



# 交通権学会ニュースレター トランスポート 21 第 45 号 2011 年 11 月 25 日



## 本号の内容

1. 会費納入をお願いいたします【重要】
2. 最近の研究から/随想
3. 理事会報告
4. 関東部会理事会報告
5. 2012 年度研究大会について【重要】
6. 研究助成対象研究の募集
7. 九州沖縄部会報告
8. 中部関西部会報告
9. 関東部会報告
10. 会員メーリングリスト開設の件
11. 書籍紹介
12. 『トランスポート 21』原稿募集中

## 1. 会費納入をお願いいたします【重要】

会費納入の時期となりました。お手数ですが同封の用紙により振込みをお願いいたします。

## 2. 最近の研究から/随想

### 日本の新幹線～「世界一安全」は続くか 上岡直見

2011 年 7 月 23 日、おりしも交通権学会の今年度大会の最中に発生した中国新幹線の列車追突事故は、鉄道に興味のある者にとっては衝撃的なできごとであろう。いずれ休暇などを利用して体験乗車を計画していた会員もおられるのではない。

事故の原因とともに、事後の処理についても多くの疑問が呈されているが、報じられた状況が事実とすれば体験乗車もいささか躊躇される。これに関して一部のメディアや論者は「日本の新幹線は営業 km では負けたが安全では勝った」「中国の新幹線は寄せ集めの急造で信頼性が低い」といった評価をしている。

これらの中には先入観や政治的観点を先行させたと感じられる論評もみられたが、一方で日本の新幹線でも懸念される状況がみられる。それは 2010 年 1 月 29 日に東海道新幹線新横浜～小田原間の下り線で、車両のパンタグラフの部品のボルト付け忘れが原因で舟体が飛んで架線が切れ運転障害が発

生した事故である。ボルトを付け忘れたまま 1,000km 近く走行していたという。

事故の結果は、長さ 1.9m・重量 12kg のパンタグラフ部品が線路脇に落下するとともに、補助吊架線が切断された時の火花で沿線に小火災が発生するなど軽微な物損で済んだが、そのていどで済んだのは偶然に過ぎない。

たまたま車両は 300 系で「こだま」ダイヤであったので通過駅はなかったが、ボルト付け忘れがもし「ひかり」「のぞみ」のダイヤで運用される車両で発生し、どこで部品が飛ぶかは偶然に過ぎないから、高速で駅通過時にパンタグラフの部品や破断した架線が乗客のいるホームに飛び込むなどの事態があれば大惨事になりかねなかった。

また高速走行中に隣接線に落下した可能性もあり、別の列車を巻き込む重大な事故に波及したかもしれない。架線の破断があれば緊急停止信号が発報されて周辺の列車は防護される可能性があるが、部品が突然レールに落下すれば信号保安システムも防護にならないであろう。

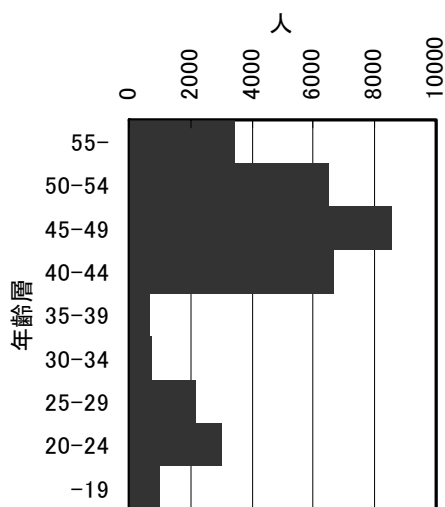
また最近の 2011 年 11 月 13 日には、信号システムの異常により山陽新幹線で長時間の運転障害が発生したことが報道された。これは結果として信号システムの異常がフェイルセーフ側に働いて運転を停止したことになるが、日本の新幹線のような高密度運転では、ダイヤの乱れそのものが連鎖的な危険を誘発する可能性がある。

