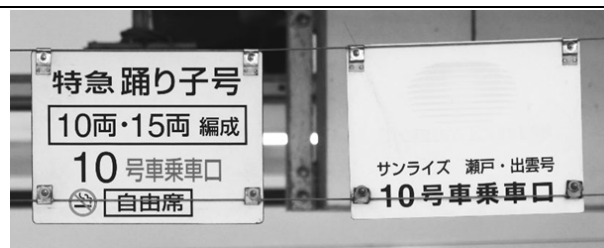


交通権学会ニューズレター トランスポート 21 第77号 2025年11月10日



LED が普及してからも長く東京駅に残っていた掲示板式の案内 かつて関西・山陽・九州方面の旅情を誘う行先が並んでいたが… 辛うじて残るサンライズも先行きは不透明か

1. 会費納入のお願い
2. 40年記念誌 コラム投稿応募延長
3. 中部関西西部会開催のご案内
4. 2025年度研究大会の予稿掲載
5. これからの交通権研究に求められるもの
6. 新宿区のAI デマンド交通実証実験について
7. 復元されたDD112を訪ねて ニンビン駅訪問記
8. 書籍紹介
9. 参議院選挙における各党への交通政策に関するアンケート結果について
10. 機関車給水塔の旅
11. 近刊案内

1. 会費納入のお願い

会費納入のお願いの時期になりました。振込用紙とご案内を同封します。会費納入がお済みでない方はよろしくお願いたします。オンライン振込も可能です。郵便局に出向かなくても送金可能ですので未納防止のためご協力下さい。

銀行名 ゆうちょ銀行
金融機関コード 9900 / 店番 099
預金種目 当座
店名 ○九九店(ゼロキユウキユウ店)
口座番号 0036310 交通権学会

2. 40年記念誌 コラム投稿応募延長

交通権学会 40周年プロジェクト委員会事務局
桜井徹

交通権学会会員の皆様

40周年記念誌のコラム「交通権と私」の投稿期限

を9月末と致しましたが、希望者もおられることが判明しましたので、11月末までに延期することに致しました。ご希望の方は、下記の要領で桜井までお送り下さい。

1. 文字数: テーマ(「交通権と私」、氏名・肩書を除いて400字以内(厳守)
2. 原稿フォーマット: ワード、MS明朝体、縦書き
3. 投稿締切: 2025年11月末
4. 送付先: sakurai-mannheim@hotmail.co.jp

3. 中部関西西部会開催のご案内

◆2025年度第1回交通権学会中部関西西部会を次のように開催します。会員外の方も、どなたでもご参加いただけます。事前の予約は不要ですが、できれば参加希望のご連絡をいただければ幸いです。(連絡先は記事末尾)

・開催趣旨

政府は、訪日観光をさらに拡大するため国際空港の発着枠を引き上げるなど1980年代から始まった航空の規制緩和政策をさらに推進しようとしています。中部関西西部会では、これまでバス、タクシー、鉄道など地域交通を始め、離島航路や国際港湾について調査・研究をしてきました。今回は、国際空港で働く管制官から規制緩和政策がもたらす航空職場の実態をお聞きし、国の安全管理と交通権について考えてみたいと思います。

・テーマ「国際空港の現状と課題」(案)

国土交通労組中部航空支部の管制官など職員の皆さん方と意見交換をします。

・日時 2025年11月19日水曜日 15時

・場所 中部国際空港株式会社セントレアホール・貸会議室

・最寄りの駅までのアクセス 名古屋鉄道「中部国際空港駅」

名鉄名古屋駅から名古屋鉄道を利用して、最速 28 分(ミュースカイ利用の場合)です。その場合、乗車券の他、特別車両券が必要です。特急、準急もあります。

・会議室までのアクセス

中部国際空港駅は、アクセスプラザに直結しています。旅客ターミナルビル 3 階にすすんでいただき、国内線チェックインカウンターの方に進んでください。その先に第 2 セントレアビルへの連絡通路があります。そこを進んでいただくとセントレアホール、貸会議室があります。

・電車でのアクセス(地図・時刻表)

<https://www.centrair.jp/access/train.html>

・中部国際空港駅から貸し会議室までのアクセス

https://www.centrair.jp/service/conference_room/index.html

◆2025 年第 2 回交通権学会中部関西西部会の開催(予告)

・テーマ「信楽高原鐵道事故～「民営化」の闇」(案)

・講師 本庄豊(歴史教育協議会)

・日時 2026 年 3 月(予定)

・場所 関西地区を予定

・(要項が決まり次第ご案内します)

連絡先 可児紀夫会員

E-mail vyx05047@nifty.ne.jp, 携帯 090-7860-4898

4. 2025 年度研究大会の予稿掲載

研究大会の予稿を学会ホームページに掲載しています。大会に参加されなかった方はご利用下さい。
<http://www.kotsuken.jp/conference/conference.html>

5. これからの交通権研究に求められるもの。

香川正俊会員(熊本学園大学名誉教授)

