



交通権学会ニュースレター トランスポート 21

第 30 号 2007 年 12 月 10 日



トピックス

- ◆「公共交通の安全を考えるシンポジウム」が開催されました。
- ◆「交通権学会社会貢献賞」の推薦締切は年末です。
- ◆「関東部会」の発表者を募集中です（締切は 12/31）。

I. 「公共交通の安全を考えるシンポジウム」が開催されました

1. 開催報告

環境自治体会議 環境政策研究所 上岡直見

2007 年 11 月 10 日に、立命館大学大阪オフィスにおいて「公共交通の安全を考えるシンポジウム」が開催された。当日は約 80 人が参加し、テレビ、新聞、その他報道関係の参加もあり、社会的な関心も高かった。また、シンポジウムの様子は、NHK、産経新聞、神戸新聞その他で報道された^{注)}。青木真美会員(同志社大学教授)の司会により報告と総括討論が行われた。概要は下記のとおり。

注) NHK関西(11月10日)、産経新聞(11月11日朝刊)、神戸新聞(11月11日朝刊)、交通論壇(11月12日)、トラモンド(11月15日)、交通界(11月19日号)、東京交通新聞(11月19日)、他

【報告・鉄道】「鉄道事故の再発防止のために—JR 福知山線事故に関する事故調査を素材に—」安部誠治会員(関西大学教授)主に事故の再発防止のためには何がなされるべきかという観点から論じられた。国内の航空・鉄道事故調査委員会の設立の経緯と問題点、また現在設置が検討されている運輸安全委員会(運輸分野全体を統合した委員会)等について解説した。

【報告・鉄道】「人間行動の科学的理解と安全装置の工学的配慮—JR 西日本安全諮問委員として考えたこと」小山徹会員(元・埼玉大学教授) JR 西日本安全諮問委員として、また鉄道実務の経験をもとに、鉄道の技術体系の特性を踏まえた、システムとしての安全確保について各種の提案を行った。

【報告・鉄道】「JR 西日本の外注化の現状と安全への影響」中本義文氏(JR 西日本・電気部門) 信号・保安関係の実務の現場から、要員の削減と外注化の進展により、技術力の低下、技術

の継承の断絶が生じていると指摘した。それに伴う問題、労働災害や輸送障害の多発などが報告された。

【報告・航空】「航空安全と規制緩和」戸崎肇会員(明治大学教授) 規制緩和と安全性の関連について、現実的な問題からの分析が述べられた。最近の情勢から、実務者のプロフェッショナルリズムの低下、いわゆる「マニュアル人間」化などの問題が指摘された。情報が氾濫している一方、利用者もそれを使いこなすことができない。適切なコミュニケーター、インタープリターの必要性も指摘された。

【報告・航空】「最近の航空に関するトラブルの状況と課題」芳賀浩司氏(航空連合会長)「現場労働者として規制緩和をどう捉えるか」という観点から論じられた。規制緩和後のトラブル状況の報告、また現状に航空業界自体がまだ対応しきれていないこと、規制緩和下での行政の技術的規制のあり方が実態と整合性に欠けること等が指摘された。

【報告・バス】「規制緩和とバス事業」川村雅則会員(北海学園大学専任講師) 前日夜(11/10)のツアーバス実態見学の状況が報告された。(別稿参照) 規制緩和後のバス業界の事故状況、労働条件、労働者の健康状態等に関して数値で報告された。また国交省の対応の問題点等についても指摘された。

【報告・バス】「ツアーバスの実態と労働組合の取組み」鎌田佳伸氏(交通労連軌道バス部会事務局長) 主に高速バス事業について、本来の路線事業者と、ツアー名義の事業者との比較、運行体制や経営指標の比較、労働条件や安全状況の比較について報告された。また改善に向けての提言がなされた。

