



交通権学会ニューズレター トランスポート 21

第 24 号 2006 年 4 月 7 日



お知らせ

- ① 今年度の研究大会での自由論題講演を募集します。本文「2. 研究大会の自由論題講演を募集します」をご覧ください。
 - ② 研究助成金の対象となる研究を募集します。本文「3. 研究助成金対象研究を募集します」をご覧ください。
 - ③ 2006 年度分会費の納入をお願いいたします*1。
- *1 振込み後、郵便局の手続きが完了し事務局に通知が届くまでに 1 ヶ月ほどかかることがありますので、既納の方に振込用紙が届きました時にはご容赦下さい。

I. 理事会からのお知らせ

1. 今年度の研究大会予定が決まりました

テーマ：20 周年記念「交通権の過去・現在・未来～数字で見る交通権」

会場：同志社大学（今出川キャンパス（京都市上京区；地下鉄「今出川」下車）

日程：2006 年 7 月 22 日（土）、23 日（日）

【第 1 日目（7 月 22 日（土））】

14 時 00 分～17 時 30 分：記念シンポジウム「都市交通の新たな潮流（仮題）」

・冒頭に、関万基氏（緑色交通運動事務所長）からご挨拶をいただく予定です。

・招待講演：「ソウルにおけるバスシステム改変—交通権の実現をめざして—」 金敬喆氏（ソウル市政開発研究院上級研究員／ソウルバスシステム改変チーム責任者）

・発表と討論：韓国、日本の LRT 導入構想、過去の教訓他
18 時 00 分～20 時 00 分：懇親会

【第 2 日目（7 月 23 日（日））】

9 時 30 分～11 時 30 分：研究発表会（自由論題）

11 時 30 分～12 時 30 分：総会

12 時 30 分～13 時 30 分：昼食・休憩

13 時 30 分～16 時 30 分：20 周年記念企画「数字で見る交通権」

◆理事の皆様へ：理事会を、7 月 22 日（土）10 時～13 時（必要に応じて、7 月 23 日（日）昼食時も）におこないますので、ご参集ください。

2. 研究大会の自由論題講演を募集します

講演を希望する会員は、下記必要事項を明記した文書（ファクシミリ、電子メール、はがき等）で、5 月 15 日までに、事務局宛お知らせください。（なお、講演は質疑応答を含んで 20 分～30 分の枠を想定してください。実際の講演時間枠はプログラム確定時に決定されます。）

また、別途、下記フォーマットの予稿を 7 月 10 日までに提出していただきますので、ご用意願います。

【自由論題講演 応募要領】

- ◆文書の先頭に「自由論題応募」と明記してください。
- ◆必要事項：①氏名、②所属、③住所、④電話・ファクシミリ、⑤電子メールアドレス、⑥論題（仮題でも可）、⑦内容の概要（100 字程度）（グループ研究の場合は、①氏名と②所属は全員を明記したうえで、代表者にマークしてください。③、④、⑤は代表者としてください。）
- ◆締切り：5 月 15 日（到着分）
- ◆送り先：交通権学会事務局
〒525-8577 草津市野路東 1-1-1 立命館大学経営学部
近藤宏一研究室気付
- ◆電話／ファクシミリ：077-561-4691（直通）
- ◆e-mail：kondok@ba.ritsumeit.ac.jp

【予稿のフォーマット】

- ◆判型：A4 タテ（厳守；提出されたものを、そのまま予稿集の版下として使用します）
- ◆レイアウト：各頁は、左右 20mm、上側 30mm、下側 20mm の余白をとること
- ◆活字：本文はなるべく 9 ポイント以上としてください。
- ◆講演タイトル：第 1 頁の本文の上部中央に、大き目の活字で、講演タイトルを明記してください。
- ◆発表者名と所属：講演タイトルの下に発表者の氏名と所属（グループ研究の場合は、全員の氏名と所属を明記した上で、登壇者にマークをつける）を書いてください。
- ◆頁数：2 頁（超える場合は偶数の頁数でお願いします）
- ◆締切り：7 月 10 日（到着分）
- ◆送り先：講演の応募要領と同じ

3. 研究助成金対象研究を募集します

本年度も、研究助成金を受ける研究を募集します。応募する方は、下記応募要領に従った文書を、電子メール添付ファイルまたは郵便により、事務局宛にお送りください。

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。

(昨年度は応募がありませんでした。一昨年度は、1件へ助成金 180,000 円が支給されています。)

【研究助成金 応募要領】

- ◆文書の先頭に「研究助成金応募」と明記してください。
- ◆必要事項：①氏名（グループ研究の場合は、代表者名）、②所属、③年齢、④住所、⑤電話・ファクシミリ、⑥電子メールアドレス、⑦研究タイトル（仮題でも可）、⑧研究計画、⑨助成希望金額とその使途
- ◆判型・枚数：A4判4頁以内
- ◆締切り：5月31日（到着分）
- ◆送り先：交通権学会事務局
〒525-8577 草津市野路東1-1-1 立命館大学経営学部
近藤宏一研究室気付
- ◆電話／ファクシミリ：077-561-4691（直通）