私が交通権学会に入会したのは 1999 年 10 月頃で、立命館大学の土居靖範先生に拙著の書評をお願いしたとき入会を「交換条件」とされた記憶があるが「交通権」の主張には心から賛同した。当時、私は主に過疎地域などでの公共交通のあり方を研究しており、スウェーデンの交通政策を現地で調査して以来、「低人口地域」に居住する住民がたとえ数人であっても移動の権利を保障する同国の自治体行政に関心を抱き、「交通権」を追求する交通権学会と同一の社会的概念を持つと考えたのである。

我が国において「交通権憲章」(1998 年版前文)にいう新しい人権である「交通権」は依然として関係官庁に是認されていないが、全国的かつ急速な過疎化の中で各自治体は住民の移動の自由を前提にしたような各種政策の実施を求められている。ただ、多くの自治体は暗中模索の状況にあり、成功事例は余り存在しない。交通権学会会員の多くは公共交通の中でもとりわけ鉄道事業の分野に詳しいが、今後はさらに鉄道や路線バスが廃止された後の過疎地域の住民生活や地場産業の育成・活性化と結びついた交通政策のあり方に一層研究の重点を置いて頂きたいと思う。

私は退職後、約 9 年間、過疎化が著しい地域に居住し、自動車免許を取得していないことを「後悔」している。過疎自治体の交通政策は実に心細い状況にある。もちろん、住民を含め関係自治体の職員は「交通権」の概念さえ認識していない。各自治体や職員は住民の移動手段を確保する施策には熱心ながら、現行法が予定しない「交通権」の存在及びそれを前提とした政策立案や自治体間協力には往々にして消極的なため、自治体ごとに施策が異なり混乱する。私が居住する地域の事例を紹介したい。

私が居住する自治体は農業と歴史で成り立つ市で人口は約 3 万人、うち高齢人口率が 32% になっている。鉄道駅とタクシーはあるが路線バスは 1 路線で便数がほとんどない。数年前まで無料のコミュニティバスが走行していたが、便数の少なさと利用者の減少を理由に廃止され、一部地域での実験運行を経て 1 人 1 乗車 300 円の乗合型オンデマンドタクシーに転換した。ところが利用者は登録した市民に限られ、市外からの通学者はもちろん、観光客の利用が不可能な上、将来的に有望な観光資源を抱えながらも誘客活動が非常に脆弱で地域振興に大きな支障が出ている。しかも利用者の自宅と目的地を連絡するのではなく、定められた「タクシー停」間のみの

運行方式で、障害者や高齢者は利用しにくい。

一方、隣町のコミュニティバスは近隣自治体の各鉄道駅を結び、利用制限はなく1回100円で乗車できるため、病院・各種公共施設・買い物に行く町民や観光客誘致にも役立っている。もう一つの隣町は全国的に有名な大観光地であり、各自治体が連携した地域公共交通網を整備し、一種の周遊型観光が実現すれば相当の経済活性化が期待される。実際、近接する市は本市を迂回する形で当該町とともに観光周遊バスとしてのシャトルバスの運行を始めた。

本市の中心市街地は自家用自動車の利用を前提とした相次ぐ大規模郊外型店の立地で衰退し、商店主などの多くは市街地の再建を諦めている。市役所の各担当部署は連携不足の中で暗中模索が続いているが、市政は1年間に1回のみ開催する「審議会政治」が当たり前で市民の意見は軽視される。ただし、職員には「交通権」に関する知識はないものの、全市民に対する移動の自由保障の義務感は認識しつつあり、市民の側でも障害者や高齢者、自動車免許の非保有者などを中心に移動の自由が意識され、「交通権」について説明すると容易に理解してくれる。

上述した事柄は一例に過ぎないが、交通権学会には過疎地域や過疎化が進展する地域での新たな産業育成及び中心市街地の再活性化などと一体化した住民本意の交通政策を担保する「交通権」概念の研究が一層求められる。

6. 新宿区のAI デマンド交通実証実験について

塚本敬(交通権学会会員)

塚本敦(交通権学会会員、関東バス)

1. 新宿区の交通事情

新宿区は、東京都23区の中西部に位置し、JR新宿駅や、新宿副都心高層ビル文群のあるエリアの他、牛込地区、落合地区など、古くからの住宅地を抱えるところである。公共交通網は、JR山手線、東京メトロ副都心線、都営大江戸線などの鉄軌道に加え、都営バス、関東バスなどの事業者が路線バスを走らせている。区内全域が、鉄道駅半径1,000m以内に収まる。区では、バス停から300m超を「交通不便地域」とし、その改善の方策を探っていた。

2. 新宿区の、AI オンデマンド実証実験

新宿区の AI オンデマンド実証実験のあらまはは以下のとおり

期間 2024年11月~2025年3月

事業形態 道路運送法第4条許可による

区域 落合第一・落合第二・戸塚特別出張所管内の一部

運行日・時間 月曜日~金曜日、9時~17時

運賃 乗車1回につき大人400円、小人200円

システム 建設技術研究所のAI オンデマンドシステム シティMobi

受付 スマートフォン、PC、電話

受託事業者 関東バス



運行系統図(新宿区ホームページより)

