



JR 米坂線 小国駅 待合室
町内で捕獲された熊の剥製

交通権学会ニュースレター トランスポート 21 第 61 号 2015 年 11 月 20 日



JR 米坂線 小国駅
廃止駅の玉川口が
まだ残る案内看板

**重要! 2016 年大会は 9 月 17(土)~18 日(日)に東北工業大学(仙台)で開催されます。
例年の 7 月ではありませんのでご注意ください。**

目次

1. 会費納入のお願い
2. 決算・予算報告
3. 2016 年大会の概要
4. 統一論題・自由論題の報告募集
5. 研究助成対象研究の募集
6. 部会開催案内
7. 部会開催報告
8. 会員投稿
9. 各種行事案内
10. 新聞報道
11. 書籍紹介

月 11 日に監査を実施し一部修正の上確定しましたので巻末に掲載しています。(会計担当者からのデータをそのまま貼り付けています。)

3. 2016 年大会の概要

2016 年大会は東北工業大学(仙台)八木山キャンパスで開催されます。なお今回に限り 9 月 17(土)~18 日(日)となりますのでご注意ください。現時点で予定されている開催概要をご案内いたします。詳細なプログラム等は追ってお知らせいたします。なお 2015 年 12 月に仙台市営地下鉄東西線が開通しアクセスが向上します。

1. 会費納入のお願い

以前に振込用紙を同封いたしましたが、会費納入がお済みでない方はよろしくお願ひいたします。なお手数料はかかりますがインターネットによる送金も可能です。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。

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

2. 予算・決算報告

内容は 2015 年大会で報告されましたが、台風の影響で監査が未済となっております。2015 年 11



プログラム(案)

9月17日(土) 午前	(仮)統一論題 「防災・復興と交通権」 シンポジウム(未定)
9月17日(土) 午後	統一論題(続) 自由論題(1) 総会・交流会
9月18日(日) 午前	自由論題(2)

※京阪神圏から当日朝に出発し大会を昼から開催することは時間的に困難であるため、前泊を前提としたスケジュールとなっています。

4. 統一論題・自由論題の報告募集

【統一論題テーマ「防災・復興と交通権」】

例年は統一論題は実行委員会から依頼しておりましたが今回は会員からも応募をお願いします。交通権憲章では第2条の安全性の項目として「人は...災害時には緊急・安全に避難し救助される」と記載されています。その内容は、緊急的・短期的な避難のみならずその後の居住・QOLにも関連します。狭義の防災には限定せず広く報告を募集します。

○2016年3月15日締切(これは応募の締め切りであり予稿提出の期限ではありません。予稿提出については別途ご案内いたします。)

【自由論題の募集】

研究大会では自由論題も例年の通り募集します。分野を問わず日頃の研究成果をご報告ください。

○2016年3月15日締切(これは応募の締め切りであり予稿提出の期限ではありません。)

※自由論題で応募された方で内容により統一論題として報告していただくようお願いすることもありますのでご協力をお願いいたします。

【応募要領(統一・自由共通)】

統一論題・自由論題とも、報告を希望される会員は下記に従い「報告概要」を電子メールまたは郵便により、事務局宛提出してください。提出された「報告概要」の内容により大会プログラム委員会が報告の可否を決定し、報告(代表)者へ事務局から8月初旬に通知します。「報告可」となった方は、あらかじめ予稿を提出していただきます(8月中旬を予定)。所定の締切日までに「予稿」が提出されなかった場

合は予稿集に収録されません。なお、大会当日の報告時間は30分前後を予定しています(討論を含む)。

【「報告概要」について】

- 形式 A4 版横書き(細かい指定はありません)
- 分量 1~2 頁
- 内容
 - ・報告タイトル 研究者名と所属(研究者が複数の場合は全員の名前と所属を明記し登壇者に印をつけて下さい。非会員との共同報告も認めますが会員を筆頭報告者とします。)
 - ・研究代表者と連絡先(住所・電話番号・メールアドレス)

【送付先】

交通権学会事務局
〒243-8501 神奈川県厚木市温水 428
湘北短期大学総合ビジネス学科 大塚良治 気付
メール: otsukajrg@yahoo.co.jp
送信後 1 週間以内に確認の返信が届かないときは送受信トラブルの可能性がありますので、再度ご連絡ください。

5. 研究助成対象研究の募集

若手研究者のための研究奨励金による研究助成を希望する会員は、下記応募要領に従った文書を事務局宛にお送りください。理事会にて審査し、結果を6月初旬に本人宛に通知します。なお、助成を受けた場合は、翌年度の研究大会にて研究成果の報告をしていただきます。

【参考】

○過去の支給実績は15~20万円/件、採択件数は毎年1件でした。(詳細は学会ホームページ)

【応募資格】

○40歳未満(2016年3月31日現在)の会員であること(グループ研究の場合、全構成員が対象年齢であること)。なお今回より当助成の受給回数を最大2回までとすることになりましたので、過去に2回以上受給歴のある会員は応募できません。

【応募要領】

- 封筒またはメールのタイトルと文書の先頭に「交通権学会研究助成応募」と明記してください。
- 必要事項
 - 氏名(グループ研究の場合は代表者名)、所属、生年月日、住所、電話・ファクス、電子メールアドレス、研究タイトル(仮題でも可)、研究計画、助成希望金額とその用途内訳

- 判型・枚数 A4 版 4 頁以内
- 締切 2016 年 3 月 31 日(必着)
- 送付先 交通権学会事務局(前掲)

