



交通権学会ニュースレター トランスポート21 第47号 2012年5月15日

特大号



※写真は著作権フリー素材集から使用しています。

本号の内容

1. 2012 年度研究大会について
2. 特別寄稿 1 「沖縄軽便鉄道巡検バスツアー」波平エリ子
3. 特別寄稿 2 「関越道ツアーバス事故と、急がれる規制緩和政策の見直し」川村雅則
4. 特別寄稿 3 「交通権学会誕生秘話～佐々原猛夫さんご逝去への哀悼と感謝～」日比野正己
5. 会費納入のお願い
6. 部会開催報告
7. 研究助成対象研究の応募状況
8. 投稿「国土地理院地形図の改悪について」上岡直見
9. 書籍紹介
10. 『トランスポート21』原稿募集中

1. 2012 年度研究大会について

【会員の方】別便で 2012 年度研究大会・総会参加案内をお送りしています。多数の方のご参加を期待します。参加について確認ハガキをご返送下さい。ハガキは会員現況確認を兼ねておりますので大会不参加の方も必ずご返送下さい。(5月31日締切)

【統一論題・自由論題・研究助成報告者の方】確認ハガキと共に、参加案内に同封の記載要領に従いレジュメの提出をお願いします。(6月25日締切)

【バスマップ】先月お送りしたバスマップは谷田貝哲氏(バスマップ沖縄)よりご提供いただきました。島内見学・観光にご活用下さい。印刷物のため最新情報の反映は困難な場合があります。最新情報はこちらを併せてご利用下さい。

<http://www.kotsu-okinawa.org/>

交通・宿泊事情について

開催日は観光シーズンかつ連休のため混雑が予想されますので準備をお早めをお願いいたします。

プログラム概要

7月14日(土) 13:00～約4時間

○バスツアー 沖縄県営鉄道史跡、その他時間により戦跡など 波平エリ子先生(沖縄国際大学)同行解説
【要申込】先日別送いたしました案内ハガキでお知らせ下さい。解散後、一般会員は自由行動、理事は理事会があります。

(集合 12:45 沖縄国際大学正門前)

7月15日(日) 13:00～18:00

開会の辞 / 沖縄国立大学 大城保学長 挨拶

○特別講演

ゆたかはじめ(エッセイスト) 「公共交通と公平」

○統一論題「沖縄から考える公共交通の現状と展望」
波平エリ子(沖縄国際大学) 「軽便鉄道と沖縄戦」
前田善弘(福岡県立久留米高等学校) 「沖縄本島のコミュニティ交通の現状と課題—沖縄市・読谷村を中心に—」

谷田貝哲(バスマップ沖縄) 「バスの利用案内ツール「バスマップ沖縄」の取り組みと効果」

組原洋(沖縄大学) 「まちづくりと交通権—那覇市におけるバスと自転車を中心に—」

戸崎肇(早稲田大学アジア研究機構) 「沖縄から見た航空政策のあり方の検証」

○シンポジウム

ゆたかはじめ(エッセイスト) / 古堅國雄(与那原町長) / 富本実(「トラムで未来をつくる会」会長) / 戸崎肇(早稲田大学アジア研究機構) / 前田善弘(福岡県立久留米高等学校) 司会 照屋寛之(沖縄国際大学)

18:00～

○総会 ○交流会

7月16日(月) 9:00～14:10

○研究奨励助成報告

宝田惇史(東京大学大学院) 「鉄道廃止が表出した地域社会のリスク—社会的ジレンマと「地域再生」

○自由論題

可児紀夫(東海自治体問題研究所) 「交通基本法と地方自治」

勇和孝(九州大学) 「地域交通委員会システムの提案—交通からの民主主義の涵養に向けて—」

島田善規(名古屋大学大学院環境学研究所博士後期課程) NPOによる交通まちづくりについての熟議の実験—「リニモとことん語る会」の経験から—



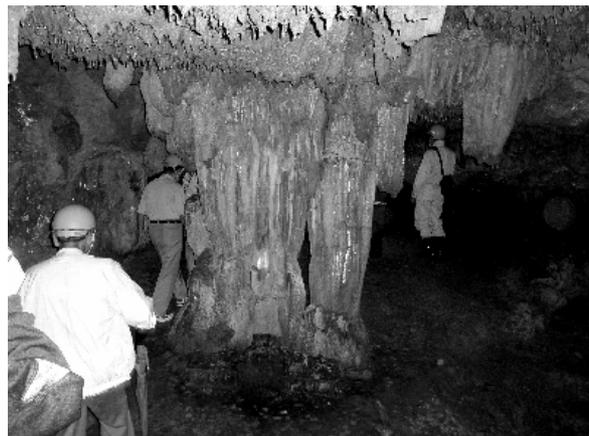
煉瓦製橋脚跡

沖縄県営鉄道は、沖縄の基幹産業であった糖業の発展にとってだけではなく、その他の産業においても利便性を提供し、人々の交流や地域の活性化に大きく貢献し、当時の代表的な公共交通機関として大きな役割を担った。

しかし、軽便鉄道が一般県民のための便利な公共交通機関として機能したのは、最後の通常ダイヤ通りの運行が行われた沖縄戦前の昭和19年7月10日頃までとなった。その後は日本軍による徴用で軍用

鉄道と化し、那覇市街地を中心とする米軍からの空襲(10月10日の10・10空襲)や12月11日の大里村稲嶺付近での大爆発後も兵站輸送のため沖縄戦直前の昭和20年(1945年)3月下旬まで運行された。しかし、その軽便鉄道も沖縄戦によって破壊され、戦後もついに復興されることなく、約30年の運行でその歴史に幕を閉じることとなった。