3. 関東バスの紹介

東京の西側、主に JR 中央線の新宿駅~武蔵小金井を発着する路線バスを運行、コミュニティバス元祖で有名なムーバスを受託している。

(その他昼間は、羽田や成田、休日はディズニールンド、お台場、横浜八景島、草津温泉、夜行高速は豊橋や奈良県五條、倉敷なども運行)

全国に2000程の乗合バス(路線バス)事業者のうち、96%が赤字だが、ぎりぎり黒字の数少ない事業者。栃木県 関東自動車(関東バスと呼ばれてる)、埼玉県 関東自動車(福祉施設、スクールバスが主)、茨城県 関東鉄道(京成グループ、関鉄バス)があるが全くの別会社である。

関東バスも重篤な人員不足
ネームバリューのある電鉄系の、東急バスや京王バスと違い、関東バスは昔から運転手採用には苦労し

ていた。バブル崩壊後は応募者が増えたが、採用は子会社とし、劣悪な待遇で大量に辞めさせてしまった。

コロナのいつときは、高速バス、深夜バスの運休で一転、自宅待機する日もあるほどとなり、年収が100万円以上減った人もいた。

現在はコロナ前よりやや少ない程度の運行本数に回復、①年齢構成の偏りで定年退職が多く、②子会社が振りまいた劣悪条件のイメージ、③少子+免許人口減などから、コロナ前より人員不足となっている。去年、武蔵野営業所では時間外(残業と休日出勤)の平均が50時間、36協定(労使で結んだ時間外の限度)オーバー者が50名にもなり、労働基準監督署からは是正勧告が出た。

AIデマンドを運行した丸山営業所は関東バス5営業所の中で一番小さい営業所。75の仕業があり、120名の運転士がいるが、夜行高速バスは2人乗務で「1往復3日行程」であること、病欠、介護、育児などの休職もあり、協定時間いっぱいまでやってくれる人のおかげでなんとか回っている状態。

4. 実証運行の状況と問題点

新宿 AI オンデマンド交通

2024.11~2025.3 実証運行

乗客8人乗りワンボックス車1台

ミーティングポイント44か所

公共交通会議では「交通空白」の程度への疑問が出されたが、今後の高齢化、坂道などの地域対応として始められた。

関東バス初の「定路線でない交通」の運行となった。他の地域で配車タブレット画面の注視で検挙された例があったことから音声案内機能を求めたものの、建設技研の配車システム

<https://www.cti-mobility.jp/>では不可能ということで、ナビタイムを入れたタブレットを用いた。

・「AIが最適なルート」は誇大表現

時間と場所から明らかな場合、順番を並べ替える。という程度のものであった。今まで採用されてきた地方でなら実用に耐えうるものだったと思われる。

・運行開始の数日前の試走により明らかになった問題点

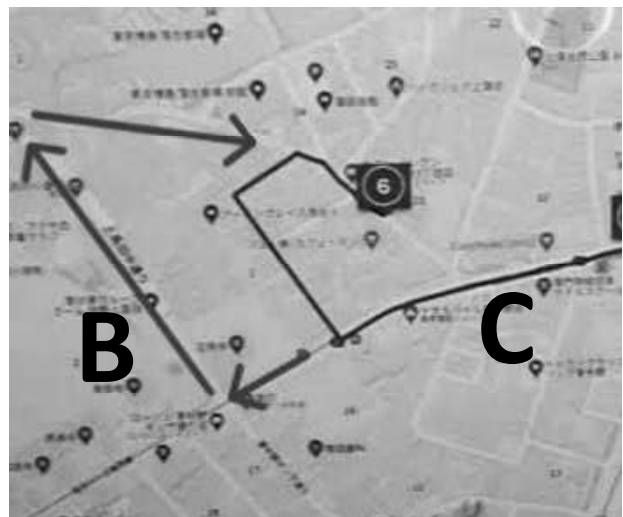
東から来て降車扱いをする④は東向きのバス停、次の乗車扱い場所が北東方向なのに④(A部分)の反対向きが指示されている。Uターン禁止の交通量が多い通り。(写真1 配車タブレットの画面)



(写真1 配車タブレットの画面)

・常識的でないルート指示

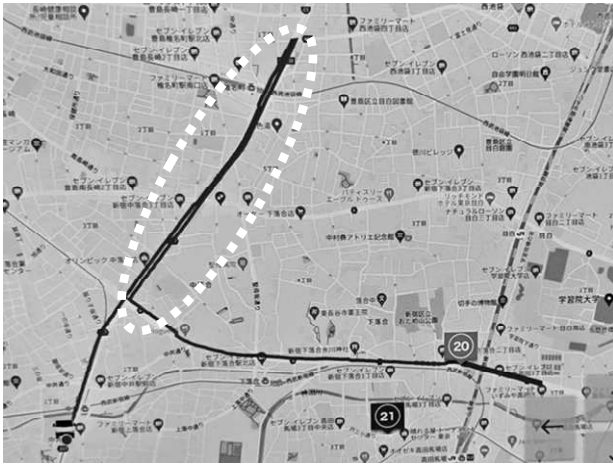
有名な「落合斎場」付近のミーティングポイントで、知っている人なら誰もがB部分のルートで走り、車幅ぎりぎりのC部分を走る人はいない。