200 字程度の要旨を書いてお申込み下さい。

6. 部会開催案内

中部関西部会

2015 年度第 1 回 交通権学会中部関西部会

日時 2015 年 11 月 20 日(金) 18 時
 場所 労働会館 本館 2 階小会議室(名古屋市熱田区
 沢下町 9-3

JR 東海道線金山駅から徒歩 8 分
<http://www.roren.net/roudoukaikan/map.htm>

議題

1. 会員からの報告
 「交通権研究についての私論－2015 年研究大会
 をふまえて」島田会員
2. その他報告
 会員から調査・研究の報告をしていただきます。
3. 今後の活動について
 今年度の取組や学会運営等について意見交換
 を行います。
 終了後、懇親会を開催します。
 会員の皆さんからの研究報告を募集します。ご
 連絡ください。担当 可児 [REDACTED]

今後の部会開催のご案内は、ニュースレターと交
 通権学会のホームページなどでお知らせ致します。

関東部会

2015 年度は次の予定で開催しますのでお知らせ
 します。(関東以外の方も報告・参加自由です)

時間 13 時 30 分から 17 時まで
 発表者 3 名
 場所 第 2 回は早稲田大学で開催します(部屋は後
 日連絡)。第 3 回は都内で開催の予定ですが場所
 変更の可能性があります。

2015 年度 交通権学会 関東部会開催予定表

	募集開始	募集締切	開催日
第 2 回	11 月 21 日 (土)	12 月 12 日 (土)	2016 年 1 月 23 日 (土)
第 3 回	2 月 6 日 (土)	2 月 27 日 (土)	4 月 17 日 (土)

積極的なご発表と多数のご出席を期待しています。
 各募集締切日までに担当理事・曾田英夫氏あてに

7. 部会開催報告

関東部会

2015 年 10 月 17 日(土) 早稲田大学 11 号館 911
 教室で開催されました。出席者は 12 名でした。な
 お報道機関の取材がありました。

報告概要

1. 普通列車における例外通過に関する一考察 高井博司(鉄道愛好家)

旅客列車は特別急行列車、普通急行列車、普通旅
 客列車および回送旅客列車に分類される。1980 年代
 ぐらいまで、昼行普通旅客列車であっても一部駅を
 通過する列車が全国各地に存在した。これを普通列
 車の「例外通過」と称することとして、10 のパター
 ンに分類し、考察することとした。

第 1 は「気動車または電車専用の簡易駅など」で
 ある。ホーム有効長の短い簡易駅であり、客車列車
 は通過する。気動車専用簡易駅としては東我孫子(成
 田線)、榎戸(総武本線)、東新津(磐越西線)、西新
 発田(白新線)などである。簡易駅には電車専用で
 設置されたものもあり、東山梨・別田(中央本線)
 などがある。

第 2 は「都市近郊における新設駅」である。請願
 新設駅は気動車・電車専用駅と同様に客車列車は通
 過とした。東大宮・野木(東北本線)、行田(高崎線)、
 瀬田(東海道本線)などである。

第 3 は「都市近郊における中電停車駅」である。
 国鉄では都市近郊の列車区間の電車化を進めてきた。
 これに伴い、従来国電のみ停車となっている主要駅
 にホームを新設し普通電車列車(中電)を停車させ
 たが、客車列車と一部の電車列車については通過と
 した。川崎(東海道本線)、浦和(東北本線)、柏(常
 磐線)などである。

第 4 は「こう配の制約のある駅」である。初狩・
 勝沼・笹子(中央本線)、西松井田(信越本線)など
 は粘着性能の優れた電車列車のみが停車し、客車列
 車は通過した駅である。

第 5 は「運行形態上 2 路線が重複する駅」である。
 このような駅では、一部の普通列車が途中の小駅を
 通過するものがあつた。井野(高崎線)、北余目(羽
 越本線)、小田林・東結城(水戸線)などである。

第6は「合理化およびダイヤ構成上」である。早朝・深夜の普通列車は、急行停車駅であっても、一部の駅を通過扱いとしたものがある。中央本線の名古屋口では一時期大半の普通客車列車と一部の普通気動車列車が一部の駅を通過していた。

第7は「信号場から格上げ駅」である。国鉄時代に利用者の要望や利用実績などから、信号場から駅に昇格したものがあるが、停車列車は一部のみの場合が多かった。主たる事例は越後石山（信越本線）、東白石（東北本線）、上飯島（奥羽本線）である。

第8は「仮乗降場から格上げ駅」である。長谷（三江線）、北秩父別（留萌本線）、北剣淵（宗谷本線）、稲士別（根室本線）などである。

第9は「実質回送列車の客扱いの場合」である。実質的には回送列車であるが、客扱いするものがあった。この場合、停車駅は離合駅や主要駅に絞られその他の駅は通過とするものである。

第10は「その他の事情によるもの」である。かつて、常磐線では行商人を排除するために我孫子駅を通過した例がある。

以上を総合すれば、「例外通過」は供給者側、すなわち国鉄の都合によるものであったといえる。

2. 自賠責保険における政府保障事業について 曾田英夫(交通権学会会員)

交通権の阻害要件としての交通事故は減少しているものの皆無ではない。今回は事故発生時の保障としての自動車損害賠償責任保険における政府保障事業について報告したい。自動車損害賠償責任保険(以下、「自賠責保険」とする)は自動車損害賠償保障法が昭和30年7月29日に公布、同年12月1日より任意契約を開始し、今年で60年を迎える。

自賠責保険は被保険者である保有者に「運行供用者責任」が発生することが必要である。そのことが限界となる交通事故の可能性がある。その一つは「轢き逃げ」事故である。轢き逃げ事故では加害者が不明であるから、責任の追及が不可能である。もう一

つは加害者が特定できても、自賠責保険が付保されていなければ、保険として機能しない。最後には泥棒運転者のような正当な権限のない者によって引き起こされた事故について、所有者に運行供用責任を問うことができない場合は自賠責保険の支払いを受けられない。このような場合の被害者救済として設置されたのが「政府保障事業」である。

