



研究大会プログラム概要きまる

統一論題：「交通基本法と交通権実現への課題」

※大震災関連の特別報告も予定されています

日程：2011年07月23日(土)～24日(日)

場所：キャンパスプラザ京都（「京都」駅前）

（詳細は最後のページ）

I. 最近の研究から／随想

追突事故は無くせないものか

—むちうち症を考える—

曾田英夫

（社団法人東京都総合組合保健施設振興協会）

普段は交通事故の計数分析などを行っているが、本稿では交通事故に関してきた人生から感じたことを述べてみたい。

筆者は昨年 39 年間働かせていただいた損害保険会社を退職した。昭和 46 年に大学を卒業して就職したのは大東京火災という当時業界 13 位の会社であった。2 ヶ月の研修を経て 6 月からの仕事は自動車保険の査定部門、現在では損調部門といわれる保険金の支払い部門で、本社の近くの出先で日本橋査定サービスオフィスという部署であった。最初は新人なので物損、すなわち車両保険、対物賠償保険が担当で、先輩について実務を教わる。

その後、人身、すなわち対人賠償保険担当となる。すでに自動車保険は示談代行となり、被害者と示談し、保険金の支払処理をするわけである。その件数は月 25 件、すなわち被害者 25 人と示談して解決しないと一人前ではなかった。当然昼に示談できる人など少ない。夜の示談が多くなる。深夜に及ぶこともあった。それだけではない。拉致されて帰してくれなかったり、病院の 13 階の窓を開けてここから飛び降りろと言われたり、苦しかった事を次々と思いつく。命がけの仕事であった。平成元年 1 月に自動車保険の査定部門から他の部門に異動したが、対人賠償は 13 年間担当した。ということは、3,900 人の被害者と示談解決した

こととなる。交通事故の被害者には死亡した人、重度の後遺障害が残り、就業ができなくなった人、家屋を改造しないと生活できない人等は気の毒に思った。

それに加えて、追突の被害者には多くのエネルギーを要した。いわゆる「むちうち症」の被害者である。バンパーが少しへこんだ程度で被害者となり、入院、通院の治療を続ける。そのうちに治療が遷延していくのである。それをいかに遷延しないうちに治癒させるかにエネルギーを必要とするのである。「追突」＝「むちうち症」というのが定着しているようだし、誰が名づけたのか「むちうち症」という名前も恐ろしさを増幅する。さらに「自覚所見」のみで（他覚所見）が無いのが、なおやっかいな事となっている。さらに、後遺障害までに至り 14 級 10 号「局部に神経症状を残すもの」、12 級 12 号「局部に頑固な神経症状を残すもの」の認定となっていく。これが認定されないと示談に至らない事が多くなる。これら後遺障害の認定が自賠責保険の収支悪化に至っているという事も聞く。

今はヘッドレストがあるので鞭打たないはずであるが、「これはトルクということで、頸椎を中心にしてひねりが間に入ってくることによる損傷なんだということが工学的にわかりました。」（羽成守「むちうち損傷被害者相談における留意点」『民事交通事故訴訟・損害賠償額算定基準（第 31 版）』東京三弁護士会交通事故処理委員会・（財）日弁連交通事故相談センター東京支部 2002 年 2 月 P250～1）、さらに低速であっても現実としては痛みはあるとのことで、「医学者から言わせると、首の周りの軟部組織、柔らかい筋肉を初めとした軟部組織に微小の出血は十分に考えられる。」（前掲書 P251）という事となっている。

最初に遷延すると書いたが、ここに判例を見てみたい。平成 22 年 9 月 9 日に東京高裁の判決で、追突事故の被害者に対する損害賠償に係る訴訟である。結論は、判決が「被控訴人 S および O（S の雇主と思われる）は、連帯して、控訴人に対して 2023 万 1226 円を」支払えというものである。控訴人である被害者は平成 15 年 10 月 19 日に S に追突され、さらに N が S に追突し、再度 S が被害者に追突したものである。

この事故で被害者（当時 31 歳）は脳幹部に損傷を受けたとされている。しかし、当日は受診しているものの「異常

所見」は見られなかった。それが時間を経るごとに症状が増加、増悪し、また、1年間に多数の医療機関で診断を受けた。そして平成16年12月9日に至って症状固定としたが、自覚症状としては「手に力が入らない、歩きにくい、ペットボトルの蓋が開けられない、排尿回数が多い、臭い分からない、道に迷うことがある」などの障害が残り、多覚的的症状としては「脳神経：C N i, v, vii, viii, ix, x, xi, の障害を認める(右側優位障害とされている)、顔面を含む右半身の温痛覚鈍麻を認める」などの症状が残存すると主張する。