II. 中部・関西合同部会開催報告

2006年度中部・関西合同部会を3月25日14時～17時30分、立命館大学びわこ・くさつキャンパス エポック21K410にて開催しました。

報告は2本。第1報告は、立命館大学経営学部2年生3名が近藤事務局長の指導の下に、福地山線事故を契機として500名へのアンケート調査を実施してまとめた「JR西日本が求めるべきサービスは速さなのか、安全なのか」。構成は、JR西日本の財務諸表分析から始まり、JR東日本との比較による安全性分析、その結果をふまえた提言（速さ重視から安全性重視への転換、運賃値下げ、宣伝活動の転換による顧客意識の変革）の3部からなり、学部2年生の報告とは思えない高水準に参加者一同、感嘆しました。

第2報告は、青木真美会員による「京都市LRT導入計画について」。青木会員が委員として参加した京都市のLRT導入計画に関する委員会での議論の紹介と資料説明が行われました。参加者からは、さまざまな観点から活発な質問がなされ、青木会員からの丁寧な応答によって、京都のLRT計画の現状と問題点を整理することができました。

参加者は、東京や九州から駆けつけた会員や、朝日新聞の記事をみてやってきたという立命館大学の学生など会員外もふくめ22名でした。もちろん、懇親会も大盛況でした。

(森田優己)

III. 解説

ドイツの公共交通財源に関する最近の動き

立命館大学 近藤宏一

ドイツでは公共交通に対する公的資金からの補助が充実している、というのが日本での一般的な認識ではないでしょうか。もちろん、現在の連邦から州への補助金が「地域化法（旧ドイツ国鉄の分割・民営化の際に、近距離旅客鉄道を州の管轄へ移すことに関わって連邦から州へ補助金を支給することなどを決めた法律）」関連だけでも年約70億ユーロ（1兆円弱）ですから、日本とは比べものになりません。しかし、最近そうした手厚い補助にもかげりがさしています。

1. ヨーロッパ市場統合に基づく競争政策の導入

一つには、ヨーロッパ市場統合にもとづき「公正な競争」を実現するという観点から、公営交通事業者への直接補助が禁止されるのではないかという懸念がでてきていることです。ドイツでも実は域内公共交通への運営費補助は、連邦や州からはタテマエとしては行われていません（インフラ補助はありますし、いろいろな名目による実質的な運営費補助が特に過疎地域に対しては行われていますが）。これに対して、特に旧西ドイツ地域の都市部では、大きな黒字をうみだすエネルギー部門（市営電力事業など）と公共交通事業を会計的に統一し、エネルギー部門の黒字で公共交通の赤字をまかなってきました。しかし、こうした「内部補助」は公正な競争に反するので禁止するという議論がEUではされていて、関係者はたいへん懸念しています。

EUの狙いは、要は市内公共交通に関しても参入を自由化しようというわけです。そのためにも、既存の公営交通事業者が内部補助をうけていては新規参入の民間企業とのあいだで公正な競争ができないと考えているのです。

内部補助が禁止されても、エネルギー部門の黒字をいったん市財政にくみ入れたうえで、既存の公営事業者であれ新規参入事業者であれ公共交通事業者に補助すればよいのではないかと考えたくなりますが、いろいろな制約上そう簡単には運ばないようです。また、エネルギー自体も自由化で新規参入が認められるので、いままでのような高利潤を確保しつづけられるのかどうかあやしくなっています。

現在でも財政力のない小さな町村では、公共交通の規模は非常に小さいのが実態です。通学バスに便乗を認めているだけに近いところもあります。都市部でもこのままいくと本質的には同じようなことになる心配が出てきています。

2. 連邦財政赤字による補助金削減

しかし、上記の話はまだ確定していない部分があります。それに対して、昨年秋から急浮上してきたのが連邦から州に支出されている「地域化法」関連補助金の大幅削減で、

こちらのほうが現在は深刻な問題になっています。

昨年 11 月に連邦政府は、2006 年度にこれまでの 5%にあたる 3.5 億ユーロを減額し、その後減額分を増やして 2009 年度までに計 21 億ユーロの支出を削減する」方針を示しました (Die Welt 紙電子版 2005 年 11 月 24 日付, <http://www.welt.de/data/2005/11/24/808099.html>)。その後いろいろ議論があり減額の規模をどの程度にするのかは連邦政府の方針としてもまだ確定していませんが、連邦交通大臣は「(削減そのものには) 妥協の余地はない」と宣言しており (同紙電子版 2006 年 2 月 23 日付, <http://www.welt.de/data/2006/02/23/850108.html>)、関係者には重大な衝撃を引き起こしています。一部の州では公共交通の縮小の具体化も議論されています。