「政府保障事業」の主たる特徴は①自賠責保険の被保険者でない者が賠償責任を負う場合である。それらは本来自賠責保険の締結を強制されない自衛隊、在日米軍、国連軍の自動車による被害者は政府保障事業に請求できない。在日米軍、国連軍の場合は国に請求する。もう一つは工場内、自動車教習場内等の一般交通の用に供されている道路以外で専ら運行されるナンバープレートの交付を受けていない自動車は、工場内では政府保障事業に請求できないし、道路上では保障事業に請求できる。③自賠責保険契約が締結されている自動車を、被保険者でない者のみが運行の用に供する場合。それは盗難車による事故の場合で、自動車の保有者に第3条の責任が発生しない場合であり、被害者は政府保障事業に請求できる。ただし、盗難車の場合であっても、保有者に第3条の責任(運行供用者責任)が発生すれば、当然自賠責保険の対象となる。具体的には、自動車が盗難に遭った時の管理状態、盗難から事故までの経過時間等を総合的に判断して決定される。④保障事業の被害者に対するてん補金の限度額等は、自賠責保険の場合と同じで、死亡3,000万円、傷害120万円、後遺障害4,000万円～75万円である。⑤政府補償事業が被害者に損害のてん補をしたときは、政府は本来の賠償責任者に求償する権利を有する(76条)。⑥被害者に、必要最小限の救済を与えることを目的とするから、被害者が他の手段、例えば健康保険、労働災害補償保険などによって救済される場合は、その限度において被害者に対する損害のてん補を行わない。…などが挙げられる。

「政府保障事業」の実績は下表のとおりである。

表 政府保障事業の実績

	ひき逃げ	無保険	合計	死 亡		傷 害		合計金額
	件数	件数	件数	人数	金額	人数	金額	
平成4年	2,753	293	3,046	124	22億3,400万円	2,922	17億6,000万円	39億4,100万円

平成 16 年	4,004	750	4,754	126	27 億 6,000 万円	4,628	27 億 5,000 万円	55 億 1,000 万円
平成 17 年	2,475	679	3,154	122	26 億 7,300 万円	3,032	26 億 8,000 万円	53 億 5,300 万円
平成 18 年	3,065	644	3,709	118	25 億 3,464 万円	3,591	26 億 6,115 万円	51 億 9,579 万円
平成 19 年	2,310	507	2,817	84	17 億 5,998 万円	2,733	18 億 8,025 万円	34 億 4,023 万円
平成 20 年	1,925	550	2,478	69	12 億 8,400 万円	2,414	17 億 1,171 万円	29 億 4,600 万円
平成 21 年	1,687	543	2,230	67	14 億 8,000 万円	2,163	18 億 4,500 万円	33 億 2,500 万円
平成 22 年	1,527	479	2,006	52	11 億 8,400 万円	1,854	16 億 1,900 万円	28 億 3,200 万円
平成 23 年	1,658	435	2,055	55	12 億 8,400 万円	2,033	15 億 3,100 万円	28 億 1,600 万円
平成 24 年	1,326	354	1,680	29	6 億 1,600 万円	1,651	13 億 2,600 万円	19 億 4,200 万円
平成 25 年	1,146	261	1,407	33	8 億 1,100 万円	1,374	11 億 5,100 万円	19 億 9,100 万円

各年度『交通安全白書』により作成

以上より交通権の阻害要件である交通事故の補償としての「政府保障事業」は「最後の切り札」として、自賠責保険発足以来機能してきた。その件数、金額を見れば納得できる。最近は人身傷害補償保険や無保険車傷害保険の適用により件数、金額共に減少しているものと考えられる。政府保障事業には自賠責保険に対して、社会保障的色彩の濃い事業であるとする「異質説」と保障事業の主たる財源が自動車保有者の支払う賦課金であることに注目する「同質説」とが存在する。課題とすれば、同質説に基づき自賠責保険と同様に人身傷害保障保険、無保険車傷害保険と健康保険等の代位求償を認めるべきであると考えられる。

3. 原発避難問題の現況と検討 上岡直見(交通権学会会員)

交通権の要素として「災害時の避難・救助」が挙げられている。2015年8月に川内原発の再稼働が行われたのを始め、各地の原発で次々と再稼働が準備されているが、住民が被爆せずに避難できるかどうかの検討は置き去りである。2014年の検討で迅速な避難が困難であることを指摘したが、その後の国や自治体の対応の変化について整理し、改めて原発と避難の問題を考える。また帰還推進政策の一環として「安心の強要」のため利用されている「リスクコミュニケーション」にも触れる。

第1に原発避難の現状と経緯では、避難者の現状と「子ども被災者支援法」の制定とその後の経緯についてまとめた。第2に事故の進展と被曝では、近隣自治体における事故直後から現在までの空間線量率の推移、被曝の状況についてまとめた。第3に避難シミュレーションの現状と問題点では、原発が立地する各都道府県における避難時間推計に用いられるシミュレーションの手法に関する検討から、それらが信頼性に欠けること、その結果を用いた避難計画の評価は不十分であることを指摘した。第4に避難計画に関する「集団無責任体制」では、国・原子力規制委員会・電力会社・自治体いずれも避難計画の実効性を担保せず相互に責任を転嫁している現状

を批判的に考察した。第5にリスクコミュニケーションの欺瞞性では、現政権が「復興」を名目に被災地への帰還を強要する政策を推進する背景の下で、被曝の影響を過少評価するリスクコミュニケーションの問題点を指摘した。

8. 会員投稿

北陸新幹線並行第三セクター鉄道乗車記(前編) 半沢一宣

1. はじめに

筆者は毎年10月に私用で長野市と石川県かほく市を訪れている。このとき長野～金沢間の移動に利用する信越本線～北陸本線が今年(2015年)3月、北陸新幹線開業に伴い第三セクター化された。東京～長野間のうち横川～軽井沢～篠ノ井間はバス転換・三セク化されて久しいが、長野～金沢間も三セク化されたことで、個人的には極めて不便になった。「秋の青春18きっぷ」とも言うべき「秋の乗り放題パス」が使えなくなってしまったからである。