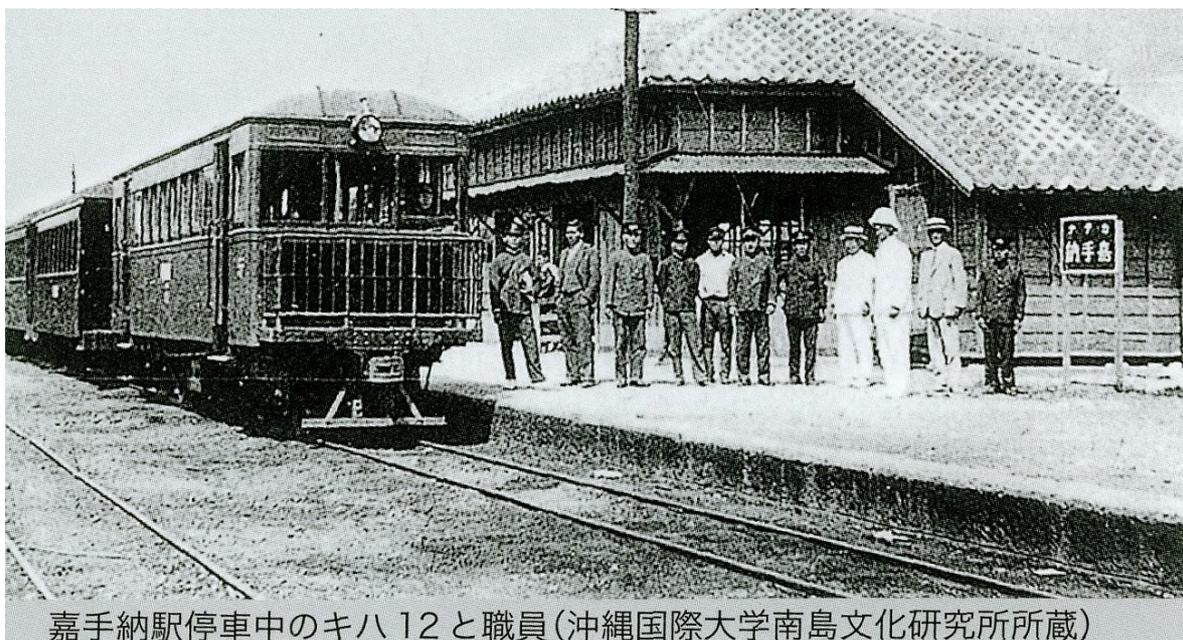
今回のバスツアーでは、今では残り少なくなった軽便鉄道の遺構・遺物の幾つかを訪ねることにしているが、沖縄戦の戦跡の一つとして「県庁・警察部壕」も訪れ、戦闘の最中に沖縄県庁が避難していた壕内の見学もコースに予定している。



戦跡 県庁・警察部壕

<コース予定>

沖国大→那覇市旭町(那覇駅跡)→那覇市国場(煉瓦の橋脚・枕木)→那覇市真地(県庁警察部壕)→南城市大里稲嶺(築堤跡・爆発事故付近)→糸満市大里(三角橋の遺構)→沖国大



嘉手納駅停車中のキハ12と職員(沖縄国際大学南島文化研究所所蔵)

嘉手納駅停車中の列車

3. 関越道ツアーバス事故と、急がれる規制緩和政策の見直し

川村雅則(北海学園大学)

○はじめに

4月29日午前4時40分頃、関越自動車道でツアーバス事故が発生し、乗客7人が犠牲になった。その後の報道をみても、2007年の大阪・吹田での死傷事故以降、状況は何も変わっていなかったことをあらためて思った。

監査によって明らかになったさまざまな運行管理、すなわち、運行指示書の未作成、点呼の未実施、日雇い的な雇用、あるいは名義貸し・「白バス(無許可営業)」行為など30項目超の法令違反を行っていた事業者に対する厳しい処分の必要性は言うまでもないが、そもそも第一に、こうした実態が、事故後の特別監査で初めて明らかになったこと、言い換えれば、規制緩和にともなう安全性の低下は事後チェック体制の強化で避けられるという主張がいかに虚構に過ぎなかったか——そもそもトラック6万超(軽貨物は除く)・バス6千弱・ハイタク6万弱(個人を含む)もの事業者数を数百人の職員で調べ、指導を行い、不備・違反状況を完全に是正させることなど不可能であることがあらためて浮き彫りになった。

第二に、この業界における過重な労働負担や厳しい運行スケジュールの実態は、今回の事故に特殊なものではない。現に、行政機関による調査¹では、数多くの問題が明らかになっている。

筆者は、働く人や中小運送業者の実態を切り口にして、規制緩和と交通運輸産業をめぐる問題について調査研究してきた。原稿執筆時点(5月7日)でまだ明らかになっていない情報も少なくないが、本稿では、関越道ツアーバス事故をうけて感じたことなどをまとめてみた²。

○規制緩和と、大阪での死傷事故以降の行政機関の取り組み

交通権学会では、「交通権憲章」の重要な柱の一つに「交通事業者の責務」をあげ、「交通およびそれに関連する事業者とその従事者は、安全・快適な労働環境を実現し、その業務をつうじて国民の交通権を最大限に保障し発展させる責務を負う」と書いている。

¹ 例えば、2007年の大阪での死傷事故をうけて実施された国交省「貸切バス事業者に対する重点監査の実施結果について」(2007年6月発表)を参照。

² クルマ社会を問い直す会報誌にも同様のテーマで執筆したのであわせて参照されたい。

しかしながらその責務を果たすことが困難な状況に彼らは追い詰められている。交通産業における規制緩和政策の導入・展開がその理由である。

国交省の資料で貸切バス業界の状況をあらためて確認すると(図表)、規制緩和後、小零細規模の事業者を中心に——言い換えれば、経営基盤が脆弱で、労務・運行管理上の不備が懸念される事業者を中心に多くの新規参入があった。ただ仕事の量は、高速ツアーバスのような商品を除けば、供給量に対して限定的な増加にとどまり、事業者間での仕事の奪い合いという事態が生じていた。契約面での旅行業者優位の状況もより強化され、バス事業者の日車営収は下落したままである。

その後、安全対策等が不十分であるとの勧告³を総務省から受けたこともあり、国交省では「バス事業のあり方検討会」を設置し、報告書⁴をとりまとめ、対策を講じようとしていた矢先に今回の事故が起きた。

