

きのくに線“で”どうするか！

和歌山大学紀伊半島価値共創基幹 災害科学・レジリエンス共創センター教授
紀勢本線活性化促進協議会新宮白浜区間部会員

西川一弘



鉄道防災訓練時の西川教授

「汽笛一声新橋を♪♪」から153年。日本の鉄道政策は第五期のステージに入ったといえる。歴史学者の老川慶喜は、歴史的に捉えたときに日本の中の鉄道政策は概ね35年（40年に転換を迎えていると指

1、開業から 153年の鉄道

鉄道開業（1872年）から鉄道国有化（1906年）までの約34年、第二期が鉄道国有化から日本国有鉄道（国鉄）発足（1949年）までの約43年、第三期が1949年から1987年まで約38年間、鉄道をけん引してきた国鉄期、第四期が1987年以降のJR期である。

第一期では日本近代化の象徴として各地で鉄道が整備され、第二期では富国強兵や日本の都市化、工業化を推進する役割としての鉄道、第三期で

摘する。すなわち、第一期が鉄道開業（1872年）から鉄道国有化（1906年）までの約34年、第二期が鉄道國有化から日本国有鉄道（国鉄）発足（1949年）までの約43年、第三期が1949年から1987年まで約38年間、鉄道をけん引してきた国鉄期、第四期が1987年以降のJR期である。

2、ローカル線の議論

近年、ローカル線の議論がよくニュースで聞かれるようになった。しかし、これは今に始まったことではない。国鉄が分割民営化の際、基本的に輸送密度（1キロあたりの平均人員）4000人の路線は廃線対象となる。これは民営化後に経営の重荷になつてはいけないという判断である。経営が厳しいローカル線の廃止後、JR時代のローカル線について、「内部補助」と呼ばれる手法で維持

は独立採算の公企業体の中で「公共交通の福祉を増進」するとともに当時世界一の高速鉄道「新幹線」を作り上げる。第四期のJR期では「鉄道」を中心とする事業の多角化を進め、できるだけ鉄道事業外の収益を目指し、さまざまサービスが展開された。新しい技術を取り入れながら「民間」としての鉄道オペレーションの効率化を深化させた結果、JR東日本、東海、西日本、九州は完全民営化を達成する。一方、JR北海道や四国との格差は拡大している。

目次

きのくに線“で”どうするか！

和歌山大学紀伊半島価値共創基幹 災害科学・レジリエンス共創センター教授
紀勢本線活性化促進協議会新宮白浜区間部会員 西川一弘 1

日中友好協会ならではの運動を旺盛に（パンダの取材から考える）
日本中国友好協会和歌山県連合会事務局長 石田文雄 5

産廃処理施設設置問題学習会
「子どもたちに豊かな自然を残すため、こんな施設持ち込んだらあかん」
湯浅町山田地区 7

わかやま住民と自治

発行／和歌山県地域・自治体問題研究所
和歌山市太田2丁目14-9 太田ビル203号
TEL・FAX 073-488-3127
jichiken@crux.ocn.ne.jp 2025年7・8月号

2025年6月25日発行 第370号 (月400円)

し続けてきた。都市圏や新幹線の利益などをもつて維持するものである。JR化後でも走ってきたものの、1999年に規制緩和により鉄道事業法が改正され、少しずつ経営の

厳しい路線の存廃論議、廃線が出てきた。大きなターニングポイントになつたのは2000年のコロナ禍である。コロナ禍によって内部補助の主となるべき都市圏や新幹線での収入が激減したことから、

鐵道全体が危機に陥り、特に輸送密度が低いローカル線の経営状況も公表され、そのあり方について注目が集まつた。本稿で主に述べる「きのくに線・新宮～白浜間」の維持に関しても、基本的にこの一環である。

ところで近年ローカル線のあり方が注目されてきたのは、経営状況の公表だけではなく、国土交通省の『鉄道事業者と地域の協働による地域モビリティの刷新に関する検討会』の設置・議論もきっかけになっている。

3、変わる鉄道政策の未来は



南紀を走る特急くろしお号

移動手段が徒歩や駕籠から鉄道・バス・航空、自動車に変わり、通信手段が飛脚から郵便や電話そしてSNSなどに変わったのと同じように、時代や社会環境が変われば手段や制度のあり方も変わってくるのは必然である。未 来永劫、鉄道であり続けるためには、伝統よろしく、わり続ける必要がある。イタリ ア映画「山猫」の有名なセリフであり、民主党代表選に出