そういう個人的な事情はともかく、三セク化に伴う旅客流動の変化には興味がある。そこで今回、三セク全線を乗り通してみた。その道中で感じ、考えたことを、紙幅の関係で2回に分けて紹介する。

なお今回は兵庫県三田市での私用とセットに出かけたため、10月11日(日)に東京→三田、10月12日(月、体育の日)に三田→金沢→宇野気と移動している。この移動に使った「秋の乗り放題パス」は10月13日(火)まで有効なので、実際に三セク各社の乗車券を購入したのは津幡→長野と篠ノ井→軽井沢である。

2. 連絡乗車券の発売範囲が会社境界と一致していない不可解さ

12日の夕方、宇野気へ行く前に金沢で途中下車し、IRいしかわ鉄道(IR線)の案内所に立ち寄った。長野方面のどこまで連絡乗車券を購入できるか知りたか

ったからである。

その答えは、越中宮崎までであった。案内所に掲出されているポスターには、金沢からのきつぷの発売範囲として、のと鉄道の穴水、氷見線の氷見、城端線の城端、高山線の猪谷、あいの風とやま鉄道(あいの風線)の越中宮崎までの路線図が描かれていた。そして「あいの風とやま鉄道「越中宮崎駅」より先は、乗換駅もしくは車内での精算をお願いいたします。」と書き添えられていた。

ここで1つの疑問が生じる。あいの風線とえちごトキめき鉄道(トキ鉄)との境界駅は、越中宮崎の次の市振である。なぜ金沢からの連絡運輸範囲を市振までとしなかったのだろうか？

考えられる理由は、県境しかない。越中宮崎駅の所在地は富山県、市振駅は新潟県で、両駅の間県境がある。そして所在地に合わせる形で、市振はトキ鉄が管理する駅となっている¹。県境(行政区画)で連絡運輸範囲の線引きをするというのは、県も出資する三セク会社ならでは、お役所的な発想なのだろうか？

理由はどうであれ、上記のとおり新潟県方面まで行く場合は前途を乗り越し精算せよと案内するのであれば、トキ鉄との接続駅である市振の1つ手前の越中宮崎までしか乗車券を発売しないというのは、明らかに整合性を欠いており、おかしい。

事実、この影響で筆者は、あいの風線については、越中宮崎で2分割した割高な運賃を支払わされる羽目になってしまったのである(後述)。

3. あいの風線では富山駅を境に輸送量が段違い

金沢→宇野気のうち金沢→津幡は IR 線となったが、金沢駅以西(福井方面)と JR 七尾線内の各駅との相互間は「秋の乗り放題パス」で乗車できる特例がある。車両も JR 西日本の 415 系 800 代または 413 系なので、三セク区間を乗っているという実感が無い。どちらの車両も老朽化が著しく、津幡駅構内の電源切換区間(北陸本線は交流電化、七尾線は直流電化)通過時に車内灯や冷房が一時的に消える情景を体験できるのも、いつまでか。

13 日(火)に宇野気を発ち、津幡で乗り継いだ IR 線の泊行き 441M(9:40 発)は、JR 西日本が譲渡した 521 系の 2 両編成。座席定員の半分程度の乗車率だった。

ほどなく女性車掌が巡回に来たため、「秋の乗り放題パス」を見せ、長野まで行く旨を申告。この車

掌も「越中宮崎までしか売れないので、その先は乗り越し精算してください」と案内。車内補充券は感熱式プリンタから出てくる最新式ではなく昔ながらの手書き式で、しかもあいの風線独自の地紋も印刷されていた。よく見ると 2 日間有効と書かれており、営業キロが 100km を超えているので途中下車も可とのこと。

高岡からはかなりの立客が出たが、その賑わいも富山まで。2 分停車の間に乗務員が交代し、ワンマン列車に変身した。ここから先は県境に向かって輸送量が先細りする一方で、黒部を発車した頃には乗客は 2 両で 10 名程度まで減っていた。

空いてきたところで 521 系のバリアフリー設備を観察する。非常通報装置がインターホン機能付の対話式で、トイレもハンドル形電動車いす対応の広いタイプになっていたのはいいが、トイレの天井に火災報知器が見当たらず、トイレで喫煙する輩に対して無防備なのは、いかがなものか²。

4. 日本海ひすいラインは架線下単行 DC に変化

前方に山が迫ってくると泊である、文字通り富山平野の行き止まりで、北陸本線が開通する前の動脈だった旧・北国街道は、ここから親不知の難所にさしかかる。

同駅で折り返す列車は構内配線の都合上、すべて中線(2 番線)に発着する。つまり、相互に接続するあいの風線の列車とトキ鉄の列車は、2 番線に縦列停車することになる。このため、後から 2 番線に進入する列車は、駅入口の場内信号機の手前で一旦停止し、誘導信号機の指示によって最徐行で到着する必要がある(写真 1~3)。

441M からトキ鉄の 1635D(11:26 発)へ乗り継いだのは、筆者を含めて 3 名。これでは単行(1 両編成)にしたがるのも無理はない。

特記すべきは、1635D が電車ではなくディーゼルカーでの運転であることである。

トキ鉄では、性格が異なる 2 線区ごとに愛称を付けている。市振～直江津(なおえつ)の旧・北陸本線区間は「日本海ひすいライン」、直江津～妙高高原の旧・信越本線区間は「妙高はねうまライン」である。

このうち前者の「日本海ひすいライン」には 2 つの特徴がある。利用者が特に少なくなる県境をまたぐ区間であることと、糸魚川～梶屋敷に電源切換区間がある(富山県側が交流電化、新潟県側が直流電化)ことである。

したがって日本海ひすいラインで本来運用すべ

¹ 新潟県側から石川県方面へ向かう場合も同様で、あいの風線と IR 線との接続駅は石川県に所在する俱利伽羅(IR いしかわ鉄道に所属)だが、乗車券は富山県内の最後の駅である石動までしか買えない。