(写真2 常識的でないルート指示)

・謎の遠回り指示

山手通りを北上、新目白通りを右折すればいいのに、地下の高速道路と判断しているのか、西池袋出口先でUターンが指示されている。

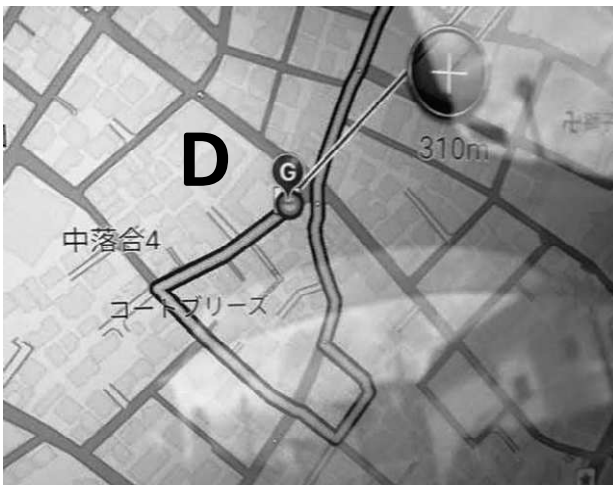


(写真3 謎の遠回り指示)

乗降ポイントをナビタイムに入力するという余計な作業でルートについてはかなり解決したが、苦労は続いた。

- ・不適切なポイント横付け指示

住宅街の狭隘路で通行量も少なく、無理に「ポイント横づけ」しなくて良い場所でも横づけルートが表示されていた。(写真4 D部分)



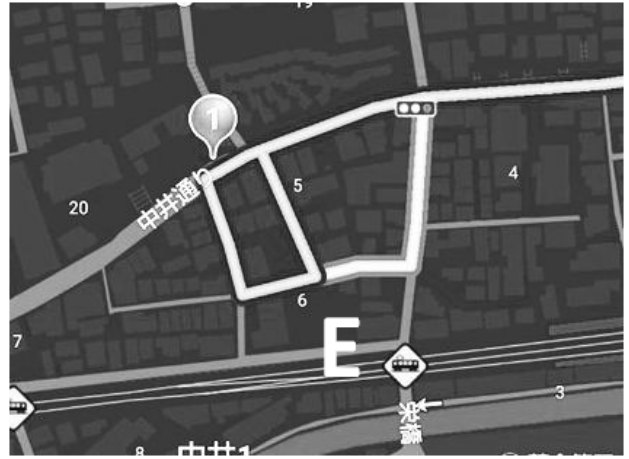
(写真4 不適切なポイント横付け指示)

- ・運行中唯一、軽微な接触があった場所

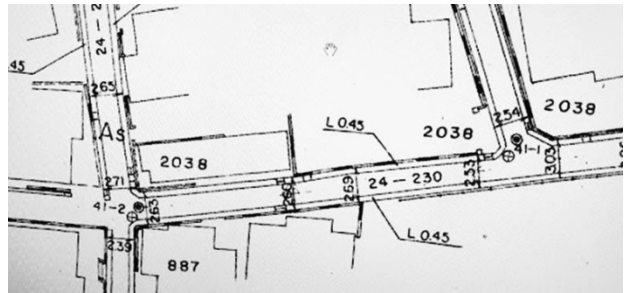
道幅に問題がなくても交差点の角度や電柱で曲がれない所がある。(写真5 Eの箇所)

ナビタイムには車種、車幅が設定できるが、当初は実車諸元のまま1695mm。

1900mmでは遠回りしすぎ、1850mmと何回も設定し、試し、最終的に1800mmとした。



(写真5 狭隘な街路で曲がるのが困難)



(写真6 同箇所の道路図面)

また、ナビタイムに登録しておくミーティングポイントは「降車だけで向かい側でも構わない場合」「狭隘住宅街の交差点でどちらから来てもいいようにする場合」というように、ミーティングポイント番号の-2、-3を作ることとした。

これらは区も、システム会社も、関東バス本社の新交通プロジェクトチームも出来ず、全て運転手の労組が行った。

・そもそもの所で建設技研の配車システム <https://www.cti-mobility.jp/>が「最適なルートを指示するAI」でなかった。

この類の交通システムで「通れる道は学習していきます」では困るわけで、最適なプログラムがあらかじめ必要である。

また、AIという新しい言葉で過大な期待を持たせることはあってはならない。

・デマンドバスが上手くいかなかった所では…通常タクシーを用いた簡易なシステムで試行するのがよいのではないか。

東京23区では、北区のデマンドタクシーが好例

と思われる¹。

もっと簡単なのは、予約や乗合のシステムを作らなくとも単に「タクシー代の補助」ということで、韓国の過疎地で大きな効果(住民の満足)をもたらしている例がある。

韓国西海岸のソチョン郡で1日3本のバスが廃止された後に始めたという²。

5. 実証実験を終えて

1日当たりの平均利用者は3.8人、最終月の3月は、10.8人と高かったが、目標とする独立採算にはほど遠い実績となった。新宿区は、AI デマンド交通に対して「ランニングコストの補助はしない³」というスタンスなため、区の方針転換がない限り、AI デマンド交通の試みは、これで終了すると思われる。なお、運行に関わる経費として、車両購入費の一部と、システム導入費、合わせて約 200 万円を新宿区が負担している⁴。