【総括討論】

主な質疑やパネラー間の討論

○ なぜこのような無秩序な規制緩和が蔓延したのか。日本だけ特殊な状況なのか。

○ 規制緩和とは、本来は多様な選択を可能とする趣旨があるはずだが、日本ではコストだけが優先される事態が出現した。システムの複雑化、ブラックボックス化の一方で、コスト切り下げの結果として労働の単純化、マニュアル化がひどくなっている。一方、規制官庁である政府の情報収集能力が落ちている。それを補完するものとして労働組合の機能にも期待される。学会・労組がそれぞれ機能分担すべきである。

○ 鉄道・航空には一定のシステムがあり、人間のミスや能力不足を補完する装置も可能である。しかし道路交通のバス・トラック・タクシーはそのようなものがない。それが参入コストが安いことにもつながる。鉄道・航空では事後規制もある程度有効であろうが、バス・トラック・タクシーでは参入時の事前規制が必要。

(その他、多くの議論があったが、紙面の関係で省略する。)

(以上)

2. 大阪 ツアーバス、タクシーの実態—現地視察に参加して

川村雅則 (北海学園大学教員)

大阪で開催された 交通権学会 主催の「公共交通の安全を考えるシンポジウム」の前日に行われたエクスカーションに参加しました。現在、社会的な問題になっているツアーバスの実態とタクシーの実態について視察するという内容で、労働組合(全日本交通運輸産業労働組合協議会、略称交運労協/日本私鉄労働組合総連合会、略称 私鉄総連)のご協力で開催されたものです。夜9時からの実施ということで、残念ながら、学会メンバーからの参加者は、安部先生と川村だけでしたが、非常に勉強になりましたので、以下、ご報告致します。

■ ツアーバスの「違法」駐停車

今年の2月に起きた大阪での貸切バスの死傷事故を機に、規制緩和と貸切バスをめぐる問題に社会的な関心が集まっています。中でも、東京-大阪間が3,4千円という破格の値段で、規制緩和の旗手とも称されているのがツアーバスです。ところがこのツアーバス。本来支払うべきコストを支払わずに、乗合高速バスと類似の行為をしていることが問題になっています。

その一つが、乗合バスであれば利用客は停留所での乗降となるのに対して、そういう場所を設けずに、一般の道路や公共の駐車場で、客を乗降させているということです。安全上からも問題といえるでしょう。まずはその実態を見るため、労働組合に手配していただいたバンに乗り込み、天王寺駅へ。



【写真1】

【写真1】は、天王寺駅付近の交差点現場です。写真右側に

は2台の貸切バスが駐停車しています。旅行業者に雇われた誘導員(アルバイト)が客をバスに乗せてゆき、客を乗せ終えた時点でバスは出発。それにあわせて、後ろに控えていたバスがまたこの場所にすすと進んできて、客を乗せていく。一時期のように、のぼりをたてたり机を設置したりしたはでな行為こそしておりませんでしたので、これらの行為をストレートに違法といえるわけではありませんが、問題ある行為といえるでしょう。

次に訪れたのは梅田の、ある大型駐車場です(【写真2】【写真3】)。この駐車場はツアーバスの乗り場になっていて、さきほどの天王寺など大阪の各所で客を集めた貸切バスが続々と集まってきます。台数にして20,30台は収容されていたでしょうか。トイレも常設されており、部活動の集団と思われる若者たちから、子連れのお客まで、お客さんも続々と集まってきます。この場所でお客さんを満載にして東京等へ出発していくようです。なるほど、こういう乗り場であれば、「違法」な場所での乗降・駐停車にはならないということになります。



【写真2】



【写真3】

ちなみにツアーバスの運転者はどんな働き方をしているのか、バスを降りてタバコ休憩をしていた運転者さんに声をかけてみました。曰く、自分達は法律を守って働いているが、下請け仕事をしているバス会社には、深夜の長距離運行をワンマンで行っているところが多いと思うとのことでした。国交省の重点監査の結果でも、ツアーバスを含む貸切バス業界においては、