² 京阪神地区の新快速用 223 系電車のトイレの床は、たばこを踏み消した焼け焦げ跡だらけである。
http://www.geocities.jp/hnzkwznr_2/jrwest223/JRWEST223_index.html

き車両は、単行運転が可能な交直流形の電車である。しかし交直流形電車は制作費が高いうえ、必要な機器すべてを1両の床下に艤装するのが困難という問題もある。そのため電化区間でありながら、ディーゼルカーのほうが有利と判断されたのである。従来の鈍重なキハ40系ではなく、最高速度100km/hのET122形が新製投入された。

そのET122形の車内設備を、発車前に一通り観察しておく。面白かったのは、優先座席のモケットの柄などのインテリアがJR西日本の物とまったく同じだったことと、トイレの洋式便器の前に「男子も座って使ってね Please sit down to pee!」と書かれたステッカーが貼ってあったことである。

日本海ひすいラインでは1両編成の列車がワンマン運転である旨の掲示があるが、1635Dにはなぜか女性車掌が乗務しており、発車時刻まで手持ちぶさたな様子だった。その車掌にあいの風線発車の車内補充券を見せ、長野までの乗車券を注文する。市振からなら妙高高原までのトキ鉄区間を通して売れるが、発駅が越中宮崎のため直江津で2枚に分ける必要があるとのこと。こちらも手書き式(パンチ穴主体)の車内補充券だった。車掌も面倒だろうが、何度も乗り越し精算を申告しなければならない筆者も面倒くさい。

泊から糸魚川にかけては北アルプスが日本海に直接落ち込む地形のため、人が住める平地が少ない。それを反映して乗客も少なく、乗降もほとんどない。電化の際に海岸線沿いの旧線を捨て、長大トンネルの連続で抜けるようになったため、車窓の楽しみも乏しい。

1635Dは糸魚川で35分も停車する。全員が下車してしまい、筆者も新幹線高架下にできたキハ52展示室を見に行く。大糸線を最後に引退したキハ52156の車内が見学できる施設である。「走行中窓を開けての写真撮影(中略)は大変危険ですのでお止めください」という掲示が残っていたのが、JR西日本が撮り鉄のマナーの悪さに悩まされていた様子を物語っていた。

糸魚川から先も山岳地帯に行くため乗降は少ない。ところが能生から高校生が数十名乗ってきた。まだ授業が終わるには早すぎる時間帯だったので、意外であった。



【写真1】泊駅構内下り線の誘導信号機(○印)が、トキ鉄の車両がいる中線への進入を許可している。進入速度は15km/h以下。山が迫っている背後の地形にも注目。(441Mの運転席の背後から撮影)



【写真2】泊駅2番線ホーム上の案内図。あいの風の列車は2両または4両編成、トキ鉄の列車は単行または2両編成であることがわかる。



【写真3】泊駅の2番線に停車中の、トキ鉄のET122形車両。後方にはあいの風の521系車両も見える。

5. 妙高はねうまラインでは営業列車で乗務員養成

訓練？

直江津駅での妙高はねうまライン 2358M(13:14 発)への乗り換えは、同じホームの向かい側。高校生も 20 名くらいが一緒に乗り換えてきた。

2358M は ET127 形(元・JR 東日本 E127 系)のワンマン 2 両編成。今回の三セク乗り継ぎの旅で唯一のロングシート車である。JR 時代の車号標記の上にトキ鉄の車号のシールを貼って隠してあるのが、みっともない。車両の妻面付近には「新ニイ」という JR 時代の所属標記が残ったままだが、トイレが閉鎖されているのが気になった。

新幹線接続駅となった上越妙高では、乗車より降車のほうが圧倒的に多い。直江津や高田などの上越市中心部から新幹線へのアクセス列車として機能している証拠であろう。

二本木は今なおスイッチバック構造のため、引上線に入ってから後退して駅に進入する。ここに発着する貨物列車が健在のため、スイッチバックを廃止できないのである。

ワンマン列車では後退時に前方を監視する要員がいないため、運転士が後部の運転席へ移動するのが原則のはずである。JR 九州・肥薩線の「いさぶろう・しんぺい」でもそうだった。ところが 2358M では運転士の移動が無く、直江津発車時から若手運転士の隣に立っていた指導運転士が、信号の確認のしかたや逆転機などの運転機器の操縦方法などを、口頭で細かく指示していた。そういうことは営業運転の列車ではなく、訓練用の列車でやるべきことなのではないだろうか。それとも三セク化されると、乗務員訓練用の臨時列車を運転する余裕が無くなってしまうということなのだろうか？

6. 北しなの線では信越本線時代との違いを見つけるのが困難

一抹の不安と共に妙高高原に着き、これまた同じホームの向かい側に停まっていた、しなの鉄道北しなの線(長野～妙高高原間の愛称)の 332M(14:08 発)に乗り換え。乗り慣れた 115 系 3 両編成のワンマン列車で、信越本線時代との違いは、トイレが使えなくなったことと、車内放送が自動音声になったことしかない。

しなの鉄道の列車内でトイレが使えないのは、戸倉駅構内の車両基地に汚物処理装置が無いからである。しかし北長野駅付近にある JR 東日本の車両基地には同設備があり、しなの鉄道の車両も回送で入庫することがあるのだから、トイレを復活できない理由は何も無いはずである。そもそも、しなの鉄道が保有する 115 系電車は、元はすべて JR 東日本の北長野の車両基地に在籍していた車両なのである。