事故後の『朝日新聞』2010 年 2 月 4 日付の社説では「JR 東海の説明では、作業が済んだかどうか点検表に記録することも、残ったボルトの数を突き合わせるようなことも今回はなかったという。航空機整備や原子力発電所など、大勢の人の命にかかわる現場では当たり前に行っている手順だ」としている。しかしその原子力も 1 年後には「安全神話」が崩壊し重大な公衆被害をもたらした。

図は JR 西日本における社員の年齢層と人数の分布である\*。分割民営の影響で極度にバランスの崩れた年齢分布となっており、特に技能的な側面の多い安全部門での技術の伝承が懸念される。中国とは逆に過度の成熟化による問題である。

日本の新幹線が長年にわたり重大な旅客被害・公衆被害を生じていない一騒音・振動については別の評価があると思われるが一実績は高く評価すべき

であるが、それは今後も同様であるという保障には全くなならない。日本の新幹線も決して「世界一安全」と安閑としていられないのではないか。



\*竹中由秀「継続した実務能力向上への取り組み」『JR ガゼット』2005年3月号,p.41より。

### 3. 理事会報告

第2回理事会(持回り・2011/10/23)において、以下が決定・承認されました。

(1) 次回大会について

開催地 沖縄(沖縄国際大学)

開催日 7月14日(土)から16日(月・祝)の3日間

大会内容についてはプログラム委員会で決定する。(4.を参照願います。)

(2) 会員 ML の参加者拡大策について

事務局等で把握している会員メールアドレスに参加の案内を行う。(9.を参照願います。)

### 4. 関東部会理事会報告

2011年10月22日の関東部会研究会に先立ち同午後1時から第1回関東部会理事会を開催しました。出席者(50音順)は、上岡直見、桜井徹、曾田英夫、戸崎肇、森すぐるの各理事、および大塚良治幹事の6名でした。部会理事会は、桜井会長が簡単に理事会提案を紹介した後、プログラム委員でもある上岡副会長から、内容について説明して頂き、議論に入りました。なお討議の内容は、持回り理事会に報告のうえ理事会およびプログラム委員会の討議に反映されていますので、詳細は省略いたします。

## 5. 2012年度研究大会について【重要】

### 企画の概要

2012年度研究大会は、交通権学会として初めて沖縄で開催することとなりました。また今回特別な試みとして「沖縄県鉄道」の研究をされている波平エリ子先生の同行解説をいただきながら同鉄道の史跡を巡るバスツアーを計画しています。ふるってご参加下さい(参加者が一定数に満たない場合は実施できない可能性があります)。プログラムの細部については変更がありえますが、日時は確定ですので、ハイシーズンにあたるため交通・宿泊の早期手配を推奨いたします。また従来「統一論題」は依頼報告のみとしておりましたが、今回は公募も行います。後述の募集要項をご覧下さい。

### 開催要項

日時 2012年7月14日(土)～16日(月・祝)

会場 沖縄国際大学(沖縄大学ではありませんのでご注意ください・地図参照)

特別講演・シンポジウムは交通権学会・与那原町・LRTで未来をつくる会・その他と共催の予定。

#### プログラム概要

##### 7月14日

13:00～バスツアー 沖縄県鉄道史跡(波平エリ子先生同行解説)、その他時間により戦跡・基地なども検討中。17:00頃解散。

##### 7月15日

(午前中 理事会)

一般市民も広く対象とした特別講演とシンポジウム

13:00～特別講演 ゆたかはじめ先生

14:00～統一論題「沖縄から考える公共交通」

16:00～シンポジウム

17:00～総会

18:00～交流会

##### 7月16日

9:30～自由論題

15:00 終了

(※時間内での詳細は変更の可能性あり。)