過労運転が珍しくないことが明らかになっています（以下に関係資料を記載）。貸切バス運転者の働き方を明らかにすることは急務の課題です。

国土交通省「貸切バス事業者に対する重点監査の結果について」平成19年6月1日発表。なお、同省は、この間検討を重ねてきた、貸切バスの安全に関する報告書を先月（10月19日）発表していますが、果たしてこの内容で業界の直面している問題が改善されるのかは疑問もたれます。資料は以下からダウンロード可能。

http://www.mlit.go.jp/kisha/kisha07/09/090601_2.html

http://www.mlit.go.jp/kisha/kisha07/09/091019_2_.html

■あふれるタクシー

次に行ったのは、梅田の北新地です。国道の2車線、さらに場所によっては3車線をタクシーが埋め尽くしています（【写真4】）。ちょっとわかりづらいかもかもしれませんが、写真に写っているタクシーは、走行しているわけではありません。客待ちをしているのです。



【写真4】

しばらく、タクシーのこの長い列を眺めていると、「予約」の表示をつけたタクシーが列の外から歩道側にぐぐっと割り込んで入ってきました。すわ、長距離客をねらった営業行為、通称「チャブリ」行為をしようとしているのではないかと思います、じっと見ていましたが、むこうもこちらに気付いたようで、その場では、「チャブリ」行為には至りませんでした。

チャブリとは、長距離の客をねらって、近距離の客は断るか他の車両にまわす営業行為の意味。うまいところだけをしゃぶる、というのが語源とのことです。なおタクシーでは、客引き行為も乗車拒否も禁じられています。

そこで、国道をあとにして、北新地の中へ入って行きました。ハナキンということもあってか、たくさんの客でにぎわっています（【写真5】）。

写真のとおり、界隈を細い道がたらぬいています。私達が訪れた時間帯は、本来タクシーの客待ちは禁止された時間帯との

ことでしたが、写真のとおり、タクシーがずらっと並んでいます。もっとも、正確に言えば、のろのろと進んではいるので、客待ち行為をしているわけではない、ということになります。国道で2重・3重になって待つよりも、あわよくばお客さんを乗せられることができるという期待があつてのことなのでしょうが、それにしても、一列になってのろのろと動くタクシーの一団も異様なものです。もちろん、そうでもしなければお客さんをつかまえられるほどにタクシーが過剰になってしまったところに問題があるのですが。



【写真5】

その後、梅田へ移動しましたが、移動中も、すわ、「チャブリ」行為か、と思われる場面に何度か遭遇しました。関係者の尽力もあって、以前のような露骨な「チャブリ」行為こそ見られなくなったようですが、根絶とまではいえないのが実態のようです。それにしても、バンで移動中つくづく思ったのは、タクシーが多過ぎる・過剰である！ということ。あわせて、ワンコイン・タクシー（初乗り500円）や、5・5割引（5千円以上は5割引）など、競争が熾烈であるということです。どちらも、タクシー労働者の状態を改善する上で、看過できない問題です。

以上、限られた時間でしたが、ツアーバスやタクシーの問題状況を垣間見ることができた大阪の夜でした。

（以上）

II. 理事会よりお知らせ

1. 入退会（敬称略）

・次の2名の新入会を承認しました。

照屋寛之（沖縄国際大学；行政学、都市政策）、

大塚良治（広島国際大学；会計学）

2. 安全シンポジウムについて

11月10日に「公共交通の安全を考えるシンポジウム」を大

阪で開催し、約 80 名の参加で盛会となりました。(別掲)

3. 来年度大会日程について

2008 年度大会は、7 月 26 日(土)、27 日(日)、熊本学園大学(熊本市)にて開催します。

4. 学術会議協力団体の申請に関して

事務局で必要データの取りまとめが遅れています。データが確定し次第、担当理事を通じて申請の手続きを行います。

Ⅲ. 交通権学会社会貢献賞の推薦をお願いします

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】 本学会員は、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す。)