馬した小沢一郎氏が引用した「We must change to remain the same.」なのである。先の鉄道の歴史を援用すれば、現在の赤字ローカル線の問題は、そもそも鉄道政策の転換期にさしかかつたと位置付けるのが妥当であろう。第四期のJR期も39年目を迎えており、国鉄時代よりも長くなっている。となれば、第五期のステージにおいて今後も鉄道が鉄道であり続けるために、鉄道政策をどのように考へるべきなのだろうか。

紙幅の関係で未来を詳細に議論することはできないが、今回のローカル線問題対策の第一は国の問題、すなわち「国家として鉄道をどうするのか」のビジョンをきちんと議論して示すことであると考える。まずは国のグランードデザインを示す必要がある。現状、鉄道政策のビジョンと言われるものは、基本的にはいわゆる「整備新幹線の計画」ぐらいで、あとは交通政策審議会の答申による「都市鉄道のあり方」ぐらいである。

や支援をすることが大切である。ローカル線においては並行「高速道路」や並行国道のバイパス整備によって、乗客の減少が大きくなっている。新直轄と呼ばれる無料の高速道路や国道の高規格バイパスは税金で整備される。一方、鉄道は車両や運転士だけではなく、駅や線路、信号設備などもフルセットで事業者が負担している。かかる費用負担が「平等」ではない。和歌山ではあまり降雪がないが、北海道・東北方面では「除雪コスト」についても、道路は税金で処理され、鉄道は事業者が収益の中から負担している。この負担の不平等性を、いわゆる「上下分離」などの仕組みでカバーすることが大切であるが、一方で「使わないものや無駄なもの」に公共の支援や投資を進めてはならない。となればローカル線の「利用者増などの活性化」をセットに議論する必要がある。

4、足元「きのくに線」の危機

きのくに線は和歌山～新宮の愛称である。今、ニュース

表「きのくに線+630チャレンジ」(一部抜粋)

<p>●鉄道を生かした列車イベントを通じた非鉄道利用者層の取り込み 有名人ときのくに線をコラボした専用旅行プランや日本酒や観光資源をテーマにする鉄道ならではの旅行プランを行う。</p>	<p>になつてゐる「新宮～白浜」の間は南半分で、単線で海沿いを走るローカル色がある風光明媚な路線である。その昔は「太公望列車」と呼ばれた夜行列車が走り、海釣りなどにも愛用された路線である。2022年にJR西日本は「ローカル線に関する課題</p>
<p>●鉄道利用者のみに配布する「切符やレア切符」の作成 特急くろしおを利用してきた人に限定して配布する「切符」や、複数利用者に配布する「レア切符」などを開発し、きのくに線のファンづくりを進める。</p>	<p>になつてゐる「新宮～白浜」の間は南半分で、単線で海沿いを走るローカル色がある風光明媚な路線である。その昔は「太公望列車」と呼ばれた夜行列車が走り、海釣りなどにも愛用された路線である。2022年にJR西日本は「ローカル線に関する課題</p>
<p>●県庁系の会議のパターンダイヤ化 会議の時間などを見て移動手段が決まるため、新宮からのくろしおと和歌山駅からのバスの接続を考慮した会議時間の設定。これをパターンとして導入する。会議も時間内に終わらせ、特急くろしおと接続できるようにする。</p>	<p>認識と情報開示について」というプレスリリースを出した。人口減少や道路整備などの周辺環境の変化により、大量輸送という観点で鉄道の特性が十分に發揮できていない&CO₂排出の面でも鉄道の優位性を發揮できないとした上で、最適な地域交通体系を</p>
<p>●既存イベントにおける鉄道接続の告知 地域が実施するイベントや事業では駐車場情報があるように、必ず鉄道のアクセスを入れる。できれば開始時間や実施場所も、鉄道アクセスができる時間や場所を選定する。</p>	<p>このプレスでの同区間の輸送密度は608人（2020年分）で、収支率は19%であった。アフターコロナで少し</p>
<p>●きのくに線「駅マルシェ」の新宮～白浜間での開催 既存の駅舎を活用して、周辺のお店を集めた「駅マルシェ」を開催する。</p>	<p>支率（費用に対する収入の割合）などを提示した。</p>

