

交通権学会ニュースレター トランスポート 21

第 78 号 2026 年 3 月 2 日



JR 九州の車内掲示

1. 会費納入のお願い
2. 今年度大会について
3. 交通権学会 40 周年記念プロジェクト委員会からのお知らせ
4. 研究奨励金募集
5. 2025 年度 第 2 回中部関西西部会のお知らせ
6. 2025 年度 第 1 回中部関西西部会報告(可児)
7. 2025 年度 第 1 回中部関西西部会報告(上村)
8. 「RACDA 設立 30 周年記念」行事報告
9. ガソリン税 暫定税率の廃止に思う
10. 「筑豊 17 線」乗りつくしの思い出
11. 西武鉄道の駅体制縮小
12. 西東京市の「乗り合い交通」
13. 三鷹事件
14. 相次ぐ JR 東日本トラブル
15. 書籍紹介

1. 会費納入のお願い

会費納入をお願いしております。会費納入がお済みでない方はよろしくお願いいたします。

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 交通権学会

2. 今年度大会について

諸事情により今年度は 10 月末ころ東京周辺で開催の予定です。詳細は決まり次第お知らせします。

3. 交通権学会 40 周年記念プロジェクト 委員会からのお知らせ

現在、40 周年記念誌『「交通権」概念の普及を目指して～交通権学会 40 年の歩み、そして未来へ～』(仮題)の編集は、会員皆様からのご投稿「交通権と私」を含めて最終段階に入っています。本年の研究大会までには公刊できるように努めている所です。(プロジェクト代表 桜井徹)

4. 研究奨励金募集

研究奨励金による研究助成を募集しています。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 8 月初旬まで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】

○交通権学会の正会員又は学生会員であること(グループ研究で非会員の方が含まれている場合は、当学会に入会されることを前提とします)。なお、当助成の受給回数は最大 2 回までですので、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、住所、電話番号、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 2026 年 5 月 31 日(必着)

○送付先 交通権学会事務局

※書式や過去の採択テーマ等は学会ホームページの過去資料を参照して下さい。

5. 2025 年度 第 2 回中部関西西部会のお知らせ

2025 年度 第 2 回 交通権学会中部関西西部会を次のように開催いたします。会員外の方にも参加していただきますようお願いください。

開催の主旨

2025 年度第 2 回 交通権学会中部関西西部会は、信楽高原鐵道の事故を事例として交通権憲章第 2 条(安全性の確保)「人は、交通事故や交通公害から保護されて安全・安心に歩行・交通することができ、災害時には緊急・安全に避難し救助される。」と第 9 条(交通事業者の責務)「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。」について考えます。

以下は、報告者から報告にあたって一言いただきました。

1991 年 5 月 14 日に信楽高原鐵道信楽線で発生した列車正面衝突事故は、滋賀県甲賀市の小野谷信号場付近の単線区間で起きました。世界陶芸祭の臨時快速列車と普通列車が正面衝突し、42 名が死亡、614 名が負傷する大惨事となりました。この事故により、単線における信号保安システムの不備や安全確認の欠如が浮き彫りとなりました。

信楽高原鐵道列車事故については、約 20 年間にわたる膨大な裁判記録があり、それを分析した書籍も出版されている。本報告はこれらに加えて、秘匿されてきた『惨事をのりこえ 走りづけるために～信楽高原鐵道列車事故の総括』(2013 年、信楽高原鐵道株式会社)と、神崎春之氏(故人)が信楽図書館に

寄贈した「スクラップ帳」群(信楽線存続運動 8 冊、信楽高原鐵道列車事故 14 冊など)を参考に、信楽高原鐵道列車事故の今日時点での原因究明をおこなってみた。見えてきたのは分割民営化をめぐる問題点だった。(歴史教育者協議会 本庄豊)

日時 2026 年 3 月 20 日(金・祝日) 15 時から 17 時 30 分

場所 キャンパスプラザ京都 第 5 講習会室 JR 京都駅前

〒600-8216 京都市下京区西洞院通塩小路下る東塩小路町 939

京都市営地下鉄烏丸線、近鉄京都線、JR 各線「京都駅」下車。徒歩 5 分

タイトル

「信楽高原鐵道列車事故・「民営化」の闇新自由主義の出発点」

報告者 本庄豊(歴史教育者協議会)

また、JR 西日本職場の状況を報告していただくことを検討しています。

問い合わせ先

事務局 可児紀夫(中部関西西部会担当)

携帯 090-7860-4898 vyx05047@nifty.ne.jp

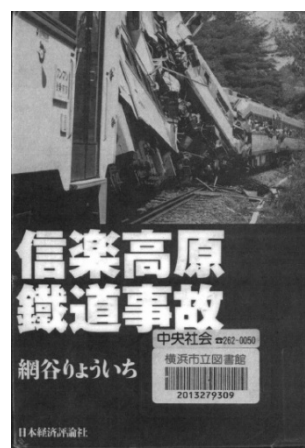
現在一般に入手可能な関連書籍



安部誠治監修 鉄道安全推進会議編

『鉄道事故の再発防止を求めて』

日本経済評論社, 1998 年



網谷りょういち『信楽高原鐵道事故』

日本経済評論社, 1997 年

6. 2025 年度 第 1 回中部関西西部会報告

可児紀夫(中部関西西部会担当)