そして、被害者は後遺障害としては第3級3号「神経系統の機能又は精神に著しい障害を残し、終身労務に服することができないもの」または、少なくとも第5級2号「神経系統の機能又は精神に著しい障害を残し、特に軽易な労務以外の労務に服することができないもの」に該当すると主張するが、判決は第9級10号「神経系統の機能又は精神に障害を残し、服することができる労務が相当な程度に制限されるもの」に該当するとしている。

さらに注目すべきは「素因減額」を認めていることである。すなわち「控訴人の治療経過等や本件後遺障害の内容、控訴人に対する原審本人尋問の結果、等に徴すると、控訴人が本件後遺障害を残存させるに至ったことについては、控訴人の心的な要因もかなりの程度で影響していたものと認められるから、控訴人に生じた損害の全部を被控訴人Sらに負担させることは相当でないというべきであり、素因による減額を行うのが相当である。しかるときは本件においては3割の素因減額を行うのが相当である。」として、全体の損害から3割を減額することが相当としている。

その結果、

- ①治療費 483,922 円
- ②休業損害 2,313,493 円
- ③傷害慰謝料 950,000 円
- ④後遺障害逸失利益 16,374,225 円
- ⑤後遺障害慰謝料 6,900,000 円
- ①～⑤の合計 27,021,640 円
- ⑥素因減額3割を差し引くと 18,915,148 円
- ⑦既払額 483,922 円を差し引くと 18,431,226 円
- ⑧弁護士費用 1,800,000 円
- ⑨ ⑦・⑧の合計 20,231,226 円

となりこの額が判決額である。(『インシュアランス(損保版)』平成22年11月18日号 保険研究所 P4～12)

この判決の評価は各人で考えていただければ良いと思っている。筆者はこのような事態が生じる「追突事故」に着目したい。統計によれば、「追突事故」は平成21年では232,847件で車両相互の事故632,368件のうち36.8%を占

めている。(『交通統計(平成21年版)』交通事故総合分析センター 平成22年6月 P12～13)さらに、自賠責保険の平成20年度の統計では受傷部位別でみれば(頸部)が31.7%で一番多い割合を占めている。(『自動車保険の概況(平成21年度・平成20年度データ)』損害保険料率算出機構 平成22年2月 P14)さらに後遺障害では前記のとおり、全認定を100%として14級は54.29%、12級は20.34%と高く、後遺障害の系列別構成比では「精神・神経症状」が48.4%と概ね半分を占めている。(前掲書P19)このような状況をみれば、結論としては「追突事故」だけでも減少させることはできないものかということである。かつてから言われているように鉄道にはATSやCTC、航空機では自動操舵装置などテクノロジーで安全を図っている。しかしながら自動車は未だに運転者の感覚に頼っている。すでに追突を防止する装置は開発されている。それでも普及しないのは何故だろうか。それらを普及させて少なくとも追突事故によって「むちうち症」を食い止めることが、今必要なことではないかと考える。(了)

II. 部会だより

1. 関東部会(担当理事：戸崎肇、曾田英夫)

【開催報告】

日時：2011年4月23日(土) 13:30～17:00

場所：早稲田大学 早稲田キャンパス9号館9階アジア研究機構会議室(東京都新宿区西早稲田1-6-1)

参加者：6名

◆西田敬(交通権学会会員)『フランスの地方都市交通における交通統合の意義と課題ー広域行政組織とトラム・トレインに着目してー』

ドイツではドイツ全域の都市では、事業者が運営している路面電車・バスは「運輸連合」のもとに地域の一つのネットワークとして統合されている。これに対してフランスはパリ首都圏を除く地方都市圏を対象に「運輸連合」を目指した。その制度的変遷、全体像の整理、さらにトラム・トレインの整備事例を通じた広域交通連合の意義と課題をテーマとする。