本当に三セク化された線区なのだろうか？と実感がわからないまま、定刻(14:49)に長野へ到着。長野駅では車内補充券を手元に残すため「秋の乗り放題パス」を見せて出場。「ホームでおそばを食べていて遅くなりました」と事実を告げたところ、何も疑われず通してもらえた。ということは、富山～長野間はワンマン運転列車が多いことも考えると、「秋の乗り放題パス」や「フルムーンパス」など乗り放題タイプの切符を持っていれば、金沢～長野間の三セク区間を無札で通過する、いわゆるキセル乗車をできてしまう可能性が、かなり高いのではないだろうか。何だか、金沢駅を出発する前から長野までの切符を手に入れるため必死になっていた自分が、馬鹿馬鹿しく思えてきてしまったことだった。

7. 長野～篠ノ井間は JR 東日本としなの鉄道との共用区間にできないか

翌 14 日、長野から乗った軽井沢行き 2654M(14:36 発)も、115 系 3 両編成でのワンマン列車である。下校時間帯にはまだ早い、発車直前だと座れるかどうか微妙という程度の乗車率だった。

長野～篠ノ井間は特急「しなの」の運転経路でもあることから、1997 年に長野新幹線が開業した際に JR 東日本の路線として存置された。このため、長野駅からしなの鉄道線(北しなの線と区別する意味で、最近では篠ノ井～軽井沢間のことをこう呼ぶらしい)の各駅まで利用する場合は初乗り運賃が二重にかかる。しかも IR 線のような乗継割引運賃も設定されていないのだから、しなの鉄道線沿線の住民にとっては迷惑な話に違いない。何しろ普通列車の利用者数は、松本方面へ行く篠ノ井線よりも、しなの鉄道線との直通利用のほうが多いのである。

金沢～津幡間や長野～篠ノ井間のように、複数の旅客流動が混在する区間では、乗客の利用系統に応じて適用する運賃を変える制度を導入してはいけないのだろうか？ 事実、2000 年 9 月に東京メトロ南北線と都営地下鉄三田線が目黒まで開業した際、両線が重複する白金高輪～目黒間では、白金高輪以北で利用する線区の運賃を白金高輪～目黒間にも適用することとして、南北線と三田線のどちらからでも初乗り運賃が二重にかかることのないよう配慮されている³。これと同じ方式を金沢～津幡間や長野～篠ノ井間にも導入すると、利用者の便益を上回るほどの何らかの不都合・不利益が、鉄道事業者側に発生するのだろうか？ そうでないのなら、すみやかに事業形態を変更するべきであろう。具体的には長野

³ 東京メトロホームページ「南北線 目黒・白金高輪間の運賃」
http://www.tokyo-metro.jp/ticket/particularcase/meguro_shiroganetakanawa/index.html

～篠ノ井間の場合、JR 東日本が第 1 種および第 3 種鉄道事業者、しなの鉄道が第 2 種鉄道事業者となればよいのである。

坂城(さかき)駅に隣接して石油基地が見える。松本方面から篠ノ井で折り返してここまで貨物列車の定期運転があるのも、しなの鉄道線の特徴である。こうしてみると、北陸新幹線並行第三セクター鉄道はすべて、貨物輸送の重要な動脈でもあることがわかる。

上田で大量の下車があり車内が閑散とする。身軽になった列車は軽井沢に向けて標高を稼ぎ続ける。開けっ放しの窓から高原の涼しい風が入ってくる。浅間山の裾を半周し、定刻(16:04)に軽井沢駅へ到着。接続する横川行き JR バス(16:20 発)の乗客は 6 名だった。

(以下「後編」に続く)

バスに残る「昭和」
上岡直見

最近の調査旅行等の折、バス関連施設における懐かしい残存物を見かけたので紹介します。

JR バス関東白棚線

古閑停留所付近に残る「国鉄高速度専用自動車道」の看板。「人車馬」という用語も興味深い。(2015 年 10 月撮影)



ところで「高速度専用」というものの現在では並行する国道のほうが道路状況が良く、専用道の方は路面の各所に大穴が開いた場所もあり振動・騒音がひどい。筆者が利用した時には交差部(踏切相当)で一般車の飛び出しに妨げられることが何回もあり、

専用道の機能を発揮しているとは言い難い。

岩手県北自動車

盛岡駅前バス発着場でエドモンソン形の硬券とダッチングマシンが現在も現役で使われている。ダッチングマシン(日付印字器)は鉄道の出札窓口でよく使われていたが、英語の Dating Machine を読み誤ったものと考えられている。(2015 年 10 月撮影)



9. 各種行事案内

岐阜市地域公共交通網形成計画について

国土交通省から地域公共交通再編実施計画の第 1 号として認定を受けた岐阜市のバス交通を中心とした網形成計画に関する報告が行われます。計画を通じて地域公共交通に関する諸課題にどう取り組んでいくかを岐阜市の担当部署責任者の方から話をお聞きします。

2015 年 12 月 14 日(月) 18:30~20:30

中央大学駿河台記念館 680 号室

(仮)岐阜市地域公共交通網形成計画について

岐阜市企画部 交通総合政策審議監 青木保親氏

参加費 1,000 円(資料代)

※交通権学会の行事ではありません。申込・問合せは下記にお願いいたします。

人と環境にやさしい交通をめざす協議会(交通まちづくりの広場) 小田部明人氏

コミュニティバスに関するシンポジウム

シンポジウム「誰もが気軽に外出できるまちに～
新宿でもコミュニティバスを」

主催 日本共産党新宿都議団

2015年12月6日(日) 14:00～16:30

戸山サンライズ 2階大研修室

○講演 森すぐる会員

○大山とも子都議 ビデオメッセージ

10. 新聞報道

沖縄県鉄道の遺構が出土

2012年7月に那覇で開催された2012年度研究大会では、現地の会員・関係者のご協力により沖縄県鉄道跡・戦跡見学を実施した(ニューズレターNo.48参照)。最近の『琉球新報』2015年10月21日によると、那覇市で市街地再開発事業が進められている複合施設建設工事の際に、現在のモノレール旭橋駅付近で、戦前の沖縄県鉄道の転車台とみられる遺構が出土した。直径10m弱の円形で、レールや枕木は残っていなかったが形状や資料などから転車台の可能性が高いという。今後の保存等の計画は未定だが貴重な史料となる。写真1,2は加田芳英著『図説・沖縄の鉄道』(沖縄出版, 1986年)より当時の那覇駅の様子であるが、写真1(那覇駅西側・棧橋側)の左に転車台が写っているのがわかる。