回復の兆しもあるが、最新2024年発表の輸送密度は935人（2023年分）で14・2%の収支率である。輸送密度が上昇しているが収支率が低下しているのは、大規模な修繕が発生（例：変電所の定期更新など）した場合に費用が大きく上昇するからであろう。同区間は国鉄分割民营化直後の1987年、その輸送密度は4123人でありこの36年で3188人減、約77・3%減少している。沿線で約29・9%減であるので、地域の人口減少率が1990年と2020年の30年の比較で約29・9%減であるので、人口減少率以上に利用者が減っている。大きな要因はやはり沿線高速道路の延伸と自家用車の保有率上昇（1家1台から1人1台社会へ）が影響している。

ローカル線の維持やあり方を考える場合、先に述べた前提条件をきちんと共有していく必要がある。鉄道の歴史、道路と比較した場合の費用負担の不平等性などを踏まえることである。よく議論として「公共性」や「JR会社法に基づく大臣方針」「内部補助」に入っているのに昔の「大臣方針」だけでもって正面から維持を訴えるのは困難と考える。「内部補助」もひとつの考え方であるが、理論的に成立するのは「培養効果」が認められる（ローカル線の乗客でもって新幹線が完全に維持できる）場合であるし、利益ある路線の利用者の「理解」も必要である。

「地元の移動」については大切にすべきであるが、その移動が「鉄道である必要性」の論理的な主張が求められる。家から駅も遠く、駅周辺に公施設がないのであれば、比

5. ローカル線の現状を正しく直視する

ドアtoドアのタクシーなどのモビリティを利用した方が効率的である。もはや地元では「ケルマか電車か」という二項対立ではなく、そもそも移動するのは「何も考えずにケルマ」という、選択肢としてすら候補に挙がつてこないのが現状ではないか。不便論もあるが仮に本数の話や運賃の話になつたとしても、駅前に住み駅前に用事がある人以外は、結局ケルマが持つ「ドアtoドア」の利便性を超えることはできない。

一方、同区間の沿線には日本を代表する観光地が存立するとともに、まだ特急くろしお号が6往復走っている。とすれば、ここをまず最大化すること、すなわち地元の特急利用の促進と特急を利用した誘客が大きなポイントになるであろう。

理念も極めて大切であるが、それ以上に「今日乗る一人」の積み上げが維持や活性化へつながる。そして、利便性・高速性などの直接的な価値を超える「多元的な価値」の創出を目指す必要がある。

2018年に同区間の特急くろしおが1往復便減便になつた時があつた。その対策としては県職員・市町村職員の長距離出張を公用車から特急くろしおに切り替える、駐車場料金の一部負担、特急くろしおが利用可能な会議時間の設定、利用促進のキャンペーントやPR強化である。コロナ禍があったとはいえ、このような対策をしたにもかかわらず、現状のようにより厳しい状況に陥つたということは、以前と同じ対策だけでは不十分であり、より強力な取り組みの実施展開や異次元の取り組みが求められよう。

鉄道の最大のライバルはクルマである。クルマは一見便利な乗り物であるが、移動するならばその自由と引き換えに運転に専念しなければならず、何もすることができない鉄道であれば呑む、寝る、読む、深く思考する、仕事する

が自由である。筆者も大学から新宮はクルマであればどちらでも3時間、鉄道であれば乗り換え移動で4時間程度かかり、往復なら8時間。鉄道移動であればこの間メールの返信や授業準備に充てられるので、移動+仕事ができて生産的である。かつ無神経な運転者やあおり運転を気にするストレスもなく、まして事故リスクも非常に低い（自分が事故をするリスクはゼロ）。単なる移動の時間だけではなく、その質的側面や見ていない価値を再評価して、「移動を選択」することが大切なのである。

要。これは1年で考えると49275人。新宮市の現在人口（5月1日現在）24794人で割ると1・99。新宮市民の一人が年に2回、くろしおを利用すれば良い数字である。すべてのクルマ移動を100とした場合、これをすべて鉄道に変えるのでは無く「100移動するならばそのうち5は鉄道移動」という「95対5」の割合変化だけです。十分であると考える。市民ひとりひとりがそのように行動変容を起こすだけで、十分に達成可能な数字であると考える。すべての移動を鉄道にすることは非現実的なので、持続可能で、日常の生活の中に落とし込むひとりひとりの第1歩が大切である。

7、持続可能な鉄道を目指して

(別途一部であるが、部会で提示した「きのくに線の＋630チャレンジ」を表でまとめている。詳細は新宮市企画調整課のホームページ参照 <https://www.city.shingu.lg.jp/info/2690>)