従来の公共交通（バスなど）では、ドアツードアの需要は満たせない。タクシーに近い交通手段として交通権実現の一翼としてデマンド交通が活用できるとの期待もあるようだが、現状の「運行補助なし」、タクシーとの住み分けとしての「エリア限定」という前提条件では、これから拡大、定着していくことは困難と思われる。「AI だから効率的な配車」というのは、現状では過大な期待に過ぎないと思われる。「既存のバス・タクシーとの調和はどのように図るのか」という課題、低廉で便利なデマンドを構築すると、タクシー、バスの利用客が減少してしまうという点は、既存事業者が存立している東京都内では欠くことのできない視点である。そうした地域の交通全体を考えた視点で、デマンド交通を考えていくべきだろう。

¹ <https://www.city.kita.lg.jp/living/transport/1002536/1018734.html>

² <https://japanese.korea.net/NewsFocus/Society/view?articleId=203743>

³ 2025年3月7日 新宿区算特別委員会「交通対策課長として将来的なことを今断言はできませんが、私は現時点で交通対策課長として所掌してやっている中で、ランニングコストを負担するという考えはございません。」

⁴ 2025年2月28日 新宿区予算区別委員会

※本稿は第67回自治体学校in東京(2025年7月27日)の分科会8「公共交通の改善・充実で済み続けられる地域に⁵」で報告された内容をもとに執筆されたものです。

・記事内の写真は報告者提供

7. 復元された DD112 を訪ねて ニンビン駅訪問記

安藤陽会員(埼玉大学)

2025年3月、私は日本ベトナム友好協会東日本鉄道支部の方々(国労OBが中心)とベトナムを訪ねた。多くの方がすでに複数回訪れており、同行の岡田尚弁護士も2024年に続いて2度目であったが、私にとってはじめてのベトナム訪問であった。ハノイに入り、空路と鉄道を乗り継ぎながら、古都フエ、ダナン経由でホーチミンまで南下する旅となった。フエからダナンへは鉄道を利用した。主な目的は、ハノイのザーラム(Gia Lâm)機関車工場の裏手の留置線に長らく放置されていたが、日越関係者の尽力により復元され、首都ハノイから約90km南のニンビン(Ninh Binh)駅前広場に展示されたDD11-2号機を見学し、併せてベトナム統一鉄道(国鉄)の関係者と交流するためであった。



復元・展示された DD112(ニンビン駅 2025年3月3日 筆者撮影)

1975年のベトナム戦争終結と南北ベトナム統一の後、日本の全交運(全日本交通運輸労働組合総連合会)がカンパを募り、ベトナムの戦後復興、平和と繁

⁵ <https://www.jichiken.jp/event/250726/>

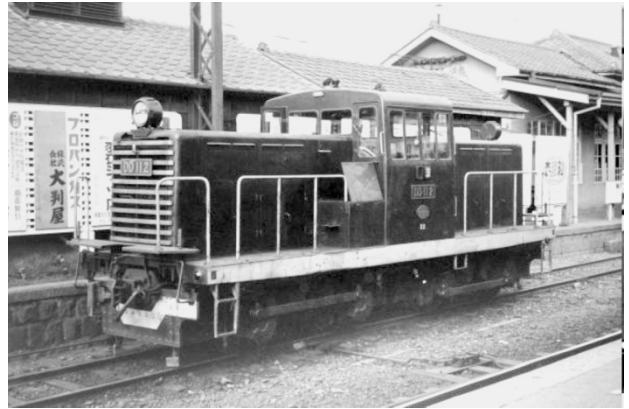
栄を祈念して、当時国鉄が使用していた DD11-2 号機を譲り受け、1977 年にベトナム国鉄に寄贈した。軌間 1,000 mm のベトナム国鉄のために当時の国鉄鷹取工場で軌間変更をおこない、入換用のディーゼル機関車として使用されることになった。DD11-2 号機は 1992 年頃まで使用されていたようであるが、その後はザーラム工場の奥の留置線に放置され、朽ち果てた状態になっていた。2014 年に友好協会東日本鉄道支部のメンバーがザーラム工場を訪ね、DD11-2 号機 の 消息を聞いたことにより、その存在が明らかになった。日本側関係者は、ベトナム戦争反対闘争とベトナムとの友好のシンボルである DD11-2 号機を、国労の協力も得ながら再びカンパを集めて復元することにし、2023 年にベトナム国鉄によりザーラム工場で復元された。静態保存ではあるが、当時のオレンジ色の車体がよみがえったのである。この修復の過程で貴重な発見があった。車体の天井裏からベニヤ板に「ベトナムの平和と繁栄を祈る」と書かれた寄せ書きが見つかった。鷹取工場の労働者が密かに天井裏に隠し入れたものと言われている。そこには複数名の名前が連記されていた。