写真1 沖縄県鉄道 那覇駅西側(棧橋側)より

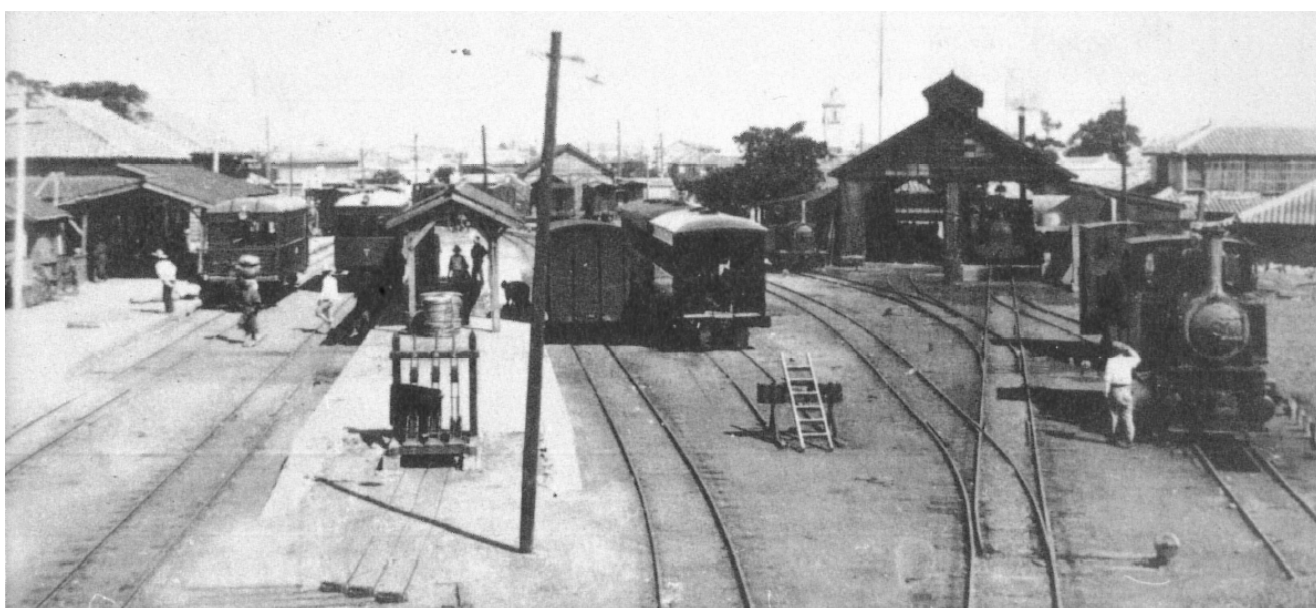


写真2 沖縄県鉄道 那覇駅西側(与那原側)より

11. 書籍紹介

下野新聞 子どもの希望取材班

『貧困の中の子ども 希望って何ですか』ポプラ新書,
2015年3月

本書は交通を直接扱った書籍ではないが、交通に関する重大な事例が紹介されている。同書 p.112 より引用する。

親子は 2005 年まで、生活保護を受けながら県内の母子生活支援施設で暮らしていた。

施設では入浴時間などが決められ、ルールに縛られた暮らしを強いられた。窮屈さを感じた母親の香織さん=仮名=はその年の夏、栃木県北部のアパートに引っ越した。長男が小学4年の時だ。

生活保護を受給していると、資産とみなされる自家用車を持つことができない。しかし香織さんたちが暮らす県北部は、都市部のようにバスや電車があまりない。

香織さんは飲食店のパートで働き始めてすぐ、車のない生活に限界を感じるようになった。通勤も、三男の保育園の送迎もすべて自転車だった。

どうしても車を手に入れたいくなって、生活保護から抜けた。

移動の自由と引き換えに、香織さんたち親子は困窮に追い込まれた。

それまで受けていた生活保護費がなくなった分、月収は 10 万円ほどに減った。家賃だけで 4 万 3 千円は掛かる。年 3 回支給される児童扶養手当は、滞納していたさまざまな支払いに消えていった。

注目すべき記述は「移動の自由と引き換えに、困窮に追い込まれた」という部分である。交通とは単に移動手段の問題でなく就業・居住などすべてに関わる。また「公共交通が不便」→「車が不可欠」という固定関係から抜けられないのは交通政策の問題である。ここに改めて交通権に関する課題が提示されているといえよう。

交通権学会ニュースレター

『トランスポート 21』第 61 号
2015 年 11 月 20 日発行
発行者 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
〒243-8501 神奈川県厚木市温水 428
湘北短期大学総合ビジネス学科
大塚良治 気付
メールアドレス: office@kotsuken.jp
学会ホームページ <http://www.kotsuken.jp>

交通権学会 2014年度事業会計決算

自2014年7月1日 至2015年6月30日 単位:円

収入						支出					
摘要	13決算額	14予算額	14決算額	予算比	前年比	摘要	13決算額	14予算額	14決算額	予算比	前年比
前期繰越金	688,780	367,769	367,769	0	-321,011	大会費	100,000	120,000	119,507	-493	19,507
会費	700,000	700,000	785,000	85,000	85,000	通信費	63,900	40,000	0	-40,000	-63,900
寄付金	0	0	0	0	0	印刷費	63,420	40,000	0	-40,000	-63,420
会誌売上	2,162	5,000	1,000	-4,000	-1,162	会誌制作費	599,445	1,000,000	413,208	-586,792	-186,237
受取利息	0	0	0	0	0	特別事業費積立	0	0	0	0	0
雑収入	0	0	0	0	0	部会活動費	61,870	65,000	65,000	0	3,130
						国際交流積立金	0	0	0	0	0
						事務費	134,538	40,000	58,996	0	0
						予備費	0	0	0	0	0
						次期繰越金	367,769	-232,231	497,058	729,289	129,289
合計	1,390,942	1,072,769	1,153,769	81,000	-237,173	合計	1,390,942	1,072,769	1,153,769	62,004	-161,631