【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。

Ⅳ. 部会開催予定

1. 関東部会 **発表・報告を募集中です。**

日時：2008 年 1 月 27 日(日) 13:30-17:00 頃

場所：日本大学大学院商学研究科ビジネスコース・サテライト(新宿野村ビル 33 階：新宿駅西口から徒歩 8 分)

参加費：無料(予定)

皆様の積極的な参加(発表、報告)をお願いします。ホットな話題や、結論が未だ出ていない研究でも結構です。この場で議論することで、新しい切り口が得られるかもしれません。

発表をご希望の方は、藤井(下記)宛に 2007 年 12 月 31 日までにご一報ください。その際、「タイトル(仮でも可)」と「概要(200 字程度)」をそえてください(交通権学会のホームページへ掲載します)。

藤井への連絡先：family.fujii@nifty.com(スパムメールから区別するために、メールタイトルに「交通権学会」の文字を入れてください。)

(藤井憲男)

Ⅴ. 投稿

鉄道の治安はどこへ行く？
一健全経営の鉄道事業者におけるワンマン運転の
拡大に思うことー
半沢一宜

近年、路面電車ではないいわゆる普通鉄道において、ワンマン運転を行う線区・列車が急速に増加している。

以前は、ワンマン列車が走るのは、絶えず存廃問題がささやかれる零細ローカル私鉄や、国鉄特定地方交通線を引き継いだ第三セクター鉄道くらいのものであった。つまり、鉄道を存続させるための経費削減策としての、やむを得ない選択であるケースばかりであった。ところが近年は、JR の幹線系線区や大手私鉄・地下鉄にまで、ワンマン運転が拡大している。

ちなみに、筆者が住む東京都足立区で 2005 年に開業した「つくばエクスプレス」(TX)も開業当初から全列車ワンマン運転であり、同じく 2008 年開業予定の新交通システム「日暮里・舎人ライナー」(にっぽり・とねりらいなー、当地では「日舎線(にっとせん)」と呼ぶことも多い)に至っては完全無人運転である。JR 本州 3 社や大手私鉄のほとんどは、経常黒字を計上し株式配当も実施している。つまり、これらの事業者は、経営的に追い詰められているわけではなく、輸送コストの削減すなわち更なる利潤追求だけのために、ワンマン化を推進していることになる¹⁾。TX や日舎線の場合は、建設費の償還に伴う運賃水準の高騰を抑制する目的もあるだろうが、営業経費の削減という意味では同じである。

ところで、筆者が各地のワンマン運転開始(拡大)のお知らせを見聞きするたびに疑問に思うのは、「ワンマン列車内で利用者同士のトラブル(喫煙その他の迷惑行為に起因する暴力事件など)が発生した場合、どのようにして利用者の身の安全を

守るのか」に係る説明に、寡聞にして接しないことである。筆者は昨年（2006年）、足立区役所の担当者にこの疑問をぶつけ、TXと日舎線（東京都交通局）へ車内の治安対策について照会するよう、お願いしたことがある。

このうちTXからは、対話式の非常通報装置を設置していることを紹介した車両のパフレットが送られてきたと、パフレットが足立区役所から転送されてきただけであった。TXは「そういう事態が発生したら、非常通報装置で乗務員にお知らせください」と回答したつもりなのであろう。しかし、いくらTXはATO（Automatic Train Operation＝自動列車運転装置）導入路線だといっても、乗務員には前方の安全を監視する役目がある以上、列車が次の駅に到着するまでは、運転席を離れて事件現場に駆けつけられるわけがない。せいぜい、輸送指令に通報して警察に出動を要請するのが精一杯であろう。その間に事件が殺人に発展したり、列車が次の駅に到着したと同時に犯人が逃亡してしまったりするおそれは、十分に考えられる。ましてや、ATOを導入していない圧倒的多数の線区では、なおさらである。