もともと地域化法に基づく補助金は、連邦が州に権限を委譲するにあたって各州の強い要求で増額されてきたという経緯があります。このため、連邦としては財政赤字が深刻なおり、公共交通に関しても聖域化せずにかこうという考えのようです。とはいえ州の財政もどこも苦しいのは確かで、連邦が補助金を削減すればそのまま公共交通関連の予算の削減につながります。これまでも実際には国鉄の「分割・民営化・地域化」以降閑散路線を中心に旅客列車運行が縮小された部分があり、補助金の削減によってさらにこうした動きが進むことが懸念されます。もちろん各州では公共交通運行事業者の公募などによって高コスト体質の公営事業者から民間事業者へシフトする動きをこの間加速して、補助金の「効率化」を図ろうとしてきました。しかし、今回の削減のテンポは州の対応可能な規模をこえていると考えられているようです。

補助金の金額は「地域化法」で規定されるので、州がこぞって反対すればそうすぐに連邦政府の意向が通るわけではありません。しかし、現在の連邦政府は二大政党 CDU と SPD による「大連立」政権で、ほぼすべての州政府はこのどちらかが首班を握っているわけですから、いろいろな政策による連邦と州の取引のなかでどのような結論になるのか、予断を許さない状況になっています。

なお、今回の補助金削減について一部のウェブサイトで「2006 年度に従来から半減して 35 億ユーロに、その後 30 億ユーロまで削減する」構想であると書かれていましたが、これは最初の Die Welt 紙の記事を読み違えたものだと思います。

しかし、新自由主義的な政策が一部導入されているからといって、いまのところドイツが「社会的市場経済」と呼ばれるバランスを考慮した経済政策を理念としては放棄したわけではありません。相対的には右よりの経済政策をもつ CDU が首班をもつ州政府でも、これまでは一定の補助金を投入して公共交通の充実をすすめているところがあり

ました。今後、ドイツが理念と現実のぎりぎりのところでどのような選択を行っていくのか、引き続き注目が必要でしょう。(了)

IV. 情報ファイル

◆会員の名著紹介

土居靖範, 柴田悦子, 森田優己, 飴野仁子共著

『交通論を学ぶ ー交通権を保障する交通政策の実現をー』法律文化社, 2006 年 3 月, ISBN4-589-02894-8, 2,600 円 (税別)

(以下は「まえがき」より抜粋)

本書は、交通の歴史、理論、現状分析、政策の 4 つのステージを追求し、体系的に交通論の世界に親しんでもらいたいという目的をもっている。『新版・交通論を学ぶ』の発行から 6 年が過ぎ、2000 年代に入り、特に現状と政策面の変化が激しい。交通の世界は規制改革の著しい進展、石油資源の枯渇の現実化等大きく変動をみている。そこで今回『新版・交通論を学ぶ』の全面的に近い改訂をおこなった。

内容構成では、今日交通を語るとき最重要視される課題である、「第 3 章 生活と交通」「第 5 章 物流の高度化とグローバル化」「第 7 章 交通における規制緩和」「第 8 章 交通権実現に向けたユニバーサライゼーション時代の交通政策」に改訂の重点をおいた。

前書においても、交通権の概念やその保障について深くふれたが、今回は副題に「交通権を保障する交通政策の実現を」といれて、われわれの思いをいっそう鮮明に打ち出すことにした。21 世紀の 10~20 年代に、真に豊かな交通の実現のひとつの「突破口」に法的にも望まれるからである。

◆各種行事, 出版物, 報告書等は下記に案内があります

<http://homepage3.nifty.com/sustran-japan/datafile/events.htm>

V. 投稿

自転車に歩道走行を強制する交通行政に思うこと

半沢一宣

私は、かつて東海道五十三次を歩き通す旅をしたことがある。江戸時代の旧道の道筋を今日の地形図上に示した文献を参考に、野次喜多や広重などが歩いたのと極力同じ場所をたどって、自分の足だけで京都・大阪まで行ってみたいと考えた。

毎月 1 週間ずつ、半年がかりの道中で気になったのは、地面は車に明け渡せと言わんばかりに聳え立つ歩道橋と、ベル

を鳴らして歩行者を蹴散らすように歩道を突進する自転車との多さであった。

私は前者の場合、造り主である人間よりも偉ぶる自動車のおごりに抵抗する意思表示として、高速道路など地形的・構造的に不可能な場所以外は平面横断を強行した。また後者の場合は、ベルを鳴らして道を開けるよう催促する自転車が来たときにはわざと歩道の中央を歩き、追い越しを妨げるようにした。