### 現地宿泊事情について

近年、インターネット等で情報は豊富にあると思いますが、現地の方からの情報を参考までにお知らせします。ホテルは那覇国際通り近辺あるいは那覇市の新都心(おもろまち)あたりが便利です。沖縄国際大学までタクシーで30～40分ぐらいです。新都心に東横イン等もあります。また宜野湾市内であれば大学から20分ぐらいのところにラグナガーデン

ホテルがあります。このホテルは宿泊料は少々高めです。なお学会では斡旋等はいたしませんので各自でお願いします。

### 第1日 統一論題募集について

従来「統一論題」は依頼報告のみとなっておりましたが、今回は試みとして公募(若干名)を行います。応募要領は自由論題(次項)と同じです。なお統一論題のテーマは「沖縄から考える公共交通」としており、報告内容は沖縄を特定した研究内容に必ずしも限定しませんが、離島・クルマ社会・バスなど、国内の交通権に関わる諸問題が典型的にみられる沖縄の状況と関連づけた報告を希望します。なお「報告概要(後述)」をいただいた後に内容について相談させていただく場合があります。



### 第2日 自由論題報告の募集について

第2日自由論題枠で報告を希望される会員は下記に従い「報告概要」を電子メール添付ファイル、ファクスまたは郵便により、事務局宛提出してください。提出された「報告概要」の内容により大会プログラム委員会が報告の可否を決定し、報告代表者へ本学会事務局から4月初旬に通知します。「報告可」となった方は、あらためて予稿を提出していただきます(6月中旬を予定)。所定の締切日までに「予稿」が提出されなかった場合は「報告可」は取り消されます(即ち報告ができなくなる)のでご注意ください。なお大会当日の報告時間は30分を予定しています(討論を含む)。

#### 【「報告概要」について】

- 形式 A4 版横書き(細かい指定はありません)
- 分量 1~2 頁
- 内容 ①報告タイトル、②研究者名と所属(研究者が複数の場合は全員の名前と所属を明記し、登壇者に印をつけること。非会員を含む複数による報告は原則として会員を筆頭報告者とする)、③研究代表者と連絡先(住所・電話番号・メールアドレス)、④報告の概要
- 締切 2012 年 3 月 15 日(必着)

e-mail : h-nishi@kansai-u.ac.jp  
 〒569-1098 高槻市白梅町 7-1  
 関西大学社会安全学部  
 西村研究室  
 TEL/FAX 06-6922-9174

※メール・ファクスの場合、送信後1週間以内に確認の返信が届かないときは送受信トラブルの可能性があるので、再度ご連絡下さい。

### 6. 研究助成対象研究の募集

若手研究者のための研究奨励金による研究助成を希望する会員は、下記応募要領に従った文書を、電子メール添付ファイル、ファクスまたは郵便により、事務局宛にお送りください。理事会にて審査し、結果を6月初旬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】

○40歳未満(2012年3月31日現在)であること(グループ研究の場合、全構成員が対象年齢であること)

#### 【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 ①氏名(グループ研究の場合は代表者名)、②所属、③生年月日、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 版 4 頁以内

○締切 2012 年 3 月 31 日(必着)

○送り先 交通権学会事務局(大会報告要項送付先と同じです。)

## 7. 九州沖縄部会報告

日時 2011 年 8 月 27 日(土)14:00~17:00

場所 熊本学園大学本館 3 階特別会議室

参加人数 11 名

【報告①】前田善弘会員(福岡大学付属大濠高等学校講師)

「大牟田市内の路線バス存続問題の経緯とその後の動きー地元メディアによる報道を中心にー」大牟田市内のバス交通は、これまで西鉄グループによる一元的運行が行われてきた。いわゆる「コミュニティバス」等の運行はなく、また路線バスに対する公的支援・補助金拠出等も一切なかった。こうしたなか、2010 年 3 月、西鉄から大牟田市内 3 路線の廃止届出がなされ、地域社会は、路線バスの存続問題に直面した。