なお、東京都交通局からの回答は、問題解決の先送りを意味する「今後検討して行く」というものだった由である。

一方、鉄道事業者がワンマン運転の実施（拡大）を告知する際には、必ずと言っていいほど「お客様のご理解とご協力をお願いします」という一文が含まれている²⁾。

筆者は、この文言を見ると、鉄道事業者が「今後は車内でのトラブルに対応する要員（車掌）がいないのを承知のうえでご利用いただくわけですから、お客様ご自身の身の安全は自己責任で確保すべきことを『ご理解』いただいでご利用されているとみなします」と、ワンマン列車の治安の切り捨てに係る責任逃れへの「ご協力」を強要する、アリバイ作りを行っているとしか解釈できない。

仮に今後、どこかのワンマン列車内で迷惑行為に起因する暴力事件が発生し、その被害者や遺族が「列車内の治安の保持がワンマン化によって切り捨てられたことが被害を誘発した」として鉄道事業者を訴えたとしても、訴えられた事業者は、上に記したような反論をして、施設管理者としての責任の所在を否定する可能性が、きわめて高いのではないだろうか。そうなれば、被害者や遺族は、迷惑行為者からの暴力被害だけでなく、鉄道事業者の責任逃れによる精神的苦痛という二次被害によっても、二重に苦しめられることになるのは明らかである。ところで、「鉄道係員職制」（昭和62年3月2日運輸省令第13号）では、第11条に「車掌の職務」の1つとして「車内の秩序保持の業務」が明示されている³⁾。

社会全体の治安が日々悪化する一方の今日にあって、鉄道事業者や国土交通省は、車内の秩序保持の要員でもある車掌がワ

ンマン化で消えた列車内での治安保持をどうするかについて、これまでに何らかの対策を検討し、また鉄道利用者＝国民に対して説明責任を果たしてきたであろうか。ただ、ワンマン列車に限らない鉄道施設内の治安保持に係る責任を他者に転嫁したいがために「迷惑行為は利用者のマナーの問題、その取り締まりは警察の仕事」と主張し続けてきただけではないのか⁴⁾。

うがった見方をすれば、その裏には、鉄道事業者が、従業員が腹いせや巻き添えの暴力被害に遭うのを避けるため、直接迷惑行為を取り締まったり暴力行為に関わりを持ったりしないよう、従業員に自らの保身を優先するよう指導・教育している実態があるのではないだろうか。そう考えなければ、ホーム上の駅員が、自分のすぐ近くで喫煙その他の迷惑行為が行われていても、近くの利用者から指摘されるまで見て見ぬふりを続けたり、利用者から通報を受けても放送による注意だけで、現場に出向こうとしなかったりする傾向が強まっている現状の理由を、合理的に説明することが難しいからである。

その結果、迷惑行為（者）に直接注意した利用者が逆ギレした相手から暴力行為を受けるのでは、被害者は鉄道事業者にお金（運賃）を取られたうえ、更にその従業員の身代わりとして犯罪被害に遭う形になるわけで、理不尽の上なく、たまったものではない⁵⁾。

ワンマン列車内の治安保持対策を置き去りにする自らの不作為を正当化したまま、それを実施（拡大）する近年のJR・大手私鉄の姿勢については「利用者の（治安上の）安全を犠牲にして利益を優先させている」反社会的なものとして、国土交通省の監督責任共々、社会全体で問題視して行く必要がある。それは言うまでもなく、本来は国民の交通権を保障・拡大するのが社会的使命であるはずの鉄道事業者自らが、国民の「安全に、安心して目的地まで移動できる自由」＝交通権を踏みじめる動きに他ならないからである。

注1) 東武鉄道が2007年9月27日付けでHP <http://www.tobu.co.jp/> に掲載した「栃木～東武宇都宮間でワンマン運転を実施」には、「近年、鉄道輸送人員の減少が続く中で、輸送コストを勘案し…」という記述がある。