・日中友好協会ならではの運動を旺盛に (パンダの取材から考える)・

●日本中国友好協会和歌山県連合会事務局長 石田文雄



石田文雄氏

中国との友好交流を進めてきた、日中友好協会和歌山県連合会の石田事務局長に、今回の白浜パンダ返還問題での取り組みについて投稿していただきました。

日中パンダ交流の歴史

ら多くの観光客が白浜に押し寄せている。

パンダが日本に初めて来日したのは、1972年の日中外交正常化において、中国から突然、現在飼育中のパンダ4頭「良浜」(ラウヒン)、「楓浜」(ラウヒン)、「結浜」(ユイヒン)、「彩浜」(サイヒン)が、今年6月28日に中国に返還されるというショック

ングなニュースが流れた。

地元白浜町にも、パンダ王國和歌山県にも衝撃が走った。その結果、ゴールデンウィーク中にも、さらにはその後も、パンダを一目見ようと全国か

その後、和歌山県白浜町にあるアドベンチャーワールドに初めてパンダが来たのが、1988年9月、中国の四川省成都市動物園から来た雄の辰辰(シンシン)と雌の慶慶(ケイケイ)でした。そして、1994年には世界初となる

パンダのブリーディングローン(共同繁殖研究)契約として、中国から雄の永明(エイメイ)と雌の蓉浜(ヨウヒン)が来園し、以後同園では、これまでの30年間に12回の出産と17頭の飼育に成功している。

日中友好協会が 求められている

私たち日中友好協会和歌山県連では、会員からの要望や意見もあり、今まさに協会が

求められていることとして、5月15日に中国駐大阪領事館を通じて中華人民共和国習平国家主席に「日中友好の懸け橋となるパンダの貸与についてのお願い」と題した手紙を出した。



食事中の「楓浜」(写真提供：アドベンチャーワールド)



アドベンチャーワールドへの取材

ールドに対しても取材を申し入れ、6月3日に代表4名が同社を訪問した。対応してくれたアドベンチャーワールドの副園長・取締役の中尾建子

氏、同広報課の高濱光弘氏からは、「中国側との保護共同プロジェクトの契約期間（30年）の期限が満了になり、パンダは中国に帰ることになる。

しかし、中国側は同社の30年にわたるパンダの繁殖や飼育などで得た知見や成果を評価などして、パンダに係るイベントは中国側の協力を得ながら続け、粘り強くパンダのさらなる貸与を要望していく」と、とても嬉しい返事であった。

さらに、現在、観光客や地元の小学校・中学校の生徒から「ありがとうございます！」のメッセージカードを書いてもらい、駐大阪総領事に届けたいと述べていました。

同行していただいた伊藤氏と高田氏からもそれぞれコメントを寄せていただきました。

アミリー。また会いたいキモチ」のメッセージカードを書

いてもらい、駐大阪総領事に届けたいと述べていました。

同行していただいた伊藤氏と高田氏からもそれぞれコメントを寄せていただきました。

これから 日中友好協会の運動

今回のパンダ騒動は、アドベンチャーワールドが言うよ

うに「中国側とのブリーディングローン契約期間の期限満了」によるものであり、政治的なものでないといえる。パンダには大きな経済効果があるものの、パンダが今でも中國にとつても、世界にとつても、ワシントン条約の付属書と一緒に和歌山から発信し続けることを切に願っている。

高田 由一

（前和歌山県議会議員）

今回のアドベンチャーワールドへの訪問で、パンダは帰るものの中日との友好、連帯は続していくと伺い、地元の住民としてほっとしています。来園者や地域の子どもたちの声も中国へ届けてくれるそうです、地域住民や子どもたちの「パンダ、また来てね」の熱い思いが伝わってくれればと願っています。

私たち日中友好協会は、そのことを尊重しながら、日中の友好の懸け橋としてのシンボルであるパンダが再び日本に貸与されることを願っています。現在、関西の府県連会長らとともに、中国駐大阪総領事との面談を申し入れており、今後、この問題を日中友好協会らしい運動にしていきたいと考えている。