存続問題の表面化後、「大牟田市バス交通対策協議会」が継続的に開催されたものの、地域社会・沿線住民の反応は、当初は要望・請願・署名などの取り組みが中心であった。しかし、その後、行政側・事業者側との意見交換を通じて、利用促進に向けた具体的な取り組みの必要性を認識するに至った。

報告では、地域社会・沿線住民の反応の変容をもたらした要素として、地元メディアの動きに着目する。大牟田市を中心に発行する地域紙である有明新報は、路線バス存続問題について詳細な記事として取り上げるとともに、積極的な取り組みを示した。連載記事の掲載、社説での問題提起、それに対する市民からの反響の掲載は、市民の関心を大きく高める役割を果たしたとして積極的に評価する。

こうした市民の関心の高まりは、「大牟田市バス交通対策協議会」に反映された。単に公的資金を投入して路線を維持するだけでなく、地域社会・沿線住民がかかわる形態での路線の維持が企図された。バス路線の存続を陳情した関係諸団体を招いた、協議結果の報告・意見交換も行われた。また、福岡県では初めての試みとして、翌年度以降も協議会を定期的に開催し、補助金の継続が定期的に審議されることとなった。ここでは、地域社会・沿線住民の利用促進への取り組みが重視される。

大牟田市では、生活交通の持続的な維持・確保や充実に向けて、既存の路線バスの維持・活性化を指向することとなった。その際に、公的支援・補助金支出の定期的な審議を通じて、既得権益化を防ぐとともに、地域社会の路線バスに対する利用促進意識を持続させる仕組みが組み込まれていることを、報告では積極的に評価する。

その一方で、「コミュニティバス」「住民協働型バス」とは異なり、既存の路線バスに対する支援・利用促進を持続的に取り組むのは難しいのではないかと、地域主体の柔軟な取り組みがどのくらいなじむのか、報告では懸念を示す。また、大牟田市では、「コミュニティバス」に対して、どちらかといえば否定的に認識する傾向があることを指摘する。ここでは、四日市市や山口市のような、地方都市に適したコミュニティバスについての情報が、行政関係者や沿線住民などの当事者に伝わっていないという問題点が無視できないとする。

大牟田市の事例は、評価すべき点と問題点が混在していることが今回の報告で示されたが、現在進行中の取り組みであることから、今後のフォローが望まれる。

【報告②】下村仁士会員(熊本学園大学大学院)

「地方鉄道政策の変遷と地域交通に与えた影響」

わが国の地方鉄道を取り巻く状況は、依然厳しい状況にある。2000 年の鉄道事業法改正後から数年続いた地方鉄道の著しい廃止は、現在は小康状態にある。しかし、経営困難にある地方鉄道はあとを絶たず、存続問題が浮上しつつある路線も見られる。こうした地方鉄道を取り巻く劣悪な環境には、過去の地方鉄道政策が与えた諸影響が反映されているものと考えられる。報告では、わが国の地方鉄道政策の歴史的変遷について概観することで、現在に至るまでに、地方鉄道に与えた影響とその背景を、明らかにすることを試みた。

報告では、参入退出規制と内部補助を併用し、参入規制で事業者が利潤を確保するとともに、その利潤を原資に、不採算であっても社会的に必要なサービスを維持したり、ネットワークを整備したりする規制体系に着目し、こうした規制体系を「参入規制+内部補助」と呼ぶ。そして、わが国の地方鉄道政策では、「参入規制+内部補助」型規制による公共性・公益性の担保への期待感と、鉄道事業者の企業性・効率性に対する積極的な評価が、長年支配してきた。

こうした政策は、鉄道事業者に独占力がある限り、その実効性を担保できる。しかし現実には、鉄道事業者の独占力が喪失した時点で、「参入規制+内部補助」型規制は、その使命を終えた存在となっていた。報告では、1950 年代から 1960 年代を、鉄道事業者の独占力を喪失した時代であるとする。