1. フランスの地方行政と都市公共交通関連の行政制度

公共交通関連の行政制度はパリ市を含むイル・ド・フランス地域圏とそれ以外の地方圏では異なる。それ以外の地方圏では3つに分かれ、一つは「地域圏(レジオン)で「地域圏交通計画の策定・フランス国鉄の地域圏急行輸送(TER)の運営・管理」、もう一つは「県(デパルトマン)

で「県交通計画の策定・都市交通区域（PTU）の許可・通学輸送について一部の都市公共交通当局へ関与・都市交通区域を除く、県内域における公共交通の運営・管理」であり、最後の一つは「市町村」（コミューン）であり、「都市交通計画（PDU）の策定・都市交通区域内の公共交通の運営・管理」となっている。多くの都市圏では市町村を単位とする「広域行政組織」に権限委譲している。

2. 広域行政制度の変遷

フランスでは、市町村の上位に広域行政組織の設立を促進している。単一目的事務組合（SIVU）、多目的事務組合（SIVOM）、広域市町村区、広域行政組織の制度は都市共同体、コミューヌ都市圏共同体、広域都市共同体が存在し多様であった。しかし、現在では都市共同体、都市圏共同体、コミューヌ共同体のいずれかに移行することとされた。

3. 地域圏・県・基礎自治体の広域行政と管轄権限の法制度

(1) 地域公共旅客輸送に関する法制度の変遷概要

1971年交通税のパリへの導入、1973年交通税の地方都市圏への導入、1982年国内交通基本法（LOTI）が成立、1996年大気及びエネルギーの合理的利用に関する法律（大気法）成立、2000年連帯・都市再生法（SRU法）成立、2005年障害のある人々の権利と機会の平等、参加および市民権に関する法律、2010年交通法典の立法に関するオールドナンス、すなわち交通法典の立法制定、国内交通基本法は交通法典に統合され12月1日施行されている。

(2) 広域連携に関する法制度の変遷

① 2000年の「連帯・都市再生法」（SRU法）

フランス国鉄の旅客輸送は2002年に完全移管されている。但し、SRU法による広域行政組織は2005年現在では2パーセント程度で多いとはいえない。

② 2004年の「地方の自由と責任に関する法律（第2次権限委譲法）」

「県」に域内の軌道系交通機関の建設・運営に関する管轄権限を新たに付与した。

4. トラム・トレインの整備事例

具体例を通じて、広域交通連合の意義と課題を整理することとした。

(1) リヨンのローヌエクスプレス

トラム3号線は2006年11月27日に開業し、2010年8月9日にローヌエクスプレスが開業している。二つの交通機関は前者がTCL、後者がコンセッション事業者、行政管轄はSYTRAL、後者はローヌ県となっている。

(2) ミュルーズのトラム・トレイン

トラム市内線と鉄道線は直通運転をしているが、切符は別々で市内線との共通切符が売られる。

5. 論点と今後の課題

(1) 独占的運営権の評価

パリ以外の多くの都市では地方自治体や広域行政組織が都市交通の責任を負っているが、実際の運営は運輸業者が1社で独占的に行っている。交通当局単位内で異交通である電車・バスの運賃統合が行われているのは、歴史的経緯により1社の独占的運営を行っているからに過ぎないのではないか。

(2) 広域行政組織を活用した交通統合～SRU法の混成事務組合について

SRU法で規定された混成事務組合とは、法施行後5年後の2005年で2パーセントに過ぎないのは十分に活用されているとはいえないのではないかと

(3) 都市公共交通区域の「内」と「外」～ローヌエクスプレス

ローヌエクスプレスとトラム3号線は管轄主体も異なり、運営事業者も異なっている。運賃体系も運賃収受も発着ホームも時刻表も別々に行われており、使用車両の規格も異なっている。ローヌエクスプレスはトラム3号線と軌道は共用しているがリヨン都市圏の公共交通とは異なる位置づけになっている。フランスにおいても都市圏交通の「内と外」では財源とサービスレベルの格差が生じている。それは「交通税」の適用や「運営」と「施設」の相違に見られる。

(4) 都市公共交通とフランス国鉄近郊輸送《TER》の運賃統合～ミュルーズ

ミュルーズでは、アルザス地域圏とミュルーズ都市圏AOTUとの共同におけるトラム・トレイン事業の完成に際して、地方圏では特徴的となる、異事業間における、直通運転の開始及びTERに限った運賃統合が実現とされた。