天井裏から発見された寄せ書き（ニンビン駅 2025 年 3 月 3 日 筆者撮影）

2024 年末、復元された DD11-2 号機は、日本の国際協力機構(JICA)の資金援助(ODA)でニンビン駅が整備されるのにもない駅前広場に展示されることになった。将来的には日本広場の一翼を担うという役割が与えられているようである。ベトナムへの出発前、兄の遺品である鉄道写真をデジタル化したなかに DD11 はないだろうかと探したところ、1963 年 10 月 8 日に横須賀駅で撮影された DD11 の写真が数枚あることがわかった。それだけでも驚きであったが、プレートが DD112 となっているのではない

か。まさにベトナムに寄贈された DD11-2 号機の現役時代の写真であった。モノクロ写真ではあるが、A4 判に拡大し額に入れてベトナム国鉄の労組委員長に贈呈したところ、本社に飾るとのことであった。また、額に入れていない写真をニンビン駅長にお渡ししたので、もしかしたらニンビン駅に掲示されているかもしれない。



横須賀駅に留置されている DD112(1963 年 10 月 8 日 安藤征一撮影)拡大写真を別ページに掲載

DD11 は 9 輛が制作され、現在の DD51 へと発展する基礎となったディーゼル機関車と聞いている。2008 年まで北九州市交通科学館に DD11-8 号機が展示されていたが、その後に解体されたので、この記念碑的なディーゼル機関車は、今残っているのはニンビン駅に展示されている DD11-2 号機だけとなった。ベトナム戦争終結から 2025 年 4 月で 50 年。その記念の年の直前に DD11-2 号機が復元され、展示されたのは意義深い。ベトナム国鉄は施設整備や高速化に課題を抱えており、少ない列車本数のためかハノイ駅やサイゴン駅(ホーチミン市)でさえも閑散としていたが、ホーチミン市での地下鉄開業(2024 年 12 月)や超高層ビルの乱立をみると「平和と繁栄」の伸びしろは大きいのではないかと感じた。ニンビン駅はベトナム統一鉄道(総延長 2,652 km)のハノイ駅とサイゴン駅を結ぶ 1,726 km の南北幹線の途中駅であり(ハノイ駅から約 90 km、2 時間余)、列車本数は往路・復路ともに 1 日 6 本(2025 年 5 月現在)と少ないが、日帰りできなくもない(バスの便数はもう少し多いが、駅へのアクセスは遠いようである)。もし機会があればぜひ訪ねて日本とベトナムの友好の証を見ていただきたい、少なくともそのような歴史をもつ DD112 があることを知っていただきたいと思い、拙文を投稿した。

参考文献 「友好の象徴、機関車保存を／国労 OB
らがカンパ訴え／ベトナムに送った『全交運号』」機
関紙連合通信社 2020年6月12日

<https://www.rengo-news-agency.com/2020/06/12/>
以下略

新妻東一「日本のディーゼル機関車 DD11 型がハノ
イで復元～静態保存で日越友好の証に～」

Sanshin Viet Nam Jsc、2023年7月12日

<https://note.com/tniizuma/n/nf85505be8d97>

[編集注] DD11 は 1954 年から製造された国鉄の入換用液体式
ディーゼル機関車ですが全 9 両(1 次形 3 両・2 次形 6 両)しか製
造されませんでした。液体式でありながら動輪をロッドで連結し
カウンターウェイトがあるという過渡期の技術を示す足回りが
特徴です。横須賀の写真は足回りが鮮明でなかったため、ニンビ
ンの写真を別に示します。



DD11 ニンビン駅 安藤陽会員撮影

8. 書籍紹介

池田昌博会員

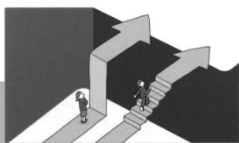
◆伊藤将人『移動と階級』

講談社現代新書

移動と階級
伊藤将人



人生は移動距離で
決まるのか？



日常生活から地球規模の大問題まで
移動から見える
〈分断・格差・不平等〉

講談社現代新書

若手研究者の力作と知り早速読みました。

本書のタイトルは「移動と階級」とかなり刺激的な表現ですが、移動にまつわる社会的格差論を多くの外書の文献調査も交えながら論じ、「移動は持って生まれた権利」だが、実際には移動格差が生じていることを多くの事例により実態的に示しています。

特に、国際的な目線での地域間格差問題や男女間格差論は興味深いものでした。この私たちがあまり論じて来なかった移動における男女間格差問題は、自動車事故で女性の死亡率が高いことを「クルマの設計思想に女性への目線がなかった」ことに起因すると述べています。