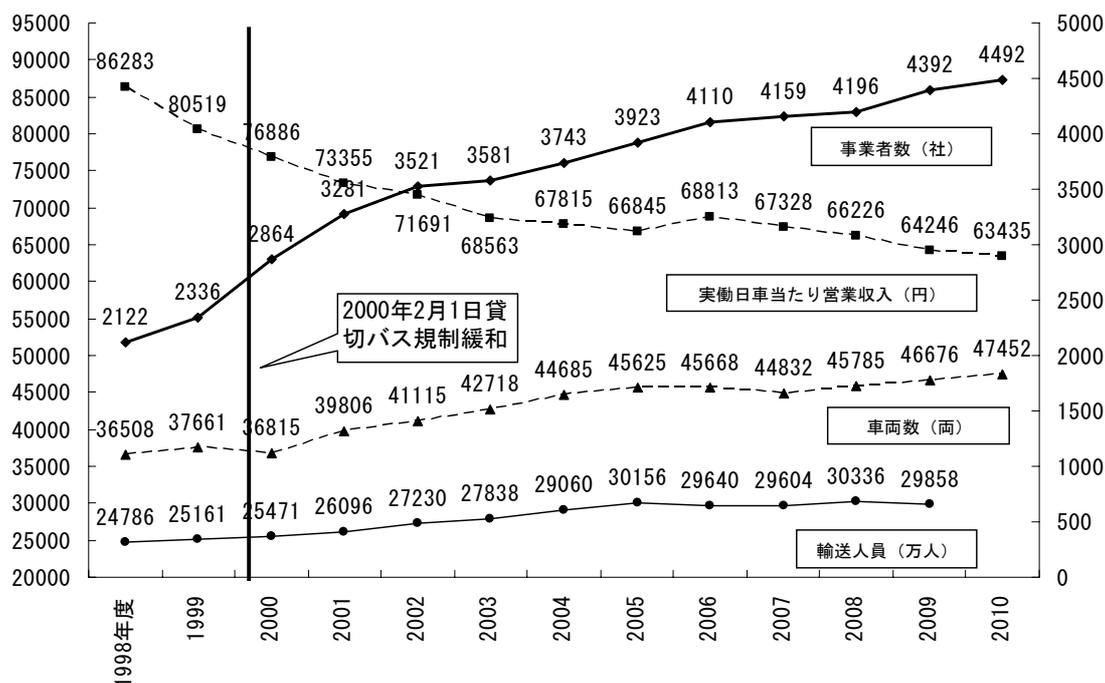
だが先に言えば、同検討会が打ち出していた「貸切バス分野における対策」——すなわち、①貸切バス事業者における法令遵守体制の確保。②事後チェックの強化。③発注者と貸切バス事業者の相互理解の促進。④営業面の規制の見直しは、例えば、労働規制が取り上げられていないこと/相互理解の促進にとどまり、発注者責任を問う実効性のある法制度の整備が掲げられていないこと/そして、事後チェック体制の強化⁵とどまりで、規制緩和政策そのものの見直しが掲げられていないことなどに不十分だという印象を受ける⁶。

³ 総務省「貸切バスの安全確保対策に関する行政評価・監視結果に基づく勧告」(2010年9月)。

⁴ 国交省「バス事業のあり方検討会」最終報告書(2012年4月)。

⁵ 関連して、安全な事業者を利用者が選択できるような制度設計が必要という主張には違和感を覚える。快適性や利便性に関して値段で差が生じるのはやむを得ないにしても、運送事業に参入している事業者の安全性に差があってよいのか。一定の安全性が確保された事業者しか参入できないようすべきだと考える。

⁶ 総務省勧告にも数多くの有益な指摘があった。例えば、労働規制の必要性について、1日の運転距離の上限670kmという数値は、「抽出した貸切バス事業者の運行実態を基に算出したものであり、運転者の健康面や生理学的な面での検討を行った上で算出したものではなく(中略)」、「乗務距離が運転者に与える生理学的影響を踏まえたものに改定する必要がある」ことを指摘していた。



出所：国土交通省（2012）より。

図表 規制緩和後の貸切バス業界の状況

規制緩和の見直しももちろんだが、総務省勧告を参照しながら急がれる政策的な課題を以下で述べる。

○発注者責任を問う法制度の整備を

第一は、旅行業者の発注者責任を問う法制度の整備である。

今回の事故でも、旅行業者は、運行管理はバス会社に任せていた(あずかり知らぬ)という趣旨の発言をしている。

貸切バス事業者自身の運行管理責任はもちろんだが、そもそもバス事業者が無理をせざるを得ない状況は、旅行業者との間の不公正な契約にある。

総務省が行った事業者アンケートでは、届出運賃を収受できていない事業者が 9 割を超えていた(届出運賃の適正収受に違反)。/事業契約先からの運賃・料金の要求内容として、「当初から公示運賃・料金を配慮しない著しく低い運賃・料金が提示される」が 76.2%、「運賃・料金を決定する過程で一方向的に減額される」が 58.2%(いずれも、常にある又は時々あるの合計。以下も同様)に及んだ。/旅行業者側が一方向的に手数料を差し引いているとみられる実態も指摘されている。

労務管理・運行管理に支障をきたすこうした状況に対して、同省は、届出運賃の収受状況についての実態把握、適正な公示運賃の設定、あるいは必要に応じて旅行業者に対する指導の実施を求めている。

また、旅行業者が企画する運送契約の実態についても、「改善基準告示〔後述一筆者〕」に違反するよう

な旅程を提示される」45.9%、「分刻みの行程等、目的地間の移動時間が極端に短く設定される」39.9%、「利用者の集客・乗降車時間等が考慮されていない」40.4%など、バス会社側においては利用者の安全など軽視した実態が報告されている。

○労働規制の強化、現行基準の見直しを

第二は、安いサービスを支えてきた運転者の賃金・労働条件の改善が――なかでも、軌道系と異なり、運転者の状態が事故に直結する自動車運送業の場合、本人のいのち・健康を守るという観点はもとより、利用者や公道を移動する第三者の安全を守るためにも、「働き方/働かされ方」の規制が急がれる。

それは、具体的には、以下に一部抜粋した現行「自動車運転者の労働時間等の改善のための基準」(以下、改善基準)告示の見直しを指す。

- 拘束時間 (a)4 週平均で 1 週間当たり 65 時間(特例で、4 週平均で 1 週間当たり 71.5 時間まで延長可)。(b)1 日原則 13 時間/最大 16 時間
- 休息期間 8 時間以上
- 運転時間 (a)2 日平均で 1 日当たり 9 時間。(b)4 週平均で 1 週間当たり 40 時間(特例で、4 週平均で 1 週間当たり 44 時間まで延長可)
- 連続運転時間 4 時間以内