注2) 注1に記した東武鉄道HPでのお知らせには「お客様のご理解とご協力」云々の文言は出てこないが、同じ内容を伝える各駅掲出のポスターには記載されている。

注3) 国土交通省鉄道局監修『注解鉄道六法』（年刊、第一法規出版）。

注4) 具体例は、筆者の知人提供のHP

<http://www.geocities.jp/mgmlkos/hnzw/index.htm> に掲載中の「東武鉄道のたばこ問題2003-2004」「名古屋鉄道の治安問題」を参照されたい。

注5) 社団法人日本民営鉄道協会は、2007年7月10日付けで「鉄道係

員に対する暴力行為の件数・発生状況について」をHP
<http://www.mintetsu.or.jp/> に掲載しているが、利用者が受けた暴力被害の件数や発生状況などについては、まったく触れていない。

(2007. 10. 27. 記)

■情報ファイル■

1. 会員の名著紹介

① 上岡直見「脱・道路の時代」2007年10月5日発行、コモンズ、1900円+税、ISBN 978-4-86187-038-5

【概要】

2005年に道路公団が民営化されたが、高速道路事業では、2兆5千億円の料金収入等に対して、4兆7千億円の債務返済費があり「借金を借金で返す」体質は変わっていない。また一般道路事業には、5兆8千億円の道路特定財源、1兆9千億円の一般財源が投入されている。(いずれも2006年度)ところが、それら巨額の財源が、どこにどれだけ、どういう基準で配分されているのか、専門家が調べても客観的な基準が見出せないという。一方で「ムダな道路」と言われるが、だれがどういう基準で「ムダ」と評価することができるのか。道路整備は、渋滞の解消や環境の改善に有効なのか。道路計画の基本について解説するとともに、豊富なデータをもとに道路のあり方について再検討し、「造る」から「使う」への転換を提起する。



【目次】

はじめに / 第1章 道路をめぐる論点 / 第2章 道路とおカネ / 第3章 道路問題の基礎知識 / 第4章 道路整備は有効なのか / 第5章 ムダな道路とは / 第6章 市民のための道路計画 / おわりに

2. 会員外の名著紹介

① ジェラルド・J・S・ワイルド(著), 芳賀繁(訳)「交通事故はなぜなくなるのか—リスク行動の心理学」2007年2月10日発行, 新曜社, 3500円+税, ISBN 978-4-7885-1033-3

【概要】

交通事故の防止のために、各国でソフト面・ハード面で多くの対策が実施されてきたが、それにもかかわらず、道路交通のリスクが総合的に低減されたという実績は、いずれの国でもみられない。本書の著者は、ある一部でリスクを低減しても、そ

の他の部分でリスクが増加するという、リスク・ホメオスタシス理論を基本に、従来の対策がほとんど効果を挙げていないことを指摘する。最近、日本でもみられる厳罰化による交通事故の抑止政策も「有権者の人気取りを狙った政治家の主張」と否定している。これらの分析を踏まえて、どのようなアプローチを取れば、安全への動機づけが可能となるかを提言する。

【目次】

第1章 はじめに / 第2章 ホメオスタシスという概念 / 第3章 リスク行動の簡潔な理論をめざして / 第4章 リスク・ホメオスタシス理論 / 第5章 推論とデータ / 第6章 教育による介入 / 第7章 工学的治療? / 第8章 取り締まり / 第9章 実験室でのリスク・ホメオスタシス理論 / 第10章 個人差 / 第11章 安全と健康への動機づけ / 第12章 さらなる展望

3. 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■

投稿要領(『トランスポート 21』No. 29 に記載)をご参照の上、ふるってご投稿ください。(藤井憲男)

■■■ 研究大会予告 ■■■
 来年度の交通権学会研究大会は
 2008年7月26日(土)、27日(日)、
 熊本学園大学(熊本市)にて開催します。

トランスポート 21 第 30 号
 発行日: 2007年12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/>