また、鉄道事業者の企業性・効率性についても、地方鉄道にかんしては、それに依拠した経営は困難になる一方であったことを問題視する。それにもかかわらず、「参入規制+内部補助」型規制と、企業性・効率性に拘泥した地方鉄道政策がとられた結果、わが国の地方鉄道は、その活性化・再生の機会を失ったと指摘する。

地方鉄道の公共性・公益性の担保には、国や地方自治体といった、公的部門の積極的な関与が求められる。現実には、国が地方鉄道の公共性・公益性に関心を示さず、鉄道事業者、地方自治体、地域社会に対し、公共性・公益性を押し付ける姿勢を示した。国は、企業性・効率性に依拠した地方鉄道の維持策を選択した結果、地方鉄道は疲弊の一途をたどった。そして、2000年の鉄道事業法改正後の地方鉄道の大量の廃止に見られるような、地方鉄道政策の決定的な失敗を示した。

現在の地方鉄道政策は、かつての企業性・効率性一辺倒から、多様な価値判断基準を反映し、地方鉄道の多様な役割を積極的に評価する方向性に転換しつつある。地方鉄道経営への地域社会の参画は積極的に評価できるものの、公的部門(とくに国)の役割として期待される、補助制度や税制などの支援策は、心もとないのが現実である。過去の政策からの囚われからいかに脱却するかが、現在課題となっている。

【報告③】香川正俊会員(熊本学園大学)

「東日本大震災と地域公共交通の確保・維持政策について」

2011年3月11日に発生した東日本大震災は、観測史上最大規模の地震と巨大津波により、東北地方太平洋側を中心に甚大な被害をもたらした。約2万人にも及ぶ死者・行方不明者、71万7000戸もの建物の全半壊および一部損壊、25兆円にも上る被害額と、大震災の与えた損失は計り知れない。交通インフラや公共交通も震災による大規模な寸断・破壊が生じ、避難や救援物資輸送の妨げになっただけではなく、復旧の遅れが地域社会の復興を妨げる一要因となっている。

報告では、震災に伴う交通インフラと公共交通の被災・復旧状況を紹介するとともに、被災地域における地域公共交通のあり方、並びに国の地域公共交通政策の現状と問題点について考察を示した。

災害復旧事業は、国庫負担や補助金の制度があるものの、その範囲は原状回復に限られている。災害復旧事業が、緊急的応急対策に収斂するならば、原状回復した諸施設を取り壊し、高度な防災機能を備えた施設を再整備することになりかねず、膨大な無駄が発生する。しかも、河川・海岸などと道路・港湾等の各種施設の防御は表裏一体の関係にあるにもかかわらず、事実上無関係に復旧工事がなされている。

報告では、災害の再発を防止できない可能性を問題視するとともに、現在の災害復旧事業の限界を指摘する。

防災・減災事業も、鉄道に対する制度を通じて、国の関与の不十分さを指摘する。「鉄道防災事業費補助」は対象がJRに限られ、それ以外の地方鉄道事業者には適用されない。国が地方鉄道事業者の防災・減災事業を支援するには、既存の「鉄道施設老朽化対策事業」や「鉄道軌道安全輸送設備等整備事業」を、防災・減災事業と位置づけて取り組むこととなる。しかし、地方鉄道事業者に対する補助は、制度・補助率・補助総額、すべてが不足している。真の「安心、安全」を確保するためには、補助制度の拡充が求められている。

地域公共交通確保維持事業は、制度設計の段階で、行政刷新会議の事業仕分けの影響を受け、「必要最小限度」内に抑制されたことを問題視する。地方鉄道や市町村が欠損補填中の公共交通は対象外であり、フェリーも橋梁が存在する場合は対象外とならない。その結果、地方鉄道や、補助対象の要件を満たさない路線バス・フェリーは、経営破たん恐れが高まっている。また、地域公共交通確保維持事業の実施に際しては、「生活交通ネットワーク協議会」の開催と「生活交通ネットワーク計画」の策定が前提とされている。東日本大震災の被災地では、協議会の開催が困難な状況が想定されることから、何らかの特例的措置の実施と、被災地域の包括的復興計画に見合った対処の必要性を指摘する。