この他、温暖化問題にも言及していますが、化石燃料の4割が交通分野で消費されていることを強調し、異常気象の中で豪雨災害が頻発するようになり公共交通インフラが破壊されることを悪循環として

とらえています。また、私たちが今後の成長産業として期待する観光分野においても、非日常の世界で豊かな人たちが環境を悪化させ移動格差を拡大させるとしています。

ただ、本書は「移動権」や「人の移動する権利」に言及はありますが、移動権保障についての見解は示されていませんし、データの解析は十分ではありません。今後、若手の社会学研究者としての情報発信を期待したいと思います。

◆山出保『まちづくり都市金沢』（岩波新書）



北陸のまちづくりと言えは先ず頭に浮かぶのはトラムによるまちづくりが成功している富山市であるが、この新書は金沢市の弛まないまちづくりへの努力を紹介している。著者、山出保は5期、金沢市長を務めたが、2025年7月14日にお亡くなりになった。故人の思いをこの書評から伝えたい。

まちづくりは首長が変わっても「創り上げた理念」と「都市ビジョン」をベースに時間をかけて成就すべきものであるが、本書は、この姿を著者自らが自治体職員からのトップに至る体験を活かしながら、様々なステークホルダーとの論議などを交え伝えている。

著者の住民や企業市民の意向も確認しながらの「都市の再整備」の姿には頭が上がらない。著者の基本理念はスクラップアンドビルドを意味する「再開発」ではなく、「歴史、文化遺産を活かしたまちづくり」である。

暗渠の用水路をかつての姿に復元したり、まず都市計画の理念を条例化してきた姿勢には敬服するばかりである。著者のモットーは、Slow Steady Sustainable であり、まちづくりは「暮らしや生業にかかわり、人格形成にあずかる重い営為」と記して

いる。

驚いたことに「交通基本法」から「交通政策基本法」に至る経緯を本書に記し、私たちが論議してきた「人の移動権(交通権)」にも言及している。2007年に金沢市は、全国に先駆けて「金沢市における公共交通の利用の促進に関する条例」も制定している。

金沢市内のバス運行は比較的、充実しているが、京都市と同様に飽和状態であることも否めない。ここにトラム復活の運動があるのではないか。この期待感も示されている。

本書の最後に著者は「まちづくりは民主主義の学校」と記している。ここで金沢市の副市長(国土交通省キャリア)をされた方と論議したことを思い起こした。この方も残念ながら故人である。両故人に合掌。

◆佐藤信之『日本のバス問題』 中公新書



現在、最も大きな問題となっているバス事業のあり方についての力作です。自動運転への期待感が強すぎるとは感じますが、住民が主体的になって活動し自主運行に漕ぎつけた路線の紹介やそれを支える地方の姿が描かれています。

驚いたのは、1970年代には旺盛な需要があっても新路線が実現しなかった時代があったこと、それに対抗するがごとく住民主体のバス路線が運営された史実を知ったことです。町田市の鶴川団地と最寄り駅を結ぶ路線です。

その後、関西では醍醐のコミバスが有名ですが、これは地域住民と立地する一般事業者とのコラボ(協働)でした。神戸市住吉区のくるくるバスなどの実績もあります。

バス事業の経営環境の変化は行政姿勢、スタンス

の変化を交えながら解説されています。バス経営は地域経営を守ると言う建前のもと、原則的に地域独占を守る時代から規制緩和への時代に、その弊害から共存の時代へと複雑な流れとなっています。独占禁止法の適用除外も実施されています。

少なくない事業者は 2000 年直後に経営破綻しますが、生き残った地方の事業者はいわゆるリストラ策(減便、人件費対策)が「成果」となるのです。ここは私見ですが、利用者との距離があるのではないかと感じております。ただ、既存の事業者が生き残りをかけ路線バスの維持のため、事業の多角化を行ったことは忘れてはならないと思います。ここが多くの利害対立を生んだというのも皮肉なことです。

筆者は、バス路線の維持は「基本的人権」にかかわる事項だと力説するほか、地域交通法に関する説明も改定経緯も含め詳細に解説されています。交通政策基本法に関する言及が少ないのが残念ですが、終章に「路線バスは社会的ベシクサービスである」とまとめられています。この部分だけでもご一読いただければと思います。

末尾ですが、本書には下村事務局長の示唆を得たと記されています。

◆土屋正忠『ムーバスの思想』 東洋経済新報社



本書は 2004 年の発刊と古いものですが、行政が主体となって「生活交通」の改善を目指して取り組んだ先駆的な取り組みの紹介書で、日本初のコミュニティバスと言われる「ムーバス」(1995 年運行開始)を生み出した背景や理念が述べられています。古書店から取り寄せたものですが、内容は決して陳腐化していません。「交通権」や「移動権」といった用語は登場していませんが、「移動の自由」と言う用語が使われ、交通が「公共財」であることが謳われて

います。少し、その内容をお伝えします。

1. ムーバス誕生の背景

1990 年代、武蔵野市では高齢化や交通渋滞により、鉄道駅から離れた地域の交通不便が問題化していました。大手バス会社(関東バス)にとっては採算が取れず路線化が難しい地域で、「生活交通」を自治体が補完する必要性が浮上し、市と市民、事業者が協力し、日本初の「自治体主導・コミュニティバス」として誕生したのが「ムーバス」です。