2025 年度第 1 回の交通権学会中部関西西部会を開催しましたのでその概要を報告します。

開催日時は、2025 年 11 月 19 日水曜日 15 時から 17 時まで、中部国際空港株式会社セントレアホール・会議室で、8 人の参加で、「国際空港の現状と課題」というテーマで行いました。国土交通労組中部航空支部の管制官と技術官など職員の皆さんと会員との意見交換をしました。

開催趣旨は、次のとおりです。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など航空職場の皆さんから航空職場の実態をお聞きし、国の責務としての安全管理と交通権について考えてみたいと思います。

部会のはじめに、航空局交通管制部の資料にもとづき航空保安業務の概要の説明と中部国際空港の現状について意見交換を行いました。

その時の話では、中部国際空港の訪日外国旅行者は、中国、台湾、韓国の順で中国観光客が増えたということでしたが、2025 年末から 2026 年はじめにかけて、中部国際空港の中国旅客は大幅に減少したようです。その後、日中関係の悪化に伴う中国政府の渡航自粛要請により、中国路線の減便・運休が相次ぎ、年末年始の中国便は前年比で 7 割以上激減しています。

航空職場の現状では、管制業務量の増大で組合としての一番の課題は管制官などの要員確保だそうです。20 数年前は航空機のニアミスが多発していたことを思い出しますが、今ではほとんどないようです。驚いたのは、20 数年前は女性管制官が数名だったのが今では半数占めているそうです。

国土交通労働組合航空支部および航空管制支部の

主な課題は、航空管制官など職員の定員削減が 30 年前から続き、それに伴う疲労管理も大きな問題となっているようです。組合では、管制官の増員など「政府・国土交通省の責任で、空の安全・安心をまもる対策の強化を」を求めています。

この部会活動をつうじて、交通権憲章が求める航空部門の安全とそれを確保する政府・行政の責務を追求していくことが私たち国民の責務でもあることを感じました。

7. 2025 年度 第 1 回中部関西西部会報告

上村明(会員)

セントレア空港見学記 ―管制の現場から見た航空行政の構造的課題―

令和 6 年 11 月 19 日、日本交通権学会中部支部の企画により中部国際空港(セントレア)を訪問した。国土交通労働組合の協力で実現した本見学は、航空管制官および保安設備担当技官という、いわば「空港の心臓部」を担う面々と直接対峙する、極めて意義深い機会となった。

インバウンド観光の華やかな側面ばかりが強調される昨今だが、管制現場の現実は過酷である。見学時当時は、オープンスカイ政策を背景とした中国系航空会社の急増した状態であった。現場に「言語の壁」という実害をもたらしている。特に CA,CZ,MU と言った 3 大航空会社の地方分公司や LCC が運航する 4 桁便のパイロットによる、いわゆる「チャングリッシュ」への対応だ。ICAO(国際民間航空機関)が定める英語能力基準はクリアしていても、実際の交信における音韻の癖や語彙の隔たりは、安全確保に直結するストレスとなって管制官を摩耗させている。

このような現場の疲弊を放置なども相まって、航空行政の制度疲労は限界に達している。2024 年 1 月の羽田事故を受け、国交労組は「機数の急増に対し、管制官数は約 2,000 人前後から増えていない」と大幅増員を求める声明を出した。さらに深刻なのは処遇だ。後日、国土交通労組関係者から聞いた話によると「日本の管制官の年収が 600 万～700 万円

程度に留まる一方、香港やドバイではその倍以上の好待遇で人材を惹きつけており、少数ながらも確実に人材流出が起きている。」という。加えて、ICAO「ANNEX 13」が掲げる「事故調査は責任追及を目的としない」という理念は日本では空文化しており、管制官は常に刑事責任の追及という法的リスクを背負わされている。

こうした現場の「命と法的リスクを背負う切迫感」とは対極に、国交省の管理部門が晒しているのは、倫理の欠如と無責任な官僚体質である。記憶に新しいのは、2023年11月15日の衆院国土交通委員会での高橋千鶴子議員による追及だ。

国土交通大学校の研修資料において、10年以上も障害者を「クレーマー」と結びつける差別的表現が平然と使われていた問題である。斉藤鉄夫国交相(当時)は「遺憾」と答弁したが、この公益通報に関わる闇は深い。令和7年4月までに、元本省航空局職員管理室長や現・元大阪航空局人事課長らに対し、人事院事務総局公平審査局および京都弁護士会人権擁護委員会への申立がなされている。申立人は、当時障害者雇用枠で採用された事務官であったという。

申立を実施した方の話によると、さらに断じがたい欺瞞がある。申立の相手方の一人は、現在も航空局の採用パンフレット(2024年12月版)の「シニア職員からのメッセージ」欄に、顔写真付きで誇らしげに掲載されているのだ。部下に対する人権侵害の疑いで法的審査の場に引きずり出されている人間が、組織の「顔」として公教育や採用の場に君臨し続ける。申立書では当該パンフレットからかかる人物の写真の削除等が求められている。しかしながら「予算の都合」でこのような人物の掲載を放置し、処分すらしない管理部門の感性には、もはや期待する方が無駄であろう。

命を守る現場が疲弊し、法的なリスクを一身に背負っている陰で、差別を認定され申立を受けてもなお、管理部門は自浄作用を働かせようとしない。この圧倒的な「非対称性」こそが、現在の航空行政が抱える構造的な腐敗を象徴している。