注釈 6 の運行距離もそうだが、これらのどの水準も、働く人のいのち・健康を守る上で、また「労働時間等の労働条件の向上を図る」上で、ふさわしい

とはとうていいえない。しかも、こうした水準さえも守られていないのが業界の実態だ。

貸切バス運転者の労働実態をストレートに把握している政府統計⁷は見あたらないが、例えば総務省の調べ——すなわち、抽出した 84 事業者を対象に、乗務記録・運行指示書等から運転者の労働時間を調べたところ、拘束時間が改善基準告示を超過している例が延べ 41 事業者・100 件という結果が明らかになっている。事例でも、1 日の拘束時間が 21 時間 40 分/1 日 15 時間超の拘束時間が週に 4 回/1 週間の拘束時間が 74 時間 30 分等があげられている。

労働科学・安全衛生の知見を総動員して、この基準の見直しが——とりわけ今回の事故もそうだが、深夜時間帯の労働負担という観点も盛り込んだ見直しが、不可欠である。

1980 年に財団法人労働科学研究所から、この研究領域に関する大著＝野沢浩・小木和孝編著『自動車運転労働』が出版されている。規制緩和の弊害があらわになりながらも政策の見直しがなお十分に進まないいま、研究者・学会の役割が求められていると考えている。

4. 特別寄稿 交通権学会誕生秘話～佐々原猛夫さんご逝去への哀悼と感謝～

日比野正己(長崎純心大学大学院教授)

交通権学会 2011 年度研究大会の総会(京都市、7 月 23 日)で安部誠治理事から佐々原さんが同年 5 月に逝去されたことを知った。交通権の歴史的証人がまた 1 人、旅立たれたので「交通権学会秘話」を紹介し、哀悼を捧げたい。

私の『交通権の思想』(講談社、1985 年 12 月)の「10 章 楽しい国鉄をつくる会」には佐々原さんと「交通権」との出会い(約 28 年前)が書いてある。それは、日比野ゼミの学生が書いたルポを中心に編集した『国鉄ローカル線は生きている』(日比野編著、水曜社、1983 年 11 月)にある私の論文の「三文字」

⁷ それでもおおよその実態はつかめる。例えば、労働者自身による回答で、実態により近いと言われる総務省の「労働力調査」で労働時間をみると、「道路旅客運送業」(バス・タクシー事業)では、週に 60 時間以上働いている労働者、言い換えれば過労死予備軍といえる労働者がじつにおよそ 5 人に 1 人強(23.7%)の割合となっている。ほかに厚労省「賃金構造基本統計調査」が、乗合を含むバス運転者の賃金・労働条件を扱っている。また、日本バス協会の調べによれば、貸切バス運転者の年間の労働日数は 267.7 日、所定労働時間は 1974 時間、残業時間(335 時間)を含めた総労働時間は 2309 時間となっている(「2011 年版日本のバス事業」より)。

である。長いが、交通権学会誕生秘話ともいえるので引用し紹介しておこう。(見出しやルビは割愛。下線は引用者)。

●『交通権の思想』に描かれた佐々原さんと「交通権」との出会い

この 200 ページ足らずのささやかな本が、じつは、私たちが予想もしなかった大きな波紋をまきおこしていく。いってみれば、日本の交通問題を探求し解決していく大きな潮流となっていくのである。

波紋のきっかけは、「割増運賃に反対し和歌山線を守る会」(宮本武・会長、以下は和歌山線を守る会と略す)で活躍されてきた佐々原猛夫さん(NHK 和歌山放送局勤務)が本をたまたま読まれたことにある。佐々原さんは、正月休みにになにか読む本はないかと本屋で物色していたが、出版後まもない私たちの本を手にした。さっそく読みはじめると、本文中の三文字が彼の脳裏を電撃的に走った・・・「国鉄を守る論理はこれだ！」

私は、第 9 章の冒頭で、「湯川理論にもとづいて交通貧困階層問題を考えるとき、国鉄ローカル線を守ることがなぜ正しいのか理解できるだろう。それは、つきつめていけば日本国憲法第 25 条でいう国民の生存権・国の社会保障的義務につくる」(156 ページ)と書き、第 25 条を引用し、こう書いておいた。

つまり日本国民であるならば、その居住地の区別なしに職場・学校・病院・商店などへの移動の自由を確保することは権利なのである。封建時代ならいざ知らず、現代の生活にとっては移動の自由＝「交通権」は「健康で文化的な最低限度の生活を営む」ために欠かせないからだ。そしてその権利を国は保障しなければならないのである。

電撃的な三文字とは「交通権」であり、これこそ佐々原さんにはあるひらめくものがあったのである。

佐々原さんからすぐに電話がかかり、ぜひ会いたいという。私は、ちょうど正月あけの 7 日(1984 年)から西宮市へ出張する予定だったのでこころよく承諾した。大阪駅でお会いしたが、人なつっこい笑顔を絶やさぬ人である。行動力と楽天性をかねそなえた人のようにみえた。昼食をはさんで 2 時間ほど話をしたけれど、内容は国鉄ローカル線を守るためにどうしたらいいか、という相談である。

「4 月から導入されようとしている割増運賃反対に的をしぼって全国的な統一組織ができないものでしょうか。その根拠は先生のいう交通権になるんですけど・・・」

ノートをみると、こういう内容だったらしい。全

国組織の件については、私は乗り気ではなかった。

ところが、佐々原さんはエネルギーを発揮して全国組織づくりに熱中していく。そして3月19日に大阪で予定されている「国鉄の公共性を考えるシンポジウム---国鉄運賃・地方交通線問題を中心に」(国鉄問題を考える学者・法律家・文化人の会主催)を機になんとか発足させたいので、前日にできれば来てほしいという。私は、シンポジウムで基調報告をすることになっていた。

3月18日の夜、大阪駅近くの旅館で、佐々原さんの他に雨積英雄さん(和歌山線を守る会事務局長、高校教師)や、明日のシンポジウムを主催する文化人の会の常任世話人の安部誠治さん(大阪市立大学講師)、そして国労近畿地方本部の2人である。私以外の人は面識があるらしく、鍋をつつきながらの相談となった。そのとき出された案は、たとえば「国民のための国鉄を再建する会」(仮)のようなものではどうかという。

私は別の名称を提案した。たとえば「楽しい国鉄をつくる会」である。つまり、楽しい国鉄をつくるために必要なことはなんでもやったらどうか、という発想である。頭にうかんだものは、全国ローカル線歌まつり、沿線の味覚と地酒めぐり、学生たちによる国鉄弁論大会、子どもたちによるスケッチ大会、歴史を探訪する旅、鉄道まつり……などである。(略)

