1月～2013年12月)

氏名 榎田基明

種別	テーマ	発表形式	発表年月
報	地域住民による生活支援交通の実現に向けて	(報告) 左京まちづくり懇談会	2013年2月
報	公共交通をめぐる情勢と「交通権」の実現めざして	(講演) 『交通不便な地域をなくして住みよい街に』市民の足を守る学習交流集会	2013年4月
報	地域生活交通を考える視点	(報告) 「くらしのなかの公共交通を考えるシンポジウム」	2013年5月

氏名 香川 正俊

種別	テーマ	発表形式	発表年月
著書	世界と日本の格差と貧困—社会保障と税の一体改革—	御茶の水書房	2013年2月
論文	太平洋戦争末期における東条内閣の戦時行政機構改革—港湾行政機構改革を中心に—	日本港湾経済学会「港湾経済研究」第51巻	2013年3月
論文	中国・韓国との国境貿易～経済改革を中心に～	「海外事情研究」第41巻第1号	2013年9月
報告	交通基本法案と地域交通を考える	国労「労働講座」	2013年1月12日
報告	交通基本法案の諸問題	交通権学会九州沖縄部会	2013年3月
報告	現段階における「交通基本法案」の限界と裁判規範性	交通権学会全国大会(埼玉大学)	2013年7月
報告	多国籍企業とヘッジファンドの経済活動に対する規制政策—世界的な債務危機再燃防止に向けて Regulation on Economical Activities of Multinational Corporations and Hedge Funds----To Avoid Recurrence of Worldwide Financial Crisis----	2013韓・日共同学術討論会(韓国・全南大学)	2013年5月

氏名 小山 徹

種別	テーマ	発表形式	発表年月
報告 講演	ブルッセルの地下鉄に現存するプレ・メトロ路線	東京産業考古学会講演会	2013年4月27日

報告 講演	「さかのぼり地下鉄史」 北欧の 3 首都	京都大学鉄道研究会 5 月例会	2013 年 5 月 25 日
報告 講演	「さかのぼり地下鉄史」 東京と ベルリン	東京交通短期大学特別講義	2013 年 6 月 8 日
研究 Note	プレ・メトロの一方式としての LRT 導入	交通権学会 2013 年度研究大会 予稿集 pp10-11	2013 年 7 月 20 日
紹介 書評	小野田 滋 著『高架鉄道と東京 駅』上下、交通新聞社新書	鉄道史学会発行「鉄道史学」 第 31 号 pp55-61	2013 年 10 月
報告 講演	「産業考古学とその課題」 鉄道 などの産業文化財・遺跡そのもの を野外博物館とする試み	東京産業考古学会講演会	2013 年 10 月 19 日
評論	東急東横線の回顧と都市交通論 的な考察	京都大学鉄道研究会雑誌 第 30 号 pp42-47, 2013 年	2013 年 12 月

氏名 桜井 徹

種別	テーマ	発表形式	発表年月
論	「公と私に関する研究の意義と 論点」	日本大学商学部「公と私」研究 会編『公の中の私、私の中の公 現代社会の解剖』日本評論社 1-22 ページ	2013 年 3 月
論	公企業民営化における公と私	「日本大学商学部「公と私」研 究会編『公の中の私、私の中の 公 現代社会の解剖』日本評論 社 47-84 ページ	2013 年 3 月
報	「北陸新幹線建設と並行在来線 の課題について」	国鉄労働組合『記録集 北陸新 幹線と平行在来線問題を考える シンポジウム』4-16 ページ。	2013 年 3 月 2 日、
資	「足立太郎」「吾孫子 豊」「久米 良作」「島 恭彦」「山田英太郎」	鉄道史学会編『鉄道史人物辞典』 日本経済評論社、14,17,175, 229-230,438 ページ	2013 年 2 月
論	Revitalization of local railways and entrepreneurship: A characteristic of entrepreneurship in public-private mixed enterprises	<i>Zeitschrift für öffentliche und gemeinwirtschaftliche Unternehmen, Beiheft 43,</i> pp.251-259	2013
論	Introduction :Some Issues on Delivery of Public Services,	Toru Sakurai et al (eds.), Financing Public Services Taxes, User Pay or Other Forms of Service Delivery? , Waseda University Press, pp.1-16.	2013
報	企業不祥事と株主の社会的責任 —株主有限責任制再論—	日本経営学会関東部会シンポジ ウム 「企業の社会的責任 (CSR) をめ ぐる新動向と課題」	2013 年 12 月

				氏名	島田善規
種別	テーマ	発表形式	発表年月		
論	『NPO が主催した熟議の経験ーリニモでの交通まちづくりの事例から』	『交通権』第 30 号	2013 年 11 月		
共	「市民組織の多極化と『草の根 NPO』の可能性」	『大都市圏の構造変化-東海からの発信』自治体研究社	2013 年 5 月		
報	市民の「聞き合う」討議のデザインと援助の受容ー長久手市「市民・市役所知り合い塾」の事例からー	日本情報経営学会第 67 回全国大会	2013 年 9 月		

				氏名	下村 仁士
種別	テーマ	発表形式	発表年月		
論	公的部門・民間営利部門・市民部門の協働による地方鉄道の再生	熊本学園大学大学院博士論文	2013 年 3 月		
共	Financing Rural Railway Services Using Complementary Currencies: A Proposed Plan in Hokkaido	Financing Public Services Taxes, User Pay or Other Forms of Service Delivery?	2013 年 7 月		

				氏名	曾田英夫
種別	テーマ	発表形式	発表年月		
論	道路自動車交通リスクの史的変遷と最近の動向分析(上)	『インシュアランス』(損保版) 9 月 12 日号	2013 年 9 月		
論	道路自動車交通リスクの史的変遷と最近の動向分析(下)	『インシュアランス』(損保版) 9 月 19 日号	2013 年 9 月		

				氏名	西村 弘
種別	テーマ	発表形式	発表年月		
論	事故と責任に関する考察	関西大学社会安全学部編『事故防止の課題と方法』第 2 章、ミネルヴァ書房	2013 年 3 月		
論	バス事業の概観	交通運輸政策研究会編『安全な貸切バス・高速バスを求めて』交通運輸政策研究会	2013 年 6 月		

				氏名	半沢 一宣
種別	テーマ	発表形式	発表年月		
資?	東武伊勢崎線竹ノ塚駅付近の鉄道高架化工事の記録写真	ホームページ http://www.geocities.jp/hnzwkznr/	2013 年 6 月 29 日～		
研?	東海道・山陽新幹線 700 系車両における「喫煙の社会的費用」	交通権学会ニューズレター『トランスポート 21』第 52 号	2013 年 8 月 15 日		

	(吸殻清掃作業に係る人件費) の計算		
--	-----------------------	--	--

氏名 堀内重人

種別	テーマ	発表形式	発表年月
著	『チャレンジする地方鉄道』	交通新聞社新書	2013年10月
論	「三江線はバスに転換されるのか バスを使った増発実験が行われた赤字の三江線。鉄道存続には何が必要か」	『東洋経済 鉄道 完全解明 2013』東洋経済社	2013年2月
論	「秋田新幹線の挑戦とその歩み」	『新幹線』(株)イカロス出版	2013年7月
論	「二部料金制の採用により『公共の交通』へ」	『交通権』NO30	2013年11月
報	「三江線の存続・活性化に向けた「公」「民」「共」の連携(学校MMという視点も加味して)」	第8回日本モビリティ・マネジメント会議(ポスター報告)	2013年7月
報	「上下分離経営・オープンアクセスによるブルートレイン活性化への模索」	交通権学会全国大会	2013年7月