交通基本法は、第177回国会に上程された政府案では、外国人を利益享受の対象に含め、「まちづくり」「観光立国」の観点を導入した。報告では、これらの点を積極的に評価するものの、「移動権の削除」をはじめとした問題点を指摘する。とくに重要な問題点として、「危機管理条文の削除」「総合交通体系の矮小化」「地域公共交通の確保について移動目的と施策対象地域の制限」の3点を掲げる。

一般に「基本法」は、具体的な権利・義務を定めるものではない。しかし、個別法に対し優越的な地位をもち、政策の基本的な方向を定め、関連政策の体系化を図ることを目的としている。交通基本法は、地域公共交通を選別する視点を強くもち、しかも災害時における危機管理の観点を喪失している。交通基本法は、「基本法」としての要件を満たしていないだけでなく、大幅な見直しが求められている。

【開催予定】

今回は、2012年3月に福岡市内で開催予定です。詳細は決まり次第、お知らせいたします。報告希望者は、随時募集中です。希望者は、下村までお知らせください。

メールアドレス : shimomura\_h@nifty.com

## 8. 中部関西西部会報告

日時 2011年9月30日(金)16:50~18:10  
 場所 京都キャンパスプラザ5階第4演習室  
 参加人数 6名

テーマ 2011年度研究大会シンポジウムで提起された交通基本法に関連する「交通権」「移動権」「基本的需要」について

今回の中部・関西西部会は、前回とかなり時期が空いてしまったので、会員相互の意見交換の場として開催した。

研究大会統一論題の桜井報告・上岡報告の予稿とレジュメ、「交通権憲章」、日本の交通基本法案(民主党案)、2011年9月現在の交通基本法の政府法案、トランスポート44号の宇都宮会員の「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』の模様」、などを資料として、自由な意見交換をおこなった。交通基本法案については、関東において学会の枠を超えて積極的に勉強会が実施され、意見交換と概念の共有化がなされているのに対し、定期的な意見交換やヒアリングを行ってこなかった中部・関西地区における認識を深めなくてはならないという意図からである。

研究大会でも問題となったが、「交通権」という文言が法案からは消滅しているが、それについてどう評価するかが、立場によって大きく分かれる。政府法案に見られる基本的需要を充足させるという表現が、生存配慮(ドイツでいうところの公共交通サービスの提供を行政に求める理由としてあげられる)とどの程度近接しているのか、法案成立の見込み、今後必要な活動や働きかけなどについての活発な話し合いが行われた。

今後とも定期的実施すべく、次回は年度内に名古屋で開催する予定である。

## 9. 関東部会報告

日時 2011年10月22日(土)13:30~17:00  
 場所 早稲田大学アジア研究機構会議室  
 参加人数 8名

### 【報告①】曾田英夫会員

#### 「歩行者の法的規制とリスク」

我々にとって生まれた交通手段は歩行である。歩行者にも法律による規制があり、さらに、法的規制ではリスクを極小化しているにも関わらず、現実にはリスクを具現化した交通事故が発生している。

まず、歩行者の法的規制であるが、「道路交通法」では第二章に「歩行者の通行方法」が第10条から15条まで規定されているが、現実にはそれらを意識して歩いている人は皆無であろう。その結果、自動