国土交通省がインバウンド観光の持続的発展を語るならば、まず足元の労働環境の適正化と、組織としての制度的公正さを取り戻すことが不可欠な前

提であるはずだ。率直な声を聞かせてくださった管制官の方々、そして国交労組の皆様に敬意を表するとともに、この歪んだ構造への監視を強めていきたい。

参考文献

【法令・国際基準】

ICAO(国際民間航空機関)「ANNEX 13 Aircraft Accident and Incident Investigation」国際民間航空条約附属書第13号

ICAO(国際民間航空機関)「ANNEX 19 Safety Management System」国際民間航空条約附属書第19号

【国会議事録】

高橋千鶴子衆議院議員「国交省障害者雇用 総点検を一研修での差別表現告発」第212回国会 衆議院国土交通委員会議事録など(2023年11月15日)

<https://chiduko.gr.jp/kokkai/kokkai-14967>

【新聞・報道】

朝日新聞「国交労組『管制官大幅増を』羽田の事故受け声明」(2024年2月7日)

朝日新聞「国交労組が声明『1人当たりの業務負担著しく増加』羽田事故受け」(2024年2月6日)

Bloomberg「国土交通省の労働組合が人員増を訴えー羽田空港での事故受け」(2024年2月6日)

東京新聞「『管制官を増やして』羽田衝突事故を受けて国土交通省職員労組が声明」(2024年2月6日)

【機関・団体声明・要請書】

国土交通労働組合「2024年1月2日に発生した航空機同士の衝突事故を受けて(声明)」(2024年2月6日)

日本乗員組合連絡会議(ALPA Japan)「要請書(その2)ーアジアナ航空『広島空港事故』乗員の刑事処分について」広島地方検察庁宛(2020年7月8日)

【行政資料・パンフレット】

国土交通省航空局「一般職(行政/事務)採用案内 RECRUITING BOOK」2024年12月版

国土交通省航空局「中部国際空港 2025年冬ダイヤ(期初計画)」

8. 「RACDA 設立 30 周年記念」行事報告

池田昌博(会員)

「RACDA 設立 30 周年記念 都市交通フォーラム 大都市・岡山都市圏の理想と現実」(2026.2.11)に参加させていただきました。会場は、岡山の主催者関係者、国土交通省関係者、事業者、全国市民団体、地方自治体関係者など総勢 200 名弱と盛況で、今、地方都市がかかえる地域公共交通問題を関係者が共有する有意義な時間でした。日頃の関係者との信頼構築の成果でしょうか。JR 西日本の幹部や国土交通省の関係者も参加されていました。

先ずは、30 年間の地に着いた RACDA の活動について祝意を表明させていただきます。長年、組み込まれてきた市内路面電車網の延伸も、この度、実施の運びとなっています。

さて、この地域でも公共交通網の縮減、サービスの劣化は著しく、地元紙である山陽新聞は家族の足を奪われた主婦の姿を「送迎人世」とのメッセージを発信してきました。この記事を書かれた岡山論説委員も今回の行事に参加されていました。岡山市は路面電網延伸という果実はようやく蕾を膨らませましたが、活動の本格化はこれからなのかもしれません。

フォーラムでは貴重な情報提供や講演がありました。印象に残ったことについて、報告させていただきます。(全報告ではありませんのでご容赦下さい。また内容は私的な感想です。)

1. 両備グループ 小嶋会長コメント (3 分間スピーチ)

30 年間、ラクダとともに公共交通問題について取り組んでこられました。ご自身の理念は「エコ公共交通大国」。この間、交通政策基本法や地域交通法の制定を求める活動を行ってこられました。が、財源問題や道路運送法の改正などまだまだ課題が多いと感じておられます。本件に関しての要望を石破前首相にも出されましたが、今後、高市首相にも出していきたいとのことでした。小嶋会長が代表理事をされ

ている(一般社団法人)地域公共交通総合研究所は、交通権の前進のための貢献団体として 2014 年度に交通権学会から社会貢献賞が授与されています。



2. 宇都宮ライトレール中尾常務取締役(3 分間スピーチ)

広電の元幹部でその経験を活かすために現地で活躍になりました。広電時代での国へのアクションや宇都宮赴任後の成果についてお話になりましたが、表定速度 22 km/h を実現させることに奮闘されたとのこと。道路渋滞や信号設定の不味さで自転車並み、以下の運行しかでず、廃止に追い込まれたかつて路面電車への反省からの取り組みです。

「チンチン電車よさらば」とのメッセージで締められました。

3. 瀬戸内市長 黒石健太郎氏(3 分間スピーチ)

県内最年少の若手市長。ハンセン氏病施設の視察の際に熊本の公共交通実態を現場確認されています。地方には数少ない若手のリーダーで着実に交通政策を推進されています。何よりも目標値を設定した住民の足の確保と地域活性化に奮闘されています。

4. 逢沢衆議院議員

衆議院選挙の当選証書交付式の合間を見て参加いただきました。「移動の自由や交通利便の確保は行政の役割だが、路線バス事業が限界である、政治が公共交通を支えていかなければならないが、今までの与党にも責任がある。」とのメッセージでした。

5. ラクダ理事長 岡将男

今回記念行事の責任者、まずはここまでの 30 年の活動には頭が上がりません。2013 年に交通政策基本法が成立したが「交通権」が見送られたことや辻元議員、三日月議員(当時、民主党)と逢沢議員を繋げたことなどを披露。今も超党派での活動を支援されています。

ラクダの活動とは路面電車網の延伸と活性化というイメージが強いのですが、現在はバスや JR 赤穂線等の減便問題にも取り組まれておられ、本州と四国を結ぶ瀬戸大橋線の複線化も提案されています。この大動脈が一部区間とは言え単線であることはあまり知られていません。