フランスでは異なる事業者間、管轄組織間における、運賃調整・経営調整を実現する枠組みが存在すると思われるが、今後の調査課題である。SRU法による混成事務組合が活用されたとの内容は確認できていない。

◆国府田論（交通権学会会員）『低密度公共交通が地域社会に果たす役割』

交通権学会研究奨励基金からの助成（2010年度）を受けている研究の中間報告である。

1. 問題の所在

それぞれの要素を係数化し、プラスとする事でやってきたが、最近では不便なところに重点を移している。したがってローカル線、地方鉄道、過疎バスなどの低密度公共交通を中心として分析している。低密度といっても都市部の

コミュニティバスなども含まれる。

これにより、低密度公共交通が地域に果たす役割が明らかになる。

2. 手法の現状

ロンドン市交通局による P T A L 手法を参考にした、日本版 P T A L として公共交通アクセスビリティレベルを分析する。開発した指標としては 2009 年 1 月から第 1 期、2009 年 2 月から第 2 期、2010 年 1 月から第 3 期に入っている。2010 年大会では、平日・休日のダイヤの違い、地形の傾斜、気候の違いなどを考慮するべきであるとの提言があった。

3. 課題と今後

奈良市に着目してこれらの手法により分析してみた。今回の新しい試みとしては 2005 年国勢調査基本単位区人口を利用した。奈良市内の地図に地域標準メッシュの 10 分の 1 (約 100 メートル四方) に割り付ける。それに駅、バス停を分布させて、各メッシュの中心点での交通機関の駅の利用についての指標を算定していく。その結果、奈良市内における平日・時間帯別の公共交通アクセス指数を求めることができる。

課題としてはバス運行データに「自由乗降」があり、路線系統の整理の方法によって算出結果が変化する可能性がある。それに「自動車の代替系」の運輸が市町村によって差異があるのではないかと考えられる。これらは定量的に知る事が難しい。

◆小山徹 (交通権学会会員) 『「プレ・メトロ」的な発想の L R T 導入への適用』

はじめに

「プレ・メトロ」とは呼び名ができてから 4 半世紀以上を経過していると思われる。ブルッセル方式とも呼ばれるが、ベルギーよりドイツの都市に多く存在している。それは将来は本格的な地下鉄にする予定の路面電車地下区間で、高床プラットフォームに低床のプラットフォームを併設して、第三軌条の地下鉄規格のトンネルに架空線の路面電車を乗入れさせる簡易地下鉄もしくは快速路面電車の路線のことである。

1. 現存するプレ・メトロ

ブリュッセルでは地下鉄をメトロ、路面電車をトラムと呼んでいる。現在では 3 号系統と 4 号系統トラムの 2 本となり、車両はトラムでもメトロ扱いの運行となっている。路線図では快速線と明示してあるが、線路施設等はプレ・メトロのままである。

2. メトロとプレ・メトロ

ブリュッセルのメトロは 1976 年開業、現在 6 系統、1 環

状線、その外へ 4 分岐線がでている。その内をメトロとプレ・メトロが十字に横断と縦断し、プレ・メトロと平行に S N C B 国鉄の地下線が縦断している。1869 年開業のトラムが 15 系統 130.6 キロ、そのうちプレ・メトロを含んだ地下鉄区間が 12 キロある。

3. トラムの L R T 化と、部分的には永久プレ・メトロ化
メトロは軽量軌道交通 L R T 化、トラムの簡易メトロ化すべき箇所があり、郊外では鉄道のメトロを軌道のプレ・メトロ的トラムに変更し、軌道の鉄道乗り入れと反対にメトロのトラム乗り入れ L R T 化も考えられる。

4. わが国への適用と実例

わが国にもプレ・メトロの導入を考えてみてはどうかと考えるが、1 つは鉄道と軌道の別、もう 1 つは地下鉄車両の火災対策、前後面に脱出用設備が必要であること、信号保安設備などの面で制約が少なくない。これらの条件をクリアすれば地下鉄の培養線として既設鉄軌道との連絡線、公共交通欠地域への小規模延長線、将来地下鉄道化などの交通として導入が考えられる。

実例として、さいたま市の場合、都市交通として L R T を設置し、その延長として、現在の埼玉高速鉄道の終点である浦和美園駅から岩槻までは地下に L R T を運転したら、経費も安く出来、後年地下鉄化も可能である。このように導入すれば「プレ・メトロ」の導入も可能かと考えられる。

