

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鉄道政策は概ね35年〜40年に転機を迎えていると指

1、開業から153年の鉄道

2022年にJR西日本が「輸送密度」が2000人未満の区間として、紀勢本線新宮白浜区間の収支状況を、年間赤字額約29億3千万円（2020年までの3年間平均）と発表しました。

路線の維持に向けて、沿線8市町村・県、JR西日本、和歌山大学が、利用促進等を行うための協議の場として紀勢本線活性化促進協議会「新宮白浜区間部会」を設置しました。「新宮白浜区間部会」の会員でもあり、鉄道政策に精通する西川教授に路線維持と活性化の取り組みについて投稿していただきました。

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

2、ローカル線の議論

は独立採算の公企業体の中で「公共の福祉を増進」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、さまざまな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。

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っ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は、基本的に「内部補助」と呼ばれる手法で維持

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って維持するものである。JR化後もできるだけローカル線は維持されてきたものの、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ったのは2020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、



南紀を走る特急くろしお号

鉄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った。本稿で主に述べる「きのくに線・新宮～白浜間」の維持に關しても、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

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、変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っ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え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。急ぎ対応しなければならぬローカル線の問題も、この国家ビジョンに基づき、投資

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)

<ul style="list-style-type: none">●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。
<ul style="list-style-type: none">●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。
<ul style="list-style-type: none">●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。
<ul style="list-style-type: none">●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。
<ul style="list-style-type: none">●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。

になっている「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

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発揮できていないと、CO₂排出の面でも鉄道の優位性を発揮できないとした上で、最適な地域交通体系を

地域とともに創る必要がある
としている。主には輸送密度
が2000人未満の路線の収
支率（費用に対する収入の割
合）などを提示した。

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

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営化直後の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。

きのくに線沿線の市町村では以前から紀勢本線活性化促進協議会を設置して路線の活性化についての取り組みが行われてきたが、この問題を集中的に議論するために2022年に「新宮白浜区間部会」が設置され、現在部会では特急くろしおの増便や貸切列車の運行などが議論されている。

5、ローカル線の現状を正しく直視する

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おく必要がある。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」があるが、公共性の定義は明確にあるものでもなく、ましてや鉄道が新しいステージ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、大切にするべきであるが、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、駅周辺に公共施設がないのであれば、比

較的自由に設定できるバスやドア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「クルマか電車か」という二項対立ではなく、そもそも移動するのは「何も考えずにクルマ」という、選択肢としてすら候補に挙がっ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ったとしても、駅前に住み駅前に用事がある人以外は、結局クルマが持つ「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。

6、きのくに線“で”どうするか？

きのくに線“を”どうするのかではなく、きのくに線“で”どうするのか、という行動志向の考えが大切である。

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「多面的な価値」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往復便減便になった時があった。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、現状に陥ったというよりは、以前と同じ対策だけでは十分であり、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ちょうど3時間、鉄道であれば乗り換え移動で4時間程度かかる。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。

今回部会では特急くろしお号の数値目標を掲げており、全体では1日630人の増加である。例えば、新宮駅の数値目標は2026年度に240人を指すものであり、2023年の数値は105人なのでほぼ倍である（水準でいうと2007年の利用者数に戻すものでもある）。例えば、新宮市の現在人口で考えてみる（赤ちゃんや子供がいることはいったん置いておく）。目標を達成するために1日＋135人の利用が必要。

7、持続可能な鉄道を目指して

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。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、日常生活の中に落とし込むひとりひとりの第一歩が大切である。

先の「多面的な価値」を踏まえた場合、ひとりひとりが考える「地域における鉄道の価値」とは何であろうか？生産性が高い移動手段、「鉄道」があるからこそ鉄道旅行好きの層を誘客できる手段、景色をゆつくり見ることができ

アトラクション、無料で地図に地名（駅名）が載る広告効果、いろんな価値がある。きのくに線ではこの「鉄道の多面的な価値」を最大化すべく、部会を中心しながらさまざまな主体がその策を展開している。現実の責任を押し付けあうのではなく、「自分ゴト」として責任を引き受けあい・分かちあうところから、鉄道を選択肢として選んでもらうところから、未来の鉄道を描いていきたい。