6. 宇都宮市建設部長 LRT 担当 矢野公久氏(基調講演 1)

「宇都宮・ライトライン誕生までの軌跡」という表題で、当初の反対論だけでなく工事中の異論、苦情なども含めて、ご自身の奮闘ぶりとお苦勞をお話ししていただきました。

工費が膨れ上がったことに関して、市議会でも批判がありましたが、河岸段丘沿いを走行することへの対応、表定速度の向上等への対応であったために高架部分が増加したことなどを丁寧に説明していただきました。工事中の苦情では、沿線の学校関係者への説明でご苦勞されたようで、地域との信頼関係構築のために粘り強く対応された事例をお話になりました。工事騒音が授業の障害になるとの沿線小学校への説明は時間を費やされたようです。しかし、LRT 開業まで複式授業であった小学校が、学区の拡大により複式解消となったことが、成果として歓迎されることになりました。

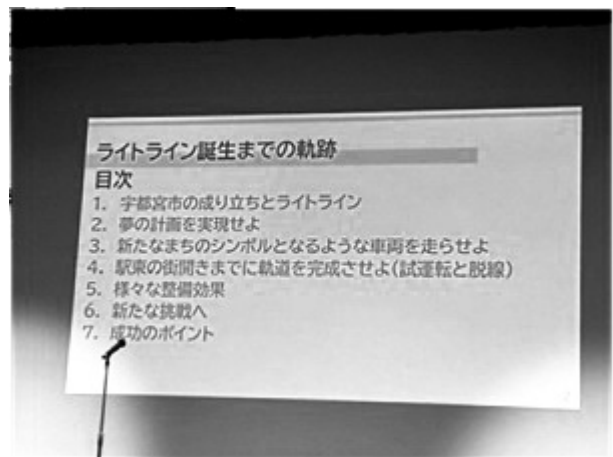
当初はバス事業者(関東自動車)からの反対もありましたし、クルマでの移動が生活の一部である一般住民への合意形成には多くの時間が求められましたが、市役所ワンチームで取り組み、延べ 900 回(対象者 5 万人)の説明を行ったことなどをお話しになりました。

乗降時間の短縮が表定速度の向上につながるわけですが、信用乗車方式を導入できたこと、専用の信号を路面軌道としては全国初で導入したことなど

を紹介されました。その他、(路面)鉄道交通文化のない地方都市での取り組みとして、一般車が線路内に侵入しないような取り組みもされたようです。開業直前のテスト走行では脱線ということも起こりましたが、開業後は当初予想を上回る利用者であり、さらに中心部に乗り入れと機能を充実強化することでした。

矢野部長はこの 3 月に定年でご退職され、岐阜県のアドバイザーとして更にご活躍とのこと。仕事を仕上げ、住民の未来への遺産を残された姿に感動するばかりでした。

最後に、交通まちづくりでの「岡山モデル」の構築を呼びかけられました。自らの都市像を関係者が一体となって創りあげると言う意味です。



7. トラフィックブレイン 太田恒平社長(基調講演 2)

「クルマ削減 1 割、渋滞半分、公共交通 2 倍」の熱弁。検証された数字をベースにした論述でありインパクトがありました。現在は熊本の交通問題に取り組んでおられますが、熊本の渋滞はメキシコシティ、バンコック、ダバオに次ぐ世界第 4 位。行政がその「解決策」として力を注いできたのが、ご多分に漏れず「道路整備」であり、まずは JR 豊肥線のダイヤ改善と財源の投入先の抜本的な変更が必要と力説されました。

JR 豊肥線を熊本空港のアクセスとして延伸するという計画案も存在しますが、まずは運行頻度の改善が優先するとのことでした。運行頻度は 10%削減すると利用者が 5%減少するということが紹介され

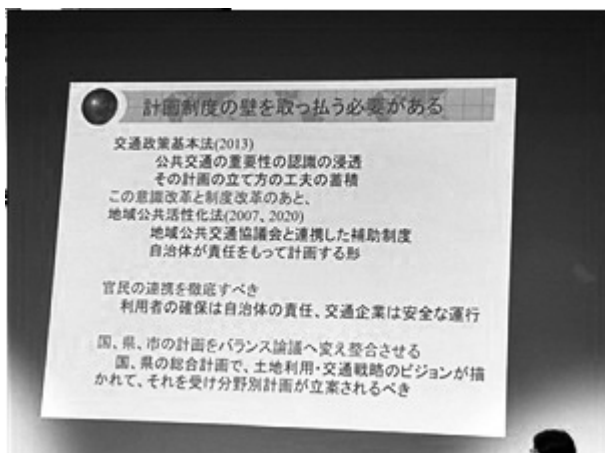
ました。このための社会的損失(筆者注: 渋滞、環境負荷、家族の送迎など)は計り知れません。増便は事業者にとって赤字が増大するのですが、社会的適便益が減少するという発想にはなかなかならないようです。

財源は道路予算の2割を使えば済む話であり、道路整備を進めたら逆に渋滞がひどくなるということや、維持コストが負担になるということも認識すべきとのことでした。

要は投資の中身をハード中心からソフトに移行すること、将来の社会像を見据えた「バックキャストリング」が必要ということです。岡山について特に、JR 在来線の駅増設の必要性、ガソリン税のあり方、運転手の処遇改善などにも言及されました。