そしてパンダは単なる観光資源ではない。日中の友好と

信頼の橋渡しとして、重要な役割を担ってきた。和歌山で身近な存在としてパンダと出会うことによって、人々は癒され、そして日中友好の素晴らしさを認識してきたのだ。

中国と平和的な文化交流を行う意義を、これからもパンダと一緒に和歌山から発信し続けることを切に願っている。

1（超・絶滅危惧）に分類され、国際取引が原則禁止されている希少動物である以上、例外的に繁殖・研究を目的とする以外は中国政府が厳重に管理をしているものである。中国の四川省成都研究基地では、絶滅を避ける研究や種の保存のための知見をこの30年間、中国は政府を上げて研究しているという。

私たち日中友好協会は、そのことを尊重しながら、日中の友好の懸け橋としてのシンボルであるパンダが再び日本に貸与されることを願っている。現在、関西の府県連会長らとともに、中国駐大阪総領事との面談を申し入れており、今後、この問題を日中友好協会らしい運動にしていきたいと考えている。

伊藤 宏

（和歌山県信愛短期大学副学長）

和歌山県にとってパンダはもはや一つの象徴である。県の観光PRキャラクターがパンダの「わかぱん」であるこ

とをはじめとして、県内では

パンダが登場する。

産廃処理施設設置問題学習会

「子どもたちに豊かな自然を残すため、こんな施設持ち込んだらあかん」

湯浅町山田地区



講演する藤永氏

事業と経過説明を前区長と
地元町議ら3名が説明。予定
地は、山田小学校の150m
余りの南西の山に、産業廃棄
物処理施設と処分及び発電施

事業概要と 経過について

学習会実行委員長の三ツ橋
さんから、土地所有者と町と
山田区で「区の同意なしには、
開発しない」という覚書があ
り、今後、反対運動をどうし
ていくのか、今日の学習会で
学んでいきたいと挨拶があり
ました。

学習会実行委員長の三ツ橋
さんから、土地所有者と町と
山田区で「区の同意なしには、
開発しない」という覚書があ
り、今後、反対運動をどうし
ていくのか、今日の学習会で
学んでいきたいと挨拶があり
ました。

5月24日（土）湯浅町山田公民館で、「産業廃棄物処理施設問題学習会」が52名の参加で開催されました。4年ほど前湯浅IC近くの山林に「バイオマス発電」施設を設置したいと事業者から地元に説明があり、産業廃棄物処理施設設置をすすめている問題の学習会で、「大阪市民ネットワーク」代表の藤永のぶよさんが講演しました。

水は1日96トン必要で、最初
は地下水という話でしたが、
確保が難しいと、水道水で賄
おうとしている。湯浅町は水
道の水源が乏しく、隣の有田
川町から毎年何千万円もかけ
て水を買っている状況。

事業者は、2021年6月
に産廃処理施設設置の事前調
査を和歌山県に提出して、協
議をすすめています。

焼却したけむりの最大着地
地点は、施設から半径300
m～500m圏内で、その中
には小学校、県営・町営住宅、
民家、市民生協の物流センタ
ー、みかん畑があり、非常に
心配という声が出ている。

4年前に山田区役員に、湯
浅町、事業者から「バイオマ
ス発電」を設置したいと説明
があり、2回目の説明会で、特定
解体の後の産業廃棄物、しか
も廃プラスチックを含むもの
を、粉碎して焼却するという
話になつていて、区としても
強く反対している。

町議会に山田区から「産業
廃棄物処理施設設置に反対す
る請願」を出して全議員の賛
同で県に意見書を提出した。
町長も去年の選挙時に反対を
表明しています。

しかし、この事業は民間の
土地に民間ができる事業で、ブ
レークが効きにくい。なんと
かみんなで、止めたい。

現地を見て、 「こんな所に 作ったらあかん」

産廃で業者の収入は
莫大だが、
情報も出ない

ス発電」を設置したいと説明
があり、2回目の説明会で、特定
解体の後の産業廃棄物、しか
も廃プラスチックを含むもの
を、粉碎して焼却するという
話になつていて、区としても
強く反対している。

大阪の河内長野市では、ホ
タルが飛び交う谷に、産廃の
埋め立て場を作るという計画
で、住民には、綺麗な残土で
と説明したのですが、情報公
開で業者のウソが明らかにな
り、反対運動の皆さん全戸
9万にビラを配布して、10年
にわたる業者とのたたかいで
完全勝利して、素晴らしい環
境が残りました。

藤永のぶよさんの講演では、
現地を見て、こんなところに
作つたらあかんと。破碎施設
は、火災を起こしやすい施設
で、それが小学校や生協の食
品仕分けセンターの真上にあ
るのは絶対あかん。