2014年度国際交流特別会計決算

自2014年7月1日 至2015年6月30日 単位:円

収入						支出					
摘要	13決算額	14予算額	決算額	予算比	前年比	摘要	13決算額	14予算額	決算額	予算比	前年比
前期繰越金	20,999	20,999	20,999	0	0	国際交流費	0	0	0	0	0
今期繰入金	0	0	0	0	0	予備費	0	0	0	0	0
合計	20,999	20,999	20,999	0	0	次期繰越金	20,999	20,999	20,999	0	0

2014年度研究奨励基金特別会計決算

自2014年7月1日 至2015年6月30日 単位:円

収入						支出					
摘要	13決算額	14予算額	決算額	予算比	前年比	摘要	13決算額	14予算額	決算額	予算比	前年比
前期繰越金	670,029	570,029	570,029	0	-100,000	今期支給額	100,000	100,000	0	-100,000	-100,000
今期繰入金	0	0	0	0	0	次期繰越金	570,029	470,029	570,029	100,000	0
合計	670,029	570,029	570,029	0	-100,000	合計	670,029	570,029	570,029	0	-100,000

2014年度20周年特別事業特別会計決算

自2014年7月1日 至2015年6月30日 単位:円

収入						支出					
摘要	13決算額	14予算額	決算額	予算比	前年比	摘要	13決算額	14予算額	決算額	予算比	前年比
前期繰越金	800,000	800,000	800,000	0	0	次期繰越金	800,000	0	800,000	800,000	0
新規積立	0	0	0	0	0	記念事業支出	0	800,000	0	-800,000	0
合計	800,000	800,000	800,000	0	0	合計	800,000	800,000	800,000	0	0

<収入>

- ・監査へ向けた整理中に、収入を2万円多く計上(転記ミス)していたことが判明。このため、総会で報告したものより会費収入が2万円少ない。
- ・大会決算に誤りがあり、仮払い戻し入れが過大になっているが、まだ差額の返金がかすんでいない。このため大会費は7,830円過小に計上されている。

<支出>

- ・特別事業費は、20周年記念出版へむけた積立
- ・国際交流は、当面のめどがないため特別会計への繰入を中止
- ※会誌制作費は31、32号分を予算計上していたが、31号のみ支出済み
- ※通信費、印刷費は領収書未着のため未計上

(参考)2014年度期末現金計算書

残高(費目)	事業会計	497,058	残高(場所別)	郵便貯金口座	0
別次期繰越金	国際交流会	20,999	郵便振替口座	2,456,195	
	研究奨励会	570,029	未払金		
	20周年特別	800,000	現金	-568,109	
計	計	1,888,086	計	計	1,888,086

交通権学会 2015年度事業会計予算(案)

自2015年7月1日 至2016年6月30日 単位:円

収入					支出				
摘要	14年度予算	14年度決算	15年度予算	前年比	摘要	14年度予算	14年度決算	15年度予算	前年比
前期繰越金	0	0	0	0	大会費	0	0	120,000	120,000
会費	0	0	700,000	700,000	通信費	0	0	70,000	70,000
寄付金	0	0	0	0	印刷費	0	0	70,000	70,000
会誌売上	0	0	5,000	5,000	会誌制作費	0	0	900,000	900,000
受取利息	0	0	0	0	特別事業費	0	0	0	0
					部会活動費	0	0	65,000	65,000
					国際交流積立金	0	0	0	0
					事務費	0	0	50,000	50,000
					予備費	0	0	0	0
					研究奨励基金へ	0	0	0	0
					次期繰越金	0	0	-570,000	-570,000
合計	0	0	705,000	705,000	合計	0	0	705,000	705,000

- ・通信費、印刷費は2年分
- ・会誌は2号分
- ・部会活動費は各部会年2万円をめどに
- ※赤字予算なので、不足分は20周年事業予算から借り入れ、2年程度で返済を見込む

2015年度国際交流特別会計予算

自2015年7月1日 至2016年6月30日 単位:円

収入					支出				
摘要	14年度予算	14年度決算	15年度予算	前年比	摘要	14年度予算	14年度決算	15年度予算	前年比
前期繰越金	0	0	20,999	20,999	国際交流費	0	0	0	0
今期繰入金	0	0	0	0	予備費	0	0	0	0
合計	0	0	20,999	20,999	次期繰越金	0	0	20,999	20,999
					合計	0	0	20,999	20,999

2015年度研究奨励基金特別会計予算

自2015年7月1日 至2016年6月30日 単位:円

収入					支出				
摘要	14年度予算	14年度決算	15年度予算	前年比	摘要	14年度予算	14年度決算	15年度予算	前年比
前期繰越金	0	0	0	0	今期支給額	0	0	200,000	200,000
今期繰入金	0	0	0	0	次期繰越金	0	0	-200,000	-200,000
合計	0	0	0	0	合計	0	0	0	0

2015年度20周年特別事業特別会計予算

自2015年7月1日 至2016年6月30日 単位:円

収入					支出				
摘要	14年度予算	14年度決算	15年度予算	前年比	摘要	14年度予算	14年度決算	15年度予算	前年比
前期繰越金	0	0	800,000	800,000	次期繰越金	0	0	0	0
新規積立	0	0	0	0	記念事業費用	0	0	800,000	800,000
合計	0	0	800,000	800,000	合計	0	0	800,000	800,000