8. その他有識者からの発言、解説

その他という表現はお許しいただきたいのですが、東大名誉教授の原田昇先生や関大の宇都宮先生から、財源や交通分担率についての言及がありました。交通分担率の低さ、公共交通投資の少なさは、関係者一同の共通認識でした。更に東京首都圏や大阪圏を標準として考えない、欧州の標準は我が国の地方都市だとのお話もありました。事業者への赤字補填も行政の応分の費用負担というお話もありました。(筆者補足: EU では収支でなく運賃回収率という形で事業の実態を確認しますが、半分も回収できればよいそうです。我が国では8割回収できても2割の大赤字となってしまいます。)



最後になりますが、20年以上前にちくま新書「路

面電車」を発刊された今尾恵介氏、一昨年「交通崩壊」を記された市川嘉一氏も会場にお見えでした。主催者の皆様、本当にありがとうございました。

9. ガソリン税 暫定税率の廃止に思う

池田昌博(会員)

(NPO 法人 KOALA 理事長)

「ガソリン税の行方を読み解く―大改革の道を進もう― 朝日新聞 編集委員 小此木 潔 2008.4.6」という論説記事が手元に残る。記事には、「値下げを喜べない。ガソリン税を一般財源化する、との福田首相の表明に民主党が背を向け、公共事業偏重型の財政構造を、生活者本位に転換する「大改革」が不発に終わりかねないからである。」と記される。

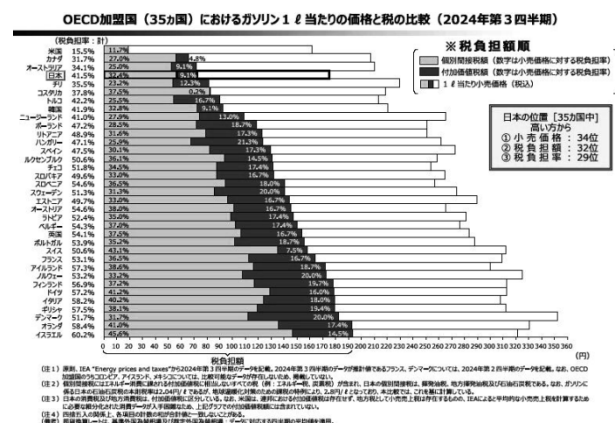
もう多くの方は記憶の外だとは思いますが、2008年3月31日をもって暫定税率が一時失効し、ガソリン価格の下落が発生している。この失効は与野党の対立によるもので、民主党が暫定税率の即時廃止を主張した。福田康夫内閣は道路特定財源を2009年度から全額一般財源化するという新提案を示したが、合意に至らず、結果として、暫定税率を含む租税特別措置法改正案の審議が年度内に完了せず、法的根拠を失った暫定税率が失効したという経緯がある。

この間、与党は衆議院での再議決により暫定税率を復活させ、2008年5月1日から再び53.8円の税率が適用されることになった。私たちは市民活動として「道路財源を考えるシンポジウム」を開催している。与野党の議員にも参加していただき、暫定税率の維持、道路特定財源は一般財源化を求め、その財源を幅広く、公共交通予算に使えるよう要望した。クルマの社会的費用、エネルギー環境問題も視野に入れたものであった。我が国ガソリン価格は国際比較しても米国に次ぎ安い水準である。(下図参照)その後、私たちも驚いたのであるが、福田首相は2009年4月、ガソリン税の道路特定財源制度を廃止し、一般財源化が実現している。

しかし、ガソリン税は一般財源化したが、その用途は変わらず、その後のクルマの低燃費化によりガ

ソリン税だけで道路予算が確保できない「逆ザヤ」が発生してきた。今思えば、皮肉なことではあるが、道路税源は特定財源として留め、その範囲の中で道路事業を行うことを主張すべきだったとも感じている。

昨年末、暫定税率廃止が与野党全会派の合意で決まった。すでにガソリン価格は低下しているが、財源のあり方は論議されていない。ガソリンは安ければよいというものではない。道路の維持管理、エネルギー環境問題、公共交通のあり方についての論議はなされていない。減税を主張すれば民意を得られるという中で、次世代への責務という論議もなく、責任与党のブレーキも外されたように感じている。改めてクルマ社会のあり方を含めた税負担のあり方を論議すべきだと感じている。



・カラー及び高解像度の印刷ができないため必要の方は出典¹を参照願います。

10. 「筑豊 17 線」乗りつくしの思い出

上岡直見(会員)

私は 1979 年 8 月に当時の国鉄全線乗りつくしを達成した。最終到達駅は角館線の松葉である。駅の北方に延伸予定の「鷹角線」のトンネルができていたが、この時点では開通の見通しは不明でこのまま放棄かと思われた。しかし 1989 年に角館線と阿仁合線が秋田内陸縦貫鉄道として角館から鷹ノ巣まで

¹ https://www.mof.go.jp/tax_policy/summary/consumption/133.pdf

全通した。帰りの田沢湖線では秋田新幹線開業に向けた改軌工事が始まっており、田沢湖～赤湊間は代行バスになっていた。田沢湖線は以前に乗っているので記録としては問題なかったが、記念すべき完乗達成の日に、夜のつづら折りの山道をバスで通るのは複雑な思いだった。

全線のうち、北海道の士幌線・糠平～十勝三股が 1978 年 12 月からバス代行となり、ここだけがレールでの乗り残しとなってしまった。これは災害不通ではなく経営上の判断で。その後の各地のバス転換を先取りする形であり、もはやレールで復活の可能性はなかった。早く情報をつかんでいれば乗れたはずだが残念である。今では士幌線そのものが消えた。