(関東部会担当 戸崎肇・曾田英夫 (文責))

2. 九州沖縄部会 (部会長：下村仁士)

【開催報告】

日時：2011 年 3 月 19 日 (土) 13:00~16:00

場所：九州看護福祉大学本館 413 教室

参加人数：約 30 名

テーマ等：

今回の九州沖縄部会は、シンポジウム形式で開催した。シンポジウムでは、2011 年 3 月 12 日に全線開通した九州新幹線が、熊本市都市圏と玉名市圏域にもたらす影響と対策について議論し、今後の政策や地元産業界の目指すべき方向性について提案を試みた。新幹線の開業にあわせて、博多駅の売り場面積は 6 倍に巨大化複合化したが、その博多駅に吸収されないためにはどうすればいいのか、そして新幹線開業をまちづくり・地域活性化に生かすための方策が大きなテーマとなった。

コーディネーター：西島衛治 (九州看護福祉大学教授、博士 (工学)、玉名市都市計画審議会会長、一級建築士、交通権学会会員)

シンポジスト (報告順、敬称略)：下村仁士 (NPO 法人全国鉄道利用者会議副理事長政策局長・交通権学会九州沖縄部

会長) / 香川正俊 (熊本学園大学教授, 政策科学博士・商学博士, 交通権学会理事) / 前田善弘 (福岡大学付属大濠高等学校講師, NPO 法人全国鉄道利用者会議会員, 交通権学会会員) / 高井信彦 (玉名商工会議所建設産業副部長, 都市計画審議委員, 建築家) / 斎藤雄二郎 (熊本電鉄タクシー社長, 前熊本電気鉄道取締役, 交通権学会会員)

シンポジウムは, パネリスト 5 名からの報告の後に, フロアとのディスカッションを展開する形で行われた。

◆パネリストからの報告要旨

① 下村仁士氏: 下村氏は, 九州新幹線開業後は, 在来線の利便性が低下しているとともに, 新幹線は博多～熊本間の「つばめ」がほとんどで, しかも運賃・料金が高く本数が少ないことから, 遠方からの誘客への寄与は限定的と指摘した。また, 福岡との競争について, 福岡は意識して都市型観光地としてのイメージを醸成していることを指摘した。これらを踏まえ, 玉名市圏域の目指す方向性としては, 新幹線に依存しなくてもよい形で, 玉名にしかない地域の魅力を創出し活用すべきと主張した。

② 香川正俊氏: 香川氏は, 玉名市の新幹線を活用した定住促進策の効果は限定的であると指摘した。また, 新八代駅や新山口駅の事例をもとに, 新幹線駅周辺の開発が進まない一方で, 既存中心市街地への流入が減ることへの懸念を示した。そして, 玉名市の活性化に際しては, 観光客誘致が課題になるとし, 住民が住みやすい街にすることを通じた地域の日常生活を観光資源化, 山鹿や菊池など隣接地域との連携, イベント等の諸施策の継続的実施, 韓国や中国からの観光客誘致を提案した。

③ 前田善弘氏: 前田氏は, 新玉名駅が新幹線の単独駅であることから, 二次交通の利便性が駅の利便性を左右することを強調した。新玉名駅が熊本県北の拠点駅との機能を果たすことへの期待感を示す一方で, そのためには路線バスの整備が必須であることを指摘した。具体的には, 経路や運賃を統一した, わかりやすい「玉名市内循環バス」や, 玉名～菊池～山鹿の広域バスルート, 新玉名駅のバス交通の拠点化を提案した。あわせて, 観光周遊バスや乗合タクシーの適用可能性についても示した。

④ 高井信彦氏: 高井氏は, 地域の活性化について, 交流人口はもちろんであるが, 定住人口の増加, すなわち人口の増加につなげる必要性を指摘した。そのためのツールとしての新幹線の重要性を主張するとともに, 新駅を活用する必要性を示した。あわせて, 玉名市圏域では, 新幹線の開通に伴い高速移動の利便性が向上したが, その一方で, 生活交通としての公共交通に対する懸念も訴えた。