（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>）



新宮市新企画調整課
QRコード

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

日中パンダ交流の歴史

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。

4月24日にアドベンチャーワールド（和歌山県白浜町）から突然、現在飼育中のパンダ4頭「良浜」（ラウヒン）「楓浜」（フウヒン）「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キングなニュースが流れた。

地元白浜町にも、パンダ王国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年の日中国交正常化において、中国から日本の上野動物園にやってきた康康（カンカン）と蘭蘭（ランラン）からである。それ以来、日本の複数の動物園にパンダが送られてきた。これが日本におけるパンダ外交の始まりである。

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近平国家主席に「日中友好の懸け橋となるパンダの貸与についてお願い」と題した手紙を出した。

さらに、アドベンチャーワ



食事中の「楓浜」（写真提供：アドベンチャーワールド）

イ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は、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。



アドベンチャーワールドへの取材

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してくれている。これからも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・中学校の生徒からの「ありがとう！パンダファミリー。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。

伊藤 宏

（和歌山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「わかばん」であることをはじめとして、県内では標識や看板など至る所にパンダが登場する。

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い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。

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国との友好、連帯は続いていくと伺い、地元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、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ばと願っています。

これからの

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「中国側とのフ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、パンダが今でも中国にとっても、世界にとっても、ワシントン条約の付属書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。

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

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1C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。

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。

事業概要と経過について

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

設の2施設を設置する。産業廃棄物を1日96トン持ち込んで破碎し、それを燃やして発電するという施設。粉碎物は、廃プラスチック等何でもありで、それを分別して焼却する。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点は、施設から半径300m～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、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っていて、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する事業で、ブレイキが効きにくい。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」

藤永のぶよさんの講演では、現地を見て、こんなところに作ったらあかん。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、健康被害の保障は大変だ。燃焼による化学物質、特にプラスチック類は、まだ未知な物

質まであり、それで、化学物質アレルギーが出ても、特定されない。

大阪の河内長野市では、ホテルが飛び交う谷に、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、反対運動の皆さんが全戸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。

産廃で業者の収入は莫大だが、情報も出ない

今回の計画は再生可能エネルギー発電といっています。破碎施設は燃やすための前処理で、処分施設はゴミ発電所です。破碎する物が、何でもありで、あらゆる産廃が持ち込まれる。この施設は多分大都会のものを持ってくると思うのです。

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1人被害を受けな
いと保障できません。だから
持ち込まないことが一番で
す。破砕施設では、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世帯分で一世
帯年間40kWhぐらいですから、
ざっと、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、私が
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
あかんよという考えです。

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。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
ルギーと食料の自立を目指し
ていて、再生可能エネルギー
と省エネを推進しています。

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
料にして町民に配って花を育
てる町にした。ごみ減量化で、
いろんなことをやって、36
00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、量がすごく減って、出費
も減ったということです。

子どもたちの世代に何を残
すのか。私たちが今考えるこ
とは、有害なものを地域に持
ち込まないということと同
時に、地球全体の環境問題を
考える。地域の環境が地球の

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。

質疑応答や意見

Q 県の許可は、あくまでも
住民が反対であればしない
なるのでしょうか。

A 住民の立場に立った県政
が行われるならば、許可しな
いとならと思うのですが、実
際はそうならない事を何べん
も経験しました。でも、ひっく
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った。

市長が業者に訴えられたので
すが、住民が1000人ぐら
い連座して、裁判を戦って勝
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

がすごく大事だと思います。
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。きちつと
町民に知らせしてほしい。

今後の取り組み

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
してほしいと聞きました。

山田区と区外の皆さんで
今日の学習会を開催しました。
熱心な議論の中で、もっと
知らせていく必要がある。学
習していくことが大事だと
藤永先生の指摘もありまし
た。この計画をどう止める
のかを皆さんで議論してい
きたいと思っています。先週
頃から、ホテルが飛び始め
て綺麗に季節を迎えています。
この環境を守っていくため
に、よろしくご協力お願い
しますと締めくくりました。