かつて北海道では多数の炭鉱鉄道が旅客営業も行っていたが、この時点では三菱石炭鉱業の清水沢～南大夕張だけが全線 60 円という前時代的な運賃で残っていた。これも乗っておけば良かったが「国鉄全線」にばかり目が向いていたので見落としてしまった。

全線乗りつくしの中で、旧炭鉱鉄道が網の目のように張りめぐらされて旅客営業を続けている北九州の「筑豊 17 線」と呼ばれる難所があった。今ならばパソコンでプログラムを組んで最適ルートを探求することもできるだろうが、当時はそのような手段もなく、時刻表と参考書²を睨みながらの計画であった。この本の編者となっている松浦佑次氏は、本職は早稲田大学理工学部で金属加工の専門家だが鉄道ファンとしても有名で、早稲田大学鉄研の顧問に就任していた。

私は「筑豊 17 線」を 1978 年 10 月 6 日～10 日に実行した。金曜日に勤務が終わってから新幹線で名古屋に向かって『金星』に乗り継ぎ九州入りした。勤務先・自宅は横浜だったが、当時は『ひかり』が新横浜に停車しないので東京まで往復する費用と時間のロスがあり、これがわずらわしかった記憶がある。

当時の乗りつくし派の中には「各駅停車・往復(両側の車窓を見る)・日の出から日没まで」など厳密な自己ルールを設けている人もあった。しかし私は、

²早稲田大学鉄道研究会(著)、松浦佑次(編)『鉄道旅行カタログ 全国線区徹底ガイド』広済堂出版、1976 年

当時すでに地方交通線の廃止議論が具体化して早く乗らなければという思いで、とにかく片道でも乗ればよいこととした。このため「盲腸線」の終点側までバスやタクシーで迂回して乗った区間もある。宮脇俊三氏の『時刻表2万キロ』では第三章でこの周辺が記述されているが、やはりタクシーを使ったり大急ぎで歩いたりしている。記録は次のとおりである。

・1987年10月6日～7日

東京〔新幹線〕名古屋 2250—[21M(金星)]—1011 博多 1022—[154M]—1033 香椎 1100—[732D]—西戸崎 1130—[735D]—1151 香椎 1246—[737D]—1310 宇美 1333—[827D]—1337 筑前勝田 1343—[826D]—1409 吉塚 1450—[2543D]—1539 飯塚 1621—[2733D]—1710 豊前川崎 1747—[940D]—1819 漆生 1845—[630D]—1910 新飯塚 1918—[2833]—2017 原田 2022—[182M]—2027 二日市 2028—[1115M(ぎんなん 15号)]—2049 久留米(泊)

・10月8日

久留米 720—[123M]—734 羽犬塚 800—[423D]—838 黒木 854—[424D]—932 羽犬塚 938—[961D]—948 瀬高 1003—[528D]—1046 佐賀 1118—[2016M/4016M(かもめ6号/みどり6号)]—1200 博多 1227—[158M]—1326 遠賀川 1340—[437]—1402 室木(徒歩) 長山(国鉄バス) 新飯塚 1539—[2825]—1631 原田 1639—[3133M]—1659 久留米(タクシー) 西鉄久留米(西鉄) 甘木 1815—[558D]—1840 基山 1849—[176M]—1925 博多(泊)

・10月9日～10日

博多 800—[2826D]—959 中間 1013—[127D]—1022 香月 1029—[126D]—1037 中間 1042—[1839D]—1109 新飯塚 1124—[539D]—1151 後藤寺 1228—[428D]—1328 行橋 1335—[429D]—1417 伊田(国鉄バス) 香春 1619—[925D]—1642 添田 1656—[738D]—1720 後藤寺 1735—[332D]—1748 金田 1750—[239D]—1800 伊田 1806—

[236D]—1831 直方(バス)(徒歩) 筑前宮田 1951—[434D]—2000 勝野 2011—[2856D]—2103 若松 2110—[874D]—2127 折尾 2136—[180M]—2211 門司 2259 [3004(彗星4号)] 新大阪〔新幹線〕東京

この旅行で乗った路線は、室木線・香椎線・篠栗線・勝田線・甘木線・佐賀線・日田彦山線(一部)・田川線・筑豊本線・香月線・伊田線・宮田線・後藤寺線・漆生線・上山田線・矢部線・添田線である。途中一か所でも乗り継ぎに失敗するとその後がすべて瓦解する綱渡りのスケジュールであったが、幸い一度も列車の遅延はなく、全行程を予定どおり実行することができた。

矢部線の424D、鹿児島本線の961D、佐賀線の528Dは、時刻表の上では別の列車だが同じ気動車がそのまま運用される舞台裏が宮脇俊三氏の『時刻表2万キロ』でも紹介されている。筑豊本線や室木線ではまだ旧型客車の列車が残っていた。当時、国鉄職員の規律の乱れが指摘されていたが、原田駅に到着した客車列車の機回しで、若い職員と助役が規律弛緩とは無縁の機敏な動作で入替え作業を行っていたのが印象に残っている。廃止された佐賀線には筑後川昇開橋という珍しい設備があり、現在は(公財)筑後川昇開橋観光財団³が所有し、レールは撤去されているが動態で保存され遊歩道となっている。