「楽しい国鉄をつくる会」は、準備会も結成されずに構想の段階でとどまってしまった。しかし、佐々原たちはあきらめてはいない。それは、シンポジウムでも雨積さんが「裁判を考えている」ともらしていたのだが、その訴訟の道をつきすすんでいくのである。(略)

いよいよ9月28日、わが国初の「交通権訴訟」が提起された。正式名称は「和歌山線格差運賃返還請求訴訟」であり、101名の原告が総額2,640円の返済を国鉄に要求する裁判である。(略)

ともあれ、この日をもって、わが国における「交通権」はたんなる文字の世界から法廷で争われる「現実」となったのである。

「交通権訴訟」の熱気がさめやらない2日後の9月30日(日)、これまたわが国初の「和歌山線まつり」が開かれた。その火つけ役も佐々原さんたちである。

残念ながら「楽しい国鉄をつくる会」は実現しなかったけれど、楽しく運動するという私のアイデアは、佐々原さんたちの心をとらえ、「和歌山線まつり」としてふくらんでいった。(略)

このように「交通権訴訟」といい「和歌山線まつり」といい、佐々原さんたちは、私の交通論と運動論をみごとに実践していったのである。大学ならまちがいなく「優」になるであろう。

●佐々原猛夫さんの「夢」

『交通権の思想』には、翌年の1985年6月22日に発足した「交通権を考える会」(現在の交通権学会の前身)や、考える会で私が提案した「交通基本法(案)」など「交通権を考える会をおもしろくする方法」も描かれている。

そして1枚の写真が掲載されており、それは「交通権を考える会結成総会」の垂れ幕を笑顔で掲げる佐々原さんである。

佐々原さんのことは、『交通権憲章』(交通権学会編、日本経済評論社、1999年7月)に私が書いた第2部第1章「交通権思想の源流と先駆性」(94ページ)にも書いてある。

また「資料編」には「交通権学会と私」(原題は「交通権学会とこの10年」)と題した佐々原さん(交通権学会事務局)の文章もある。その終わりにはこうである。

「許されるならば、近い将来、受け入れて下さる大学院に社会人入学して、これまで取組んできた運動の関心領域の基礎的な勉強をしたい。それでも駆け出しの研究者として自立できるか、単なる評論家に終わるか、それとも好きな焼酎を飲みながら運動者として動き回るか、とにかく生きていく限り運動と勉強を続けたい。」(同書、165ページ)

佐々原さんの真摯な情熱がいまでも伝わってくる。『交通権の思想』で「大学ならまちがいなく『優』になるであろう。」と書いたけれど、佐々原さんがご健在ならその実践を長崎純心大学大学院で「博士論文」として指導し完成させてあげたかった。

でも、佐々原さん！楽しみにしててくださいね。私がかつてHM社会人大学・大学院を1988年から10年ほど各地で開校したさい、その最初であり、しかも日本で初めて「交通権」を掲げた「広島バス・電車大学(大学院)」(1988~1992年)の天国版を20XY年に開校するかもしれませんから。そのときは、ぜひ、進学して「博士論文」を完成させるといいでしょう。テーマは「日本の交通権の思想と運動ー和歌山線の事例」でもいいし、「日本と天国の交通権の比較」でもいいでしょう。

天国にいる雨積さんをはじめ、仲間みなさんにもよろしくお伝えください。

佐々原猛夫さんが、私の学問である「交通権」と「おまつり学」を学び実践し、今日の「交通権学会」の誕生と発展に注いだ情熱に心から感謝しています。ありがとうございました。(合掌&合笑。)

(本稿は昨年の京都大会の後に書いたが、佐々原さんの一周忌になるので投稿することにした。2012年5月1日)

5. 会費納入をお願いいたします

第45号に会費納入の振込用紙を同封しております。お手数ですがまだ会費振込をされていない方はよろしく願いいたします。手数料はかかりますがインターネットからの送金も可能です。郵便局に出向かなくても気づいた時にその場で送金していただくと会費未納が避けられますのでご利用下さい。振込先は下記のとおりです。

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

6. 部会開催報告

中部関西部会

2012年3月3日(土)13:30~17:00

名古屋市都市センター14階 特別会議室

参加人数 21名

共催：交通権学会、東海自治体問題研究所

昨年9月以来の開催となった今回の中部関西部会では、国土交通省中部運輸局企画観光部交通企画課長・中野晶子氏をお招きして国の地域生活交通施策の最近の動向をご講演いただいた後、岡崎勝彦会員(愛知学院大学法科大学院教授)が交通基本法案の論議を踏まえ、交通権の権利概念を明確にする必要性と意義について報告を行った。



中野氏は「国の施策の動きについて～地域最適な生活交通の確保維持に向けて～」と題した講演で、まずバス交通や地域鉄道の危機的状況をふまえ、地域公共交通活性化のための支援策として施行・創設された「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律」及び「地域公共交通活性化・再生総合事業」の枠組みを解説された。同事業の認定は436件、地域

公共交通総合連携計画の策定は460件(いずれも平成22年度)に達している(全市町村の約38%が関係)一方で、市町村に対する調査では交通を専門に扱う人材や情報の不足が課題となっていることを指摘したうえで、中部運輸局管内における同事業の活用事例を紹介された。

また同事業が政府の事業仕分けによって廃止された後、平成23年度に創設された「地域公共交通確保維持改善事業(生活交通サバイバル戦略)」について旧事業との関係を整理するとともに愛知県内の取り組み事例を紹介された。最後に交通基本法に関する経緯と法案の概要を解説していただいたが、制定に向けた国の動向についての詳しい情報が地方部局では得られていないとのことであった。