また、一旦受け入れれば、
2つ目、廃プラスチックを
燃やすと、有害な化学物質が
出ます。しかしそれは、環境
基準内で、大丈夫と説明する。



環境基準は安全基準ではありません。誰一人被害を受けないと保障できません。だから持ち込ませないことが一番です。破碎施設では、朝8時から夜の8時まで12時間ガッキンコッキンやるのです。住宅も近く騒音や臭いも心配です。湯浅はみかんや醤油の産地で。

すが、風評被害も懸念されます。産廃でどれくらい収入があるのか計算しました。買い入れ価格がトン5万円とすれば年間3万トンで約15億円。それから発電は、1kWあたり17円で、3520世帯分で一年間40kWhぐらいですから、ざつと、1400万kWで年間2億円余りになります。

県などは情報公開制度で情報が出ますが、民間には情報開示がありません。何があるかわからへん。データ隠しもあるかもしれません。民間はより大変なのです。まだまだ反対運動は間に合うと、皆さんにお伝えしたいことです。

グローバルな視点で、 地域での活動を

それから考えてほしいのは、エコロジカルフットプリントという考え方。地球という星の許せる範囲で、暮らさなかんよという考え方です。日本はまだまだ使い捨て、ごみは何でも燃やせというところです。資源は有限やから残そうと大量リサイクル時代

になっています。

私は1990年代デンマークに居ました。この国はエネルギー価格がトン5万円とすれば年間3万トンで約15億円。それから発電は、1kWあたり17円で、3520世帯分で一年間40kWhぐらいですから、ざつと、1400万kWで年間2億円余りになります。

リサイクル率、私がいる時は60%で今は70%ぐらいと聞いています。町にはリサイクルセンターがあつて29に分別して、ここにみんながごみを持って行きます。

日本でデンマークと同じような事をしているのが福岡県の大木町。人口1万4500人で、酪農が盛んな町で、糞尿、生ごみを別に集めて発酵させてメタンガス発電をして売電を始めた。そのカスも肥料にして町民に配つて花を育てる町にした。ごみ減量化で、いろんなことをやって、3600トンのごみ排出量のうち、リサイクル率が65%で焼却率が30%です。焼却は広域処理で、量がすごく減つて、出費も減つたということです。

質疑応答や意見

Q 県の許可は、あくまでも県などは情報公開制度で情報が開示がありません。何があるかわからへん。データ隠しもあるかもしれません。民間はより大変なのです。まだまだ反対運動は間に合うと、皆さんにお伝えしたいことです。

A 住民の立場に立つた県政が行われるならば、許可しないとなると思うのですが、実際はそうならない事を何べんも経験ました。でも、ひつくり返したり、撤退させるのは住民の力です。加古川の場合は地方選挙で、関心が高まり、場所を変えさせることになりました。河内長野は、時間がかかりましたが追い払つた。市長が業者に訴えられたのですが、住民が1000人ぐらいい連座して、裁判を戦つて勝ちました。制度を熟知した住民運動があるといけると思うのです。

Q 今日話を聞いてもありえない。本当に許せない。でもみんな知らないのです。今、子ども達はアレルギーがひどくて、すごく悩んでいるママさんも多いのです。これをみんなにちゃんと知らせること

環境なのです。グローバルで考えて地域で活動する必要があります。

Q 県が必ず言うのは、地元の賛同があり、書類が整えば反対する理由はない。地元の人だけでなく、湯浅町全体が反対しなければ弱いと思います。夜になれば海へ風が流れ、湯浅の住民の上へ降りかかるのです。きちんと町民に知らせてほしい。

Q 今日話を聞いてもありえない。本当に許せない。でもみんな知らないのです。今、子ども達はアレルギーがひどくて、すごく悩んでいるママさんも多いのです。これをみんなにちゃんと知らせること

がすごく大事やと思います。副実行委員長の川口さんから、区の役人さんが尽力されて、山田区は反対でまとめてくれました。区外の方も心配されて、取り組みをしてほしくと聞きました。

Q 今日話を聞いてもありえない。本当に許せない。でもみんな知らないのです。今、子ども達はアレルギーがひどくて、すごく悩んでいるママさんも多いのです。これをみんなにちゃんと知らせること

の計画をどう止めるのかを皆さんで論議していきたいと思います。先週頃から、ホタルが飛び始めて綺麗な季節を迎えていました。この環境を守つていくために、よろしくご協力をお願いしますと締めくくりました。