同財団ウェブサイトより

このような効率的な乗りつくしの背景には、当時

³ <https://www.shoukaikyou.com/>

の「九州北ワイド周遊券」で豊肥本線以北の九州内エリアが乗り放題であったこと、また多種多様な夜行列車の存在がある。もっともそれらが現在あったとしても、私自身のほうがこのような夜討ち朝駆けの行動は無理になってきているのではあるが。

11. 西武鉄道の駅体制縮小

上岡直見(会員)

近年、JR 各社の駅体制縮小によるサービス低下が一般の利用者からも批判されているが、民鉄でも駅体制の縮小が問題となっている。西武鉄道は同社の新宿線・西武園線の利用者が相対的に少ない 5 駅で 2026 年 2 月から駅体制を縮小した⁴。駅員無配置ではないものの、窓口業務を廃止して乗車券類の発売・精算・案内業務等の接客業務は行わずインターホンによる遠隔対応となる。これによる利用者の利便性低下はいろいろあるのだが、最も大きな問題はバリアフリーである。

同社の説明によると「駅係員によるお手伝いが必要なお客さまは、ご利用の前日 17 時までにスマートフォンやパソコンから「介助事前受付サービス」にて①来駅予定日時 ②乗車駅 ③降車駅を事前にお申込みいただくことでスムーズなご案内が可能となります」「事前のお申込みがない場合も、ご来駅時にインターホンでお知らせください。この場合、状況によりお待ちいただくことがあります。あらかじめご了承ください。スムーズにご利用いただくため、特に 22 時～7 時のご利用は事前の連絡にご協力をお願いします」としている。事前申し込みが原則となり、当日乗車では時間制約が増大するのではバリアフリーの観点から大きな後退である、障害者団体が意見書を提出しているが、説明会等の開催の予定もなく、いわゆる『お客様のご理解、ご協力』の一方的な通告にとどまっている。地元自治体も特に対応していない。なお西武鉄道は 3 月 14 日から運賃を全線で平均 10.7%引き上げる。値上げは 02 年以来で、設備更新や立体交差事業などに充てるとしてい

⁴ 西武鉄道(株)「一部の駅における営業体制の変更について」
<https://www.seiburailway.jp/file.jsp?id=26499>

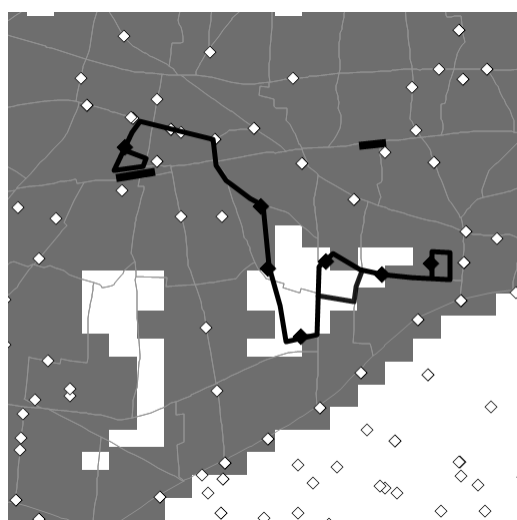
る。

12. 西東京市の「乗り合い交通」

上岡直見(会員)

2015 年 10 月から西東京市でミニバンサイズのタクシーを用いた「乗り合い交通」と称する実証運行が行なわれている⁵。西東京市ではもともと「はなバス」というコミバス(西武バス・関東バス委託)が運行されているが⁶、道路狭隘等の理由でコミバスでも運行困難なエリアがあり、そこをカバーするためのシステムである。固定ルート・乗車場所固定(降車は一部を除きフリー)・一乗車 300 円の方式で、おおむね毎時 3 本、登録・予約不要でだれでも利用可能である。人口密度が高い有利な条件はあるが他地域の同様のシステムと比較すればサービスレベルは高いといえる。

参考 鉄道駅 500m、バス停 300m を「公共交通空白地帯」とした場合のエリアと「乗り合い交通」のルートを示す。(□は公共交通空白地帯)



13. 三鷹事件.

⁵ <https://www.city.nishitokyo.lg.jp/kurasi/kotu/idoushien/r6/jissyouunkou.html>

⁶ <https://www.city.nishitokyo.lg.jp/kurasi/kotu/hanabus/index.html>

滋賀県日野町で1984年に発生した「日野町事件」を巡り、無期懲役が確定し、服役中に死亡した受刑者の遺族が申し立てた第2次再審請求審について、最高裁第2小法廷は2026年2月24日の決定で、大阪高裁の判断を維持し大阪高検の特別抗告を棄却(すなわち再審開始を支持)した。

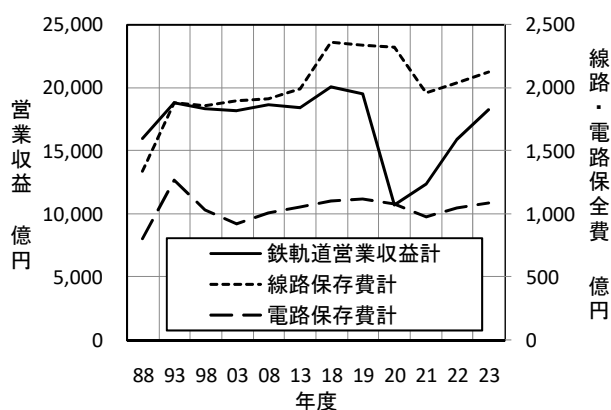
一方、同様な事案で「三鷹事件」がある。1949年7月に三鷹電車区で車両が暴走して敷地外に飛び出して商店街に突入し、住民等6名の死者と20名の負傷者を生じた事件である。「松川事件」「下山事件」とともに戦後三大鉄道事件として知られている。事件後、当時の国労組合員が共同謀議のうえ実行したものとして10名が起訴されたうち、第一審では共同謀議が否定され1名のみ無期懲役、その他は無罪となった。この経緯だけでも不自然であるが、続いて控訴審ではその1名が死刑に変更され、上告したが却下され確定した。その1名は執行前の東京拘置所に収監中に死亡した。