⑤ 斎藤雄二郎氏: 斎藤氏は, 新幹線開業に伴う, 地元交通

事業者の取り組みを紹介した。九州産業交通は, 新玉名駅を拠点とした路線バスの整備, 熊本市内での観光ルートバス「しろめぐりん」「もりめぐりん」, 阿蘇山のオープンバス, JR と協働した新八代駅～宮崎間高速バスなど。熊本電気鉄道は, 熊本市内の観光ルートバス「まぢめぐりん」, 菊池～熊本駅間の快速バスなど。菊池市内での, 行政・熊本電気鉄道・タクシー事業者の協働による, コミュニティバス「べんりカー」や, 乗合タクシー「あいのりタクシー」, 観光客向け乗合タクシー「きくち観光あいのりタクシー」についても紹介があった。

◆フロアとのディスカッションの要旨

※ Q: 質問, A: 回答, C: コメント

Q 玉名市圏域には, 観光客を誘致できるような資源はあるのか。

A 玉名温泉はもちろん, 作付面積日本一のいちごや, 生産日本一のトマト, 横島干拓地の広大な田園, 文化財指定された昔の防潮堤などを活用できる。歴史的な観光資源もある。司馬遼太郎が「高瀬の戦いは関が原の戦いに匹敵する」と評した西南戦争の高瀬の戦い, 高瀬の菊池川流域で収穫された米の集積地として栄えた歴史, これらの歴史も観光資源として生かすことができると思われる。しかし, 玉名市圏域の観光資源は, 九州内でも知名度は低く, 知名度向上が課題である。

Q お祭りやイベントといった, 具体的な活動を通じて, 新しい要素を展開する必要があるのではないだろうか。

A 質問のとおりで, イベントを繰り返し展開することを通じて, 交流人口の拡大・リピーターの育成につなげることが重要である。また, 来訪者となりうる層のターゲットを絞って, 興味を持ってもらうことが必要である。

C 観光資源に対する認識は, 地元の人と観光客とでは異なる。地元の人には「観光資源は何もない」と思っているが, 外からきた人々にとっては, 新鮮な観光資源として受け止められるようなことも多い。

Q 2008 年の観光統計では, 熊本県の観光客のうち 11.2% (237 万 2000 人) が玉名市圏域を訪れているとあるが, この統計には荒尾市のグリーンランドの来訪者数が含まれていると思われる。

A 熊本県では, 玉名と荒尾を同一行政圏としており, 統計書にはひとつの地域として記載している。実際には, グリーンランドの来訪者数が統計に含まれている。

C 行政の観光統計は整備が進んでなく, 玉名温泉の経済効果などの統計も存在しないのが実情である。

Q 玉名市内の循環バスは, 全部九州産交が運行するというのではなく, 利用者の少ない時間帯は地元タクシー会社

に走らせるような形態は考えられないのか。

A 乗務員の手当てを考慮すると、効率化効果は乏しい。市内はコミュニティバス、郊外は乗合タクシーといった、地域ごとの役割分担のほうが望ましいと考えられる。路線バスの開設時には、地域協議会のプロセスを経る必要がある。基本的にはバス会社が路線開設を希望する場合は、協議会の対象事業者は当該バス会社となるので、タクシー会社に関与するという形にはならない。

C 生活路線の維持の観点からは、マイクロバスを使うコミュニティバスが有効と思われる。そこでは、利用者の確保と地域住民とのコンセンサスの確立、そして地域住民の積極的な関与が課題となっている。地方行政には、このような部分で力を発揮してほしい。

Q 熊本から菊池へのバスというのは、人の流れにあっているのか。

A 熊本と山鹿・菊池を放射状に結ぶ路線網は、人の流れと一致している。

C 新玉名駅を県北の玄関口として生かすためには、菊池川流域を横に結ぶルートを整備を考えるべきである。一方、広域的には国道 443 号線の影響が大きく、菊池や山鹿と大牟田・瀬高のつながりが強い。菊池や山鹿の人は、新大牟田駅を使うことが考えられる。

Q 玉名温泉では、湯治や温泉を活用した地域活性化は考えられないのか。

A 菊池温泉や山鹿温泉の知名度は高いが、玉名温泉の知名度は必ずしも高いとはいえない。山鹿温泉には、より鄙びた、そして安い湯治場があることから、玉名温泉では、温泉プラスアルファの魅力を付加する必要がある。