「そんな譲り合い精神の無い自分勝手な行動こそ事故の原因だ」と言われそうな話ではある。しかし「安全・快適に歩行する権利」＝歩行権のようなものが踏みにじられている現実への疑問を前に、自分の良心に嘘をついてまで歩道橋や地下道を通ったり、自転車に歩道を譲ったりする気にはなれなかった。そして「歩行者は自転車に道を譲るのが当然」と考えている自転車利用者の多さと、その根にある『「自転車は歩道を走るのが当然」と国民をマインドコントロールしている交通行政とは、一体何なのか?」を思った。

私は数年前から、虚弱体質を押して自転車で外出する機会が急増した。地元の私鉄の安全軽視体質への不信感が、その最大の動機である。車やバイクでなく自転車なのは、維持費や任意保険などの経済的理由が大きい、ペーパー歴が長すぎて事故を起こしてしまうのが怖いという不安のせいでもある。

私は、東海道五十三次のときの思いから、都心部の幹線道路などでも意識して車道を走るようにしている。雨や雪の日でも、工事などで車線規制が行われている場所でもそうである。安易に妥協して歩道を走ったら、自分に負けてしまうような気がするからである。

しかし、このようなツツパリには事故以外のリスクもつきまとう。それは、警察官や道路工事現場の交通整理員などとのトラブルである。

私が自転車の車道走行の是非をめぐって、警察官などと言いつつ言い合いになったのは、二度や三度ではない。そして、そのときの警察官などの決まり文句は「車と接触すると危ないから、あなたの安全のため歩道を走りなさい」というものである。ここで私が疑問に感じるのは「歩道を走ると歩行者が危ないから、歩行者の安全のために車道を走りなさい」と言う警察官に、寡聞にしてお目にかからないことである。工事現場の整理員に至っては、私が車道で対向車両待ちをしようとしても、歩道へ入るようにと強要する。交通整理員も「自転車は歩道を走るのが当然」と洗脳されてしまっているかのようである。

私が歩行者の安全の問題で反論しても、警察官や交通整理員は「事故を起こさないようにゆっくりと走ってください」としか答えない。そこで私は「自転車に歩行者優先義務を課すのは、弱者保護の考え方からでしょうか?それなら車にも自

転車優先義務を課さなければ、話のつじつまが合わないでしょう?それをしないで自転車を歩道に押し込むのは、歩行者の安全よりも車の安全のほうが大事だと言っているのと同じではないですか?」と矛盾を指摘する。すると、警察官などは説明に困って「そんなに歩道を走るのが嫌なら勝手にしろ。そのかわり、事故が起きたら全部お前の責任にするぞ!」と開き直ってしまう。

このことからわかるのは、今日の警察(交通行政)では「自動車交通の円滑化のためには、自転車に歩道を走らせ、それによって歩行者の安全や、時には人命が犠牲になるのもやむを得ない」という、弱者(歩行者)保護の精神とは逆の、強者(車)優先の論理が正当化されているということである。今日の日本社会が車抜きでは成り立たないのは事実である。しかし、毎年1万人前後の犠牲者の上に成り立っている自動車最優先の社会体系を当然視・絶対視することが、国民にとって本当に幸福なことなのだろうか。少なくとも私は、自転車乗りの立場としては、加害者になる(歩行者をはねてケガをさせたり命を奪ったりしてしまう)よりは被害者になる(車にはねられて自分の命を落とす)ほうが、人の道としてまっとうなのではないかと最近思い始めている。

(2006.03.09 記)

◆『トランスポート 21』への投稿を募集しています。下記要領によりご執筆ください。

◆ニューズレター『トランスポート 21』執筆要領

- ・ 締切：特に設けません。
- ・ 字数：図表込みで2,000字(400字詰め原稿用紙5枚)程度
- ・ 体裁：『交通権』と同じ
- ・ 送り先：336-0022 さいたま市南区白幡 3-1-9, 2-607 藤井憲男
e-mail: EZK03047@nifty.ne.jp
- ・ その他：①原則としてワープロ原稿(打ち出し原稿とFD)で入稿してください。FDはWordまたはテキスト形式としてください。②内容によってはレフリー(相当)に依頼して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、掲載が出来ない場合があります。なお、レフリーにより「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)。

トランスポート 21 第 24 号

発行日：2006年4月3日
 発行者：交通権学会事務局
 〒525-8577 草津市野路東1-1-1 立命館大学経営学部
 近藤宏一研究室気付
 電話/ファクシミリ：077-561-4691(直通)
 e-mail: kondok@ba.ritsumei.ac.jp
 編集担当者：藤井憲男, 近藤宏一

交通権学会ホームページ
<http://www009.upp.so-net.ne.jp/kotsuken-gakkai/>