この事件に関してはまだ再審請求が続いている。2026年2月4日には元死刑囚の孫の男性が第4次再審請求を東京高裁に申し立てた。第3次請求は申し立てた元死刑囚の長男が死亡し、昨年10月に審理が打ち切られていた。弁護側によると、第4次請求審でも第3次請求と同様に、元死刑囚の供述が捜査・公判段階で繰り返し変遷し、自白に信用性がないと主張する。元死刑囚の自白と整合しない形で写っていたとする電車のパンタグラフの写真や、写真に関する専門家の意見書などを新証拠としている。これは鉄道の工学面の研究者として著名な曾根悟氏が原告側の主張(パンタグラフの状況)を支持する意見書である。2000年代になってもなお関連書籍が出版されているが、ニューズレターNo.76でも紹介したので参照されたい。

14. 相次ぐJR東日本トラブル

最近、JR東日本で広範囲の輸送障害を招くトラブルが連続している。2026年1月16日・30日には作業ミスと架線の断線によって停電が発生し、首都圏の主要路線で長時間の輸送障害が発生した。2月2日には京葉線八丁堀駅でエスカレーターから出火し

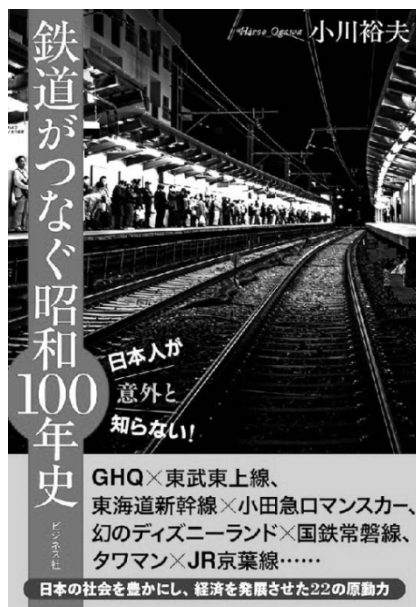
た。さらに2月8日には宇都宮線の架線の断線によりほぼ終日にわたって輸送障害が発生した。この件については、3年ほど前に摩耗に気づいていながら、間違えて別の架線を交換していたことが判明し、交換が必要な太さである8.7mmを大きく下回る4.1mmまで減肉していたと報告された。喜勢社長は一連のトラブルの背景として、コロナ禍の経費削減で、修繕費を2020年度からの3年間でおよそ800億円減らしていたとしている。そこで「鉄道統計年報」の各年版からJR東日本の「鉄軌道営業収益」と「線路保存費」「電路保存費」を追ってみたのが下図である。



「鉄道統計年報」の公表値は現時点で2023年度までしかないものでそれ以降は追跡できないが、収益がコロナの影響で大きく落ち込んでいることは周知のとおりである。これに対して線路・電路保存費は、グラフ上では収益ほど極端に落ち込んでいるようには見えないが、「電路保存費」の数字でみると、2019年度比で2020～2023年度までの累積で295億円の減少となっている。「鉄道統計年報」は事業者から国交省に報告された数値であり、喜勢社長の発言にある「修繕費」の構成が鉄道統計年報の「保存費」と同じなのかどうかは確認していないが、2024年度以降も累積すれば800億円近くになっている可能性があり、オーダーとして整合性があるものと思われる。



〔鐵坊主『鉄道路線に翻弄される地域社会 「あの計画」はどうなったのか?』ワニブックス PLUS 新書, 2024 年 12 月〕 ユーチューバーとしても知られる「鐵坊主」が鉄道という視点から地域社会の現状と未来を考える趣旨で執筆している。



〔小川裕夫『鉄道がつながる昭和 100 年史』ビジネス社, 2025 年 1 月〕 今年が昭和 100 年だが、政局の激動などの状況からあまり注目されていないようだ。『鉄道がつながる昭和 100 年史』昭和 100 年の鉄道と日本社会のできごとを要約した本である。個々の内

容については鉄道史関連など個別に多くの詳しい資料があるが、全体を一覧できる興味深い本である。

著者は「本書は鉄道の本ではなく、昭和史の本でもありません。昭和という時代を鉄道から読み解く本です」と銘打っているもののやはり「鉄分」が多いところが面白い。1975 年 7 月にエリザベス女王が来日して新幹線に乗車する予定のところ、国労・動労のストライキ(私鉄総連への連帯)とぶつかり、大騒ぎになった顛末などが満載で楽しく読める。

トランスポート 21 は会員どなたでも投稿できます。論文誌ではないので内容は何でもかまいません。近況報告、イベント案内、所感など何でも結構です。

掲載希望の方は編集担当 上岡まで

sustran-japan@nifty.ne.jp

交通権学会ニューズレター

『トランスポート 21』第 78 号

2026 年 3 月 2 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

連絡先 〒810-0054 福岡市中央区今川

1-12-8-306 交通権学会事務局 下村仁士

メールアドレス: office@kotsuken.jp