2. ムーバスの思想(理念)

① 移動の自由

誰もが移動できる権利を持つという考え方にに基づき、高齢者・子ども・買い物客など、従来の路線バスではカバーされない日常移動を保障することを目的としました。

② 市民参加と共創

運行ルートや停留所は市民アンケートやワークショップを通じて設計。市民の「声」に基づいて交通網を作るという住民参加型のまちづくり思想が反映されています。

③ 小型・低廉・高頻度運行

定員 16 人の小型車両、運賃 100 円(当初)、10 分間隔の高頻度運行という設計は、採算性よりも「使いやすさ」「公平性」を優先した思想の表れです。

④ 交通を「公共財」として捉える

交通を単なる「採算事業」ではなく、市民生活を支える「福祉的基盤」「社会的インフラ」として位置づける点が、ムーバスの根本的思想です。

3. 日本への影響

ムーバスは全国的なモデルとなり、以降「コミュニティバス」という言葉と制度設計が各地に広がりました。「交通権」や「地域公共交通政策」の議論においても、ムーバスは「市民の移動の自由をどう守るか」を実践的に示した事例とされています。

つまり「ムーバスの思想」とは、「採算優先の大規模交通体系からこぼれ落ちる地域住民の移動権を、市民と自治体が協働して保障する」というものになります。

当時の市長、土屋正忠氏(現衆議院議員)の力量も素晴らしいですが、ブレーンとなったのは早くから都市交通問題に警鐘を鳴らした岡並木です。「交通権」や「移動権」と言う思想にはそれぞれの受け止め方

に差異はありますが、先駆的な事例としてご紹介させていただきます。

9. 参議院選挙における各党への交通政策に関するアンケート結果について

池田昌博会員提供

「全国路面電車ネットワーク」(運営委員長、岡将男氏)はLRTなどを活かした都市交通の改善等を要望する任意団体ですが、国政選挙の都度、主要国政各党への政策アンケートを行っています。

今回は以下の6項目について各党から回答をいただきました。項目3は「交通権学会」で報告させていただいた交通事業者の通学定期の割引措置が、地方の事業者にとって特に大きな負担になり、財政支援が必要であるという問題意識からの設問です。

また、項目5はガソリン税の暫定税率や消費税の2重課税問題に注視しつつ、新たな税制「走行距離税」の新設を求めたものです。ガソリン価格が国際的にみても安く、電気自動車の普及もあり、今後の暫定税率相当分の財源の確保やこれ以上のクルマ社会の進展を促すことへの警鐘です。

与党派は政策実行の責任がありますので「回答に慎重」にならざるを得ませんし、各候補者の主張がこの回答通りであったかは承知しておりません。

なお、各党の回答内容は「公共の交通ラクダ」のウェブサイトをご確認ください。

<https://racda-okayama.org/archives/5025>

政党 (回答順)	1 地方都市 交通のサ ービスレ ベル向上	2 運転手 不足対 策	3 通学定期 割引の行 政負担	4 公共交通 のデータ 整備・公 開	5 ガソリン補助拡充 だけでなく走行距 離税を主体とした 交通全体に対する 財源に転換すべき	6 公共交通におけ る「独立採算制」 の見直し、公費 を投入しサービ スレベル向上
れいわ新選組	賛成	賛成	賛成	賛成	どちらともいえない	賛成
日本共産党	賛成	賛成	賛成	賛成	賛成	賛成
立憲民主党	賛成	賛成	賛成	賛成	賛成	賛成
公明党	賛成	賛成	反対	賛成	どちらともいえない	賛成
国民民主党	賛成	賛成	賛成	その他	その他	その他
日本維新の会	賛成	反対	どちらとも いえない	賛成	どちらともいえない	賛成
自由民主党	その他	その他	その他	その他	その他	その他

10. 機関車給水塔の旅

上岡直見会員

ローカル線を旅行すると時おりSL時代の機関車給水塔が残っている駅があり郷愁を覚える。同じ思

いの人がいるようで「給水塔のある風景」というホームページを掲載している人もある⁶。SL現役時代に各地で撮影していれば自然に映り込んでいる写真が多いと思うが、現在残っている給水塔はどのくらいあるのだろうか。現在ならばGoogle Earthで探せば次々見つかるかもしれない。私は意図的にそれを探索しているわけではないが、たまたま旅行中に撮影した給水塔を紹介する。撮影から時間が経っているためすでに取り壊された場所もあるかもしれない。



全面蔦に覆われモニュメント化した給水塔
山陰本線 浜坂駅 2018年5月



森閑とした山中の駅に残る給水塔
山田線 川内駅 2014年10月

国鉄最盛期でも主要駅とはいえない川内駅だが、建設をめぐって「猿でも乗せるのか」の論争で知ら

⁶ <https://drfc-ob.com/wp/archives/154861>