岡崎会員は『交通権』試論—交通基本法論議を契機として」と題した報告で、交通基本法案の論議過程において「交通」と「移動」、「交通権」と「移動権」などの用語の捉え方が論者によって異なることによる議論のずれや混乱がみられ、交通権を議論する前提としてこれらの概念を明確にすることがまず必要であると指摘した。次に、交通権を人権構造から捉えると消極的権利(自由権)としての「移動の自由(妨害排除)」から積極的権利(社会権)としての「移動する権利(移動権)」そして「交通する権利(交通権)」へと発展してきており、知る権利や環境権などと同様に「新しい人権」に属する交通権は「移動手段の保障による社会参加権」であること、また憲法上の根拠を類型化すると「13条型(幸福追求権)」「個人人権発展型(知る権利)」「25条型(社会権)」に22条(自由権)、14条(平等権)を加えた「統合型」の集合的権利が交通権であるとした。そして移動＝「人の意思を持った位置変更」に対し、交通＝移動を望む主体が相互に行き来するための障害となる場所的・空間的な距離を属物的手段・属人的手段を用いて、目的意識的に克服する行動」としたうえで、交通権は「移動の量的展開」を目指してきた移動権から「移動手段の保障による社会参加権」へと質的転換を意味するもので、そこに決定的な相違があることを強調した。

最後に今後の課題として、権利を明記した既存の基本法が国民の具体的な権利・義務まで規定しておらず、近年制定の基本法は「準憲法タイプ」から政策の大枠を示す「政策立法タイプ」となっていることを確認したうえで、それでもなお交通権を明文化することの意義は大きいとした。すなわち、各事業法において、事業者の輸送責任の明確化、安全・確実性の確保、適正廉価な運賃の維持などが、憲法・基本法に規定に基づいて解釈運用されることで保障内容が明確になること、また交通権の保障が、国民の反射的利益ではなく具体的権利となり訴訟当事者

性(原告適格)が拡大すること、などである。

部会に引き続き会員による意見交換会を行い(参加 8 名)、部会の開催方法や内容、メーリングリストなど会員間の情報交換のあり方について議論した。また、終了後の懇親会にはご講演いただいた中野氏も参加され、活発に意見を交換するとともに会員相互の交流を深めた。(榎田基明)

九州沖縄部会

3月10日(土) 13:30~17:00, 福岡市立早良市民センター第3会議室, 参加人数 10名

今回の九州沖縄部会は、北は北海道から南は沖縄まで全国各地からの参加があり、また、報告も多様な分野から4件と、盛況な部会となりました。

①井上俊孝会員(西九州大学)

「交通系 IC カードの障害者における問題」

交通系 IC カードはこの 10 年間で公共交通機関の乗車時の運賃決済の手段として急速に普及してきている。ハードウェアは協議会が設けられ共通規格が策定されたことから、大半の IC カードが同一の規格を使用している。IC カード導入当初は、他の事業者で使うことは一部のみに限られ、導入地域毎に、複数の IC カードを所持する必要があった。しかし、この数年急速に IC カード導入地域の間で共通利用が可能となりはじめ、数年後には、主として JR 系のカードを中心に国内の主要なものは相互に共通利用が可能となる予定である。

しかし、障害者の場合は、事業者によって障害者運賃割引制度が異なるほか、制度上も複雑であることから、IC カードの共通利用範囲に障害者割引のあるバスや軌道系交通、大半の公営系の交通機関が存在する場合、障害者割引との関係が問題になる。また、最近の合理化による有人窓口の減少によって、そこでしか購入できない障害者割引運賃の乗車券の入手の困難さも看過出来ないものがある。

報告では、障害者として割引運賃で IC カードを利用してなかで、一般用 IC カード利用者と異なった問題点として、「広報周知および購入時の問題」「共通利用の問題」「直通運転時の問題」を取り上げた。とくに、IC カードの共通利用化が進展し、相互直通が可能になるなかで、障害者の制度に十分には対応していないことを問題視した。また、今後、公共交通機関の利用環境が IC カード利用を前提に整備されるとすれば、IC カード以外の利用方法では不便になることも考えられるため、IC カードを障害者運賃制度にも対応させ、ユニバーサル化させる必要性を

指摘した。



②堀内重人会員(運輸評論家)

「二部料金制による公共交通存続に向けた模索」

民主党政権成立後も、依然として公共交通を取り巻く環境は厳しい。交通基本法成立への期待感が高まる一方で、地域公共交通活性化再生法は 2011 年 3 月末で廃止された。現在、「地域公共交通確保維持改善事業 - 生活交通サバイバル戦略」が行われているが、そこでは「低コスト化、真に必要な分野・地域への重点化が条件」という必要最低限の公共交通を維持する方向性の政策が取られている。

報告では、青森県鮎ヶ沢町の路線バス「深谷線」と滋賀県米原市などのデマンド交通を事例に、二部料金制を活用した公共交通存続に向け模索する事例を紹介した。ここでいう二部料金制は、基本料金＋従課料金の形態をとる料金体系である。深谷線の場合は、沿線の全世帯が利用の多寡にかかわらず回数券を購入しており、その部分が基本料金に相当する。またデマンド交通では、登録証を持つ地元住民が住む自治体が、基本料金を負担する。

そのなかで、深谷線のような、地域住民が一定の資金を負担し、住民代表・バス事業者・行政担当者が共通の場で、バスのあり方について定期的に議論するような、「利用者参加型の路線バス」を積極的に評価した。その一方で、デマンド交通に対しては、導入に際してのやむをえない事情を認めつつも、利用者の登録制度に対する抵抗感や、登録されていない利用者を排除する仕組みが存在し、現に機能していることを問題視した。

そして、二部料金制を適用する状況で、基本料金部分を全く支払わない人を完全に排除することは、公共交通のあり方として問題があるとともに、基本料金を支払わない利用者を何らかの方法で受け入れる必要性を指摘した。

③照屋寛之会員(沖縄国際大学)

「沖縄の公共交通の現状と展望—鉄軌道導入の動きを中心に—」

現在の沖縄には、沖縄都市モノレールを除き鉄道・軌道はない。クルマに極端に依存した社会で、渋滞が激しく、バス交通も大きな問題を抱えている。その一方で、南北を縦断する鉄軌道などの新しい公共交通システムの導入を求める声がある。

報告では、基幹公共交通機関であるバスの現状、沖縄県や政府の鉄軌道に対する最近の調査の動向とその結果、沖縄振興策における鉄軌道への考え方、報告者が所属する「トラムで未来をつくる会」のLRT導入への活動を紹介した。

沖縄では、バスの利用者数がここ 25 年間で約 6 割減少し、利用者の減少、経営状態の悪化、サービスレベルの低下に歯止めがかからない。バスの代替交通機関としてのクルマは、その依存度が高まり、クルマの増加と道路整備のいたちごっこや、クルマを中心としたまちづくりが続いている。