C 熊本電鉄の電車の活性化の取り組みを紹介したい。現在、高速バスと電車を西合志の高速バス停で接続させ、高速バスで熊本市内へ直通するよりも所要時間的に有利なルートを構築している。菊池方面への乗換ルートとしても機能している。上熊本駅では、新幹線開業と高架化事業に伴い駅前再開発に伴い、線路の移設を要請されている。その際に、熊本電鉄と熊本市電（路面電車）の接続を構想している。ただし、熊本電鉄と熊本市電は規格が異なる。熊本電鉄側を市電に合わせ、熊本市北部から都心部や熊本駅への直通ルートが開拓できないものか、考えている。

以上のように、シンポジウムでは活発な議論が展開されるとともに、その後の懇親会でも、九州新幹線がまちづくり・地域活性化に果たす役割について、多様な問題提起がなされた。また、この日のシンポジウムの様子は、3月20日の熊本日日新聞玉名版と、3月25日の西日本新聞熊本版でも紹介された。

現在、シンポジウムの議事録を作成している。議事録の頒布方法については、ホームページ・ニュースレター等で案内する予定としている。また、シンポジウムの開催が東日本大震災の直後となったこともあり、会場で義援金を募り、10,000円の募金があった。

【開催予定】

今回の開催予定は未定です。決まり次第、お知らせいたします。報告希望者を随時募集中です。希望者は下村（メールアドレス：shimomura_h@nifty.com）までお知らせください。

Ⅲ. 理事会より

第5回理事会（05月16日）にて、決定・承認された内容は下記のとおりです。

(1) 選挙管理委員を関西地区の理事に変更しました

東日本大震災にともなう開票作業場所の被災や安全見通しの不透明さ、および関東の理事の多忙を勘案し、選挙管理委員を関西地区の理事に変更し、作業場所も関西へ移します。新委員は西村理事、宇都宮理事、榎田理事、近藤（事務局）とし、委員長は互選で決定します。

(2) 社会人大学院生の会費を学生会費とします

諸般の事情を勘案して、社会人であっても大学院に学籍のある方はどなたでも学生会費とします。

(3) 研究大会・総会の日程・会場・プログラムを下記のとおり決定しました

統一論題：「交通基本法と交通権実現への課題」

日程：2011年7月23日（土）、24日（日）

会場：キャンパスプラザ京都（京都駅ビル駐車場西側）

プログラム：最終頁を参照方

(4) 理事の辞任を承認しました

森田理事（桜花学園大学）より申出であった「理事辞任（健康上の理由による）」を承認しました。

(5) 入退会について

申し出による退会：1名

(以上)

IV. 情報ファイル

1. 最近のニュースから

◆『朝日新聞』2011年4月19日(朝刊)「オピニオン」欄
原武史「新幹線優先の復旧でいいのか—記憶と深く結びつ
ローカル線をまず走らせて日常を復活せよ」

論者は、新幹線は被災地の人にとっては日常的な乗りものではなく、まず日常交通機関であるローカル線の復旧が急務であると指摘している。また貨物輸送の代替ルートとしての在来線の有効性も指摘している。一部を引用すると「鉄道は、車窓から見た海や山の記憶とも密接に結びついています。在来線のルートは昔から基本的に変わっていませんから、列車に乗れば、両親や祖父母が見たのと同じ風景を追体験できる。道路とはこの点が決定的に違います」「今回の震災で、ツイッターやブログが果たした役割を大きく取り上げる人がいます。でも、被災地で本当に約に立ったのは、原始的な掲示板と手書きのメモでした。ローカル線もそれと同じじゃないでしょうか。新幹線と高速道路ではけっして果たすことができない役割がある。」

◆『朝日新聞』2011年4月19日(夕刊)記事

3月11日の地震当日、多数の帰宅困難者が発生したことについて、首都圏の鉄道の運行再開について検討し、国交省が検討に乗り出したことを報じている。地震は都心で震度5強であったが、鉄道のインフラに基本的な損傷はなく、物理的に運行再開は可能であった。23時台までに東京メトロの大部分が運行を再開し、西武・京王・東急も次第に運行を再開した。しかし各方面へのリンクとなる山手線が翌朝まで動かなかったことが混乱を助長したのではないかと指摘している。なお東武・京成・京急は翌日まで運行を再開できなかった。また電話が通信規制で通じなくなり、国交省にも情報が入らず職員を直接派遣するなど、情報収集体制にも不備がみられたことも指摘されている。運行を中止した場合のマニュアルはあるが、再開についてのマニュアルが未整備であるとも指摘されている。