鉄軌道の整備は、1972 年の沖縄の本土復帰以降、約 30 年にわたり国の沖縄振興策に明記されてこなかった。現在では、振興計画に「軌道系を含む交通システム」について言及され、県民世論はもちろん、経済界からも鉄軌道整備を求める声が出てきている。しかし、沖縄県や政府の事業可能性調査では、依然として収支採算性への問題意識が強く、採算性確保策を模索している。

そして、沖縄では、今日に至るまで国有鉄道が全く整備されず、鉄道政策の恩恵にあずかっていない。戦前の沖縄の鉄道は、戦争で破壊され、その後の復興は実現していない。しかも、米軍統治の影響下で米国式のモータリゼーションが進行し、クルマ社会の弊害が深刻化した。沖縄では、戦後補償の意義も含め、国の強い支援のもと公共交通整備を実現すべきという指摘がなされた。

④西島衛治会員(九州看護福祉大学)

「超高齢社会における交通権保障に関する研究—アクセルとペダルの踏み間違い防止装置のユーザーの利用評価についての調査結果—」

超高齢社会における基本的な移動手段は公共交通機関であるが、現実には、過疎地を中心に、マイカーに依存せざるを得ない高齢者が存在する。いま、高齢者が後期高齢者になり心身の機能低下により、交通被害者だけでなく、交通加害者になる恐れがあることが問題となっている。

報告者は、NPO 法人安心運転支援センターを 2 年ほど前に設立し、心身の機能低下になってもより安心で安全な機能の自家用車の普及推進を目指して

いるが、報告では、同法人の協力の下、アクセルとペダルの踏み間違いのない「ワンペダル」装置の利用者に設置後の評価を回答してもらい、その傾向と安全情報を把握することを試みた。

アクセルとペダルの踏み間違いによる暴走事故は、最近マスコミでも問題になっている。顕在化した事故件数は、年間に 7,000 件を超える。この問題を解決するために 20 年ほど前に「ワンペダル(ナルセペダル)」が開発されているが、報告では、昨年(2010 年 1 月から 2 月)にこの「ワンペダル」の利用者 62 名にアンケートを行った結果を示した。

結果からは、アクセルとペダルの踏み間違いによるヒヤリハット経験や事故体験は、65 歳以上に多く、こうしたヒヤリハットや事故をきっかけに、あるいは事故防止を含めた安全対策を動機にワンペダルを装着する傾向が示された。ワンペダル装着者の多くは、安心して運転できると高い評価を下した。一方で、少数ではあるが高齢化とともに新しい装置に慣れるのに時間がかかる人がいることもわかった。また、片麻痺の利用者も安心安全に運転できていることも確認できた。

関東部会

2012 年 4 月 21 日(土) 13:30~17:00

早稲田大学 早稲田キャンパス 9 号館 9 階アジア研究機構会議室

①曾田英夫会員

「交通事故の史的展開」

最初に交通事故の変遷史として、まず昭和元年から 21 年までの交通事故の件数、死者数、負傷者数などを概観した。この 20 年間に 919,870 件の事故が発生し、58,902 人が死亡し、682,250 人が負傷しており、年間平均はそれぞれ、45,994 件、2,945 人、34,113 人となり、意外と多い。戦後は 3 期にわけられ、1 期は終戦直後から昭和 45 年までの増加期、2 期が昭和 46 年から 52 年の減少期、3 期が昭和 53 年以降の増加期である。2 期は「交通安全対策法」の施行や交通安全施設の整備等で事故は減少したが、3 期では自動車台数の増加によりこれらの対策も効かなくなり、事故件数が増加した。

しかし、最近 10 年間は事故が減少している。その原因を相関係数に求めると、事故件数は駐停車違反の取締りが、死者数は酒酔い・酒気帯びの取締りが、負傷者は車両相互の事故件数が最も相関性が高いことを示す。これらが事故減少に寄与することが分かった。

②宝田博史会員(東京大学大学院博士課程・東京家政

大学非常勤講師)

「災害復興における鉄道の位置づけ—島原半島を事例として—」※本報告は研究助成報告のプレ報告です。

本報告では、鉄道廃止から道路建設へと連鎖する構造を、社会的ジレンマの一例として取り上げた。島原半島では、1990年から続いた雲仙・普賢岳の噴火災害の後、1997年に、「地域再生」に関する行動計画が策定された。しかし、計画策定から10年以上が経過した現在、島原半島では、地域経済の低迷が続いている。また、住民の生活を脅かす2つの施策をめぐってそれぞれ大規模な住民運動が発生した。

本報告では、公共交通を存続・再生させること(あるいは、公共交通しか利用することのできない社会的弱者の生活を重視すること)が地域社会の持続可能性につながると考える住民運動と、公共交通衰退を所与の条件と捉えて計画を立案し「地域再生」をめざす行政側の動きとを対比させつつ、両者の相克が起こるに至るまでの過程を論じた。この事例の分析を通して、「地域再生」の基本的理念や手法をめぐる行政と住民運動の相克を示すとともに、この相克には、生活の維持を困難にさせるリスクがあるため、「地域再生」の方向性を問い直す必要が出ていることを示した。

③大塚良治会員(湘北短期大学)「鉄道加算運賃等の現状と課題」

鉄道の新線開業や路線延長には多額の建設費がかかる。鉄道事業者が、新線建設による建設費や維持費を利用者に求めることができる制度として、通常の普通運賃に上乗せする加算運賃制度が認められている。しかし、建設費の回収状況に関する情報開示はほとんど行なわれていないばかりか、加算運賃はほとんどの場合長期にわたって継続されているのが現状である。

本報告では、まず加算運賃・割増運賃をめぐる市民・行政の動きを検討し、加算運賃・割増運賃と交通権の関係について概観した上で、加算運賃が引き起こす具体的な問題について、事例を踏まえて検討した。そして、加算運賃とステークホルダーの関係について論じ、この中で過大運賃は、利用者から鉄道会社株主への「富」の移転を引き起こすこと、および鉄道会社における利益分配は公平性をもってなされることが望まれる旨を指摘した。

7. 研究助成対象研究の応募状況

締切日(2012年3月31日)までに1件の応募があ

り審査中です。総会で結果が発表されます。

8. 投稿 国土地理院地形図の改悪について

上岡直見(環境経済研究所)

交通の研究では、国土地理院の地形図情報を重用している人もいると思う。この地形図に関して国土地理院では、2011年2月1日より地図情報を電子国土基本図(地図情報)のデータに変更し、従来の地形図は更新しないことにしたという⁸。

ところがこの過程で、いくつか改悪とも言える問題がみられるので指摘したい。鉄道路線のJR(旧国鉄)線は、これまで通称「旗竿」とも言われた白黒の短線の連続記号がよく知られているが、電子化に伴い、鉄道路線の表記が等高線に紛れてわからないほどの細い線となり、幹線クラスといえども、あるかなさかの細い線となってしまった。また「徒歩道」を示す破線の表記も非常にわかりづらい表現になっている。その一方で自動車が通行する道路は、従来以上に太く誇張された表記になっている。

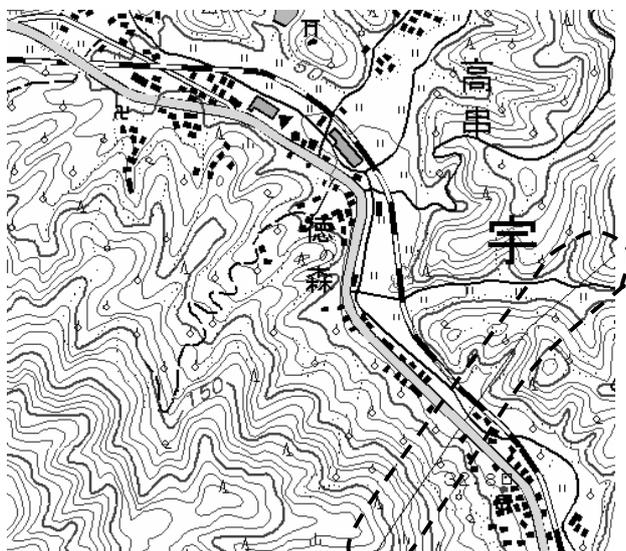
新旧対比の図で、もう一つ重要な改悪に気づかれたであろうか。テロ対策とされているが、送電線が表示されなくなった。市街地ではあまり必要ないが、山歩きの際には位置の確認に重要なランドマークである。登山中にルートを見失い、送電線を手がかりに生還したという例も報告されている。

実際に1998年2月には香川県で、四国電力の送電線の鉄塔の基礎部分のボルトが人為的に抜き取られて鉄塔が倒壊する事件(未解明)が発生している。しかし実物の存在を隠すことはできないし、現在はGoogle Earthなどインターネット上でいくらかでも送電線の存在が画像で閲覧できる。本当に破壊工作を試みる者がいるとすれば、地形図から表示を除去する程度では対策にはならない。また東日本大震災では鉄塔の倒壊が多発したが、これは地図上から隠したとしても関係ない。地形図から特定の構造物を意図的に除去するという発想が不可解である。

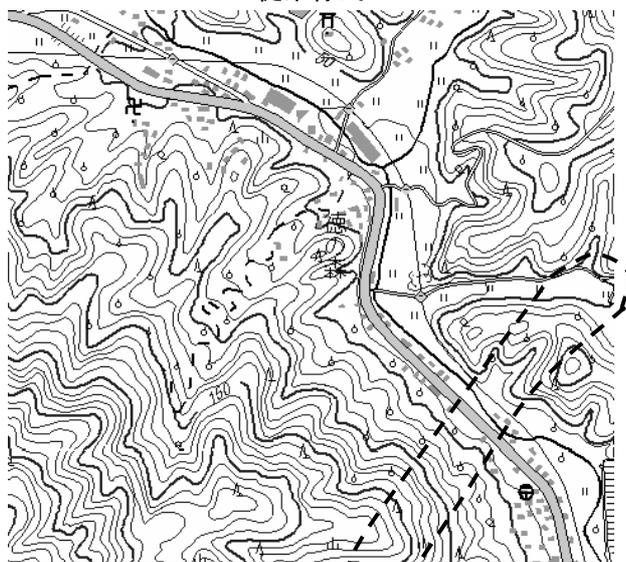
さらに重大な問題は、新しい地図情報のサイトは印刷機能がないことである。最新情報が特に重要な山歩きの際にパソコンを持ち歩けというのだろうか。市街地では地形図よりも各種の市街図のほうが便利な場合もあるが、山歩きなどでは紙形態の地形図の携帯は安全上からも必須である。これらを総合的に考えてみると、地図情報は誰が使うのかという問題である。山間部などにおける詳細な地形図というのは、文化活動としての山歩きや自然保護に関する基

⁸ <http://watchizux.gsi.go.jp/index.html>

礎資料などを除くと、道路やダムなど「工事」が主な用途と想定されているのではないだろうか。GISなど業務利用を主な対象として、「地形」よりも「データ」を重視した国土情報政策に転換したものとみることができる。山歩きは必ずしも「交通」には分類できないが、健康増進や文化性などの点から、地形図の軽視は問題と思われる。



従来様式



電子化

9. 書籍紹介

富井規雄 編著『鉄道ダイヤのつくりかた』オーム社, A5 252頁, 2730円(税込), 2012年3月, ISBN 978-4-274-21175-1

ダイヤがどのようにつくられて日々計画されているのか、ダイヤが乱れたときに鉄道事業者はどのように対応しているのか、これまで知りたくてもなかなか知ることができなかった列車ダイヤづくりとその運用の実情を現場の実例を多く取り上げながら

取り上げるもの。鉄道事業者だけでなく、鉄道ファンの興味にも訴える内容となっています。(出版社解説より)

- 1章 列車ダイヤとは
- 2章 列車ダイヤの作り方
- 3章 ダイヤづくりのむつかしさ—すべては利用者のために
- 4章 ダイヤづくりの手順
- 5章 ダイヤづくりの実際
- 6章 ダイヤづくりの今後
- 7章 「無計画停電」と列車の運転

10. 『トランスポート 21』原稿募集中

下記にしたが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: 次号掲載分は2012年7月31日
- 字数: 図表を含めて4,000字程度
- 送り先: 上岡直見 sustran-japan@nifty.ne.jp
- 入稿方法

Word および/または Excel で作成されたファイルをメールの添付ファイルとして、上記上岡の e-mail アドレスへお送りください。この時、迷惑メールとの識別のためメールタイトルに「トランスポート 21 原稿」の文字を明記するようご協力お願いいたします。

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す。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)。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よ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。

交通権学会ニューズレター

『トランスポート 21』第47号

2012年5月15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>