◆出版社の昭和堂では、阪神淡路大震災の経験をまとめた災害時の救援・避難・復興支援にかかわる書籍を著作権者の了解を得てネット上で無料で提供している。直接交通をテーマにしたものではないが、被災者の移動に関する項目

もあり、また交通とまちづくり・都市計画は不可分の事項であるところから参考になる情報が少なくないと思われる。
<http://www.kyoto-gakujutsu.co.jp/showado/shinsai/index.html>

(以上3件とも 上岡直見)

■■■『トランスポート21』の原稿を募集中です■■■

下記にしたがって、ふるってご投稿ください。

・内容：交通権に関わる身近なニュース、ご意見等

・締切り：次号掲載分は07月31日(必着)

・字数：図表を含めて4,000字程度まで(参考：本号の1頁を文字で埋め尽くすと約2,400字に相当します)

・送り先(暫定)：

336-0022 さいたま市南区白幡 3-1-9, 2-607 藤井憲男

・e-mail：family.fujii@nifty.com

・入稿方法：

① Word および/または Excel で作成されたファイルを、e-mailの添付ファイルとして、上記藤井のe-mailアドレスへお送りください。この時、メールのタイトルに「トランスポート21原稿」の文字を明記してください(藤井が承知していない方からのメールを迷惑メールとして排除することの防止です)。② なお、念のため、「打ち出し原稿」を上記送り先へ郵送してください。[e-mailが使えない場合は、CD-ROMで送ってください。フロッピーディスクは藤井のマシンで読めないため、使用不可です。]

【注意】

① 投稿された原稿は査読者により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、掲載をお断りする場合があります。なお、査読者により「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)。

② 掲載にあたって、意味内容の変更は要しなくても、表現を変更した方が良く判断される場合は、編集担当理事および事務局長の判断により、これを変更する場合があります。

③ 印刷はモノクロです(フルカラーではありません)。Excelによるグラフ等の図表については、モノクロでの仕上がりを想定して作成してください。

④ 写真原稿はデータ量を1枚50kbyte程度に圧縮してください。

⑤ お送りいただいた原稿は返却いたしません(発行後破棄します)。
(藤井憲男)

交通権学会ニューズレター『トランスポート21』第43号(2011年05月17日発行)

発行者 近藤宏一(交通権学会事務局長)

編集担当者 藤井憲男, 上岡直見, 近藤宏一

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/Fax 077-561-4691

e-mail kondok@ba.ritsumeiji.ac.jp 学会ホームページ <http://www.kotsuken.jp/>

タイトル写真：(左)目黒, (右)国吉

交通権学会 2011 年度研究大会

統一論題「交通基本法と交通権実現への課題」

期日：2011 年 7 月 23 日（土）～24 日（日）

会場：キャンパスプラザ京都（2階ホール，4階第4講義室）

【7月23日（土）】

13:00-13:10 開会挨拶

13:10-15:10 自由論題報告

報告(1) (審査中)

報告(2) 森すぐる「災害対策計画と交通～帰宅困難者問題を中心に」

報告(3) 大塚良治「沿線自治体による北総鉄道に対する運賃補助のあり方に関する一考察
—公的補助と株主負担の両立に向けて—」

15:15-15:55 研究助成報告

報告 国府田諭「低密度公共交通が地域社会に果たす役割

—日本版 PTAL 指標による定量化を通じて—」

16:00-16:40 特別報告 I

報告 **安部誠治「事故調の不祥事問題と運輸安全委員会の改革課題」**

16:50-17:50 総会

18:00-20:00 懇親会

【7月24日（日）】

09:40-11:45 特別報告 II

招待報告 **塩崎賢明(神戸大学教授)「大震災と交通権」(仮題)**

※阪神淡路大震災の現場から発言されてきた防災とまちづくりの専門家をお招きします。
参加者との意見交換会も行う予定です。

11:45-12:45 ————— 昼食 —————

12:45-16:30 統一論題報告「交通基本法と交通権実現への課題」

報告(1) 要請中

報告(2) 上岡直見

報告(3) 桜井 徹

パネル・ディスカッション(15:10-16:30)

司会 戸崎肇； パネラー 上岡直見，桜井徹ほか

討論者 青木真美，香川正俊

16:30- 閉会挨拶

【キャンパスプラザ京都】

〒600-8216

下京区西洞院通塩小路下る

電話 075-353-9111