車交通のなかで歩行者は事故のリスクにさらされている。

交通事故の実態としては、平成22年の事故発生件数は725,773件、死者数は4,863人、負傷者数は896,208人であった。減ったとはいえ、1日に1988.4件と2,000件もの事故が発生している。さらに1日当たり死者が13.3人、負傷者数では2,455.4人となっている。類型別交通事故の実態としては事故発生件数725,773件のうち、人対車両の事故が68,681件で9.46%で概ね1割を占めている。事故としては車両相互の事故が多いことがわかる。そのうち死亡事故は、その他横断中が736件で44.18%、横断歩道横断中が362件で21.73%で横断歩道付近横断中136件、8.16%を加えると横断中の死亡事故は74.07%となり、概ね4分の3を占めている。

次に、歩行者が第一当事者となっている事故の統計を見てみよう。事故発生では「横断中」が群を抜いて1,734件で78.67%となり8割近くを占めている。一方、死亡事故の場合は横断歩道52件、41.94%、その他33件、26.26%、横断歩道付近15件、12.10%で、横断中の合計は102件で82.26%を占めほとんど横断中である。

それでは、第一当事者がどのような法令違反を犯して事故を発生させたのかを見てみたい。違反別に見ていけば、「飛出し」が754件で34.21%を占めていて、3分の1である。次には「信号無視」が544件24.68%で4分の1を占めている。年齢別で見れば、7歳から12歳の621件、28.18%、6歳以下の356件、16.15%となっており、12歳以下では977件で44.33%となっている。

また、第一当事者がどのような法令違反を犯して死亡事故を発生させたかを見てみたい。違反で多いのは「信号無視」が64件で51.61%で半分を占めている。次は「横断禁止場所」は16件、「横断歩道以外」「踏切不注意」「酩酊徘徊」が各10件ずつとなっている。死亡事故は年齢別では高齢になるにつれて増えているような印象がある。

歩行者には道路交通法による規制があり、それを徹底すれば、このような事故は防止できたのではないかと考える。

### 【報告②】大塚良治会員

「JR旅客会社・大手私鉄との連携に基づく中小私鉄活性化への模索」

鉄道事業者は自社の収入増加ばかりに関心を払い、自社の利用促進策が主要な営業施策となりがちであることは否めない。しかし、地方の中小私鉄を自社の利用促進策に積極的に取り込むことが、自社の収入増加を図れるだけでなく、中小私鉄の活性化にも貢献することにつながる。本報告は、地方私鉄とJR旅客会社・大手私鉄の連携を強化することによ

って、地方私鉄のみならず、JR 旅客会社・大手私鉄の乗車人員も増やす“Win-Win の関係”を実現する方策について議論した。

まず、JR 旅客会社・大手私鉄の利用促進策の現状について、JR 旅客会社の駅構内広告に関する報告者の調査を元に考察した。2011 年 10 月 7 日(金)に、JR 赤羽線(埼京線)板橋駅で調査したところ、実に 93.9%が JR 東日本管内の利用促進を目的とした広告であったことを引き合いに出し、JR 旅客会社は自社管内の利用促進広告には熱心であるものの、自社の増収につながりにくい JR 他社管内着地の利用促進広告には消極的である現状を指摘した。その上で、鉄道は相互に接続することでネットワークを形成しており、JR 旅客会社の連携を強化することはもちろん、大手私鉄や中小私鉄とも連携を深めることが鉄道ネットワークの魅力向上につながるができる。JR 旅客各社の路線網を『テーマパーク』、各路線を『アトラクション』と見立てて、旅客に『アトラクション』(各路線)へ向かうために JR 旅客各社の路線網を利用してもらうというアイデアの浸透を図るという考え方を、JR 旅客会社・大手私鉄と中小私鉄の連携強化にも拡張できることを主張した。

次に、JR 旅客会社・大手私鉄と中小私鉄の連携強化の事例として、JR グループ「群馬デスティネーションキャンペーン」における JR 東日本・東武鉄道・わたらせ渓谷鐵道・上毛電気鉄道・上信電鉄の連携の事例を取り上げ、この連携が大きな成果を上げたことを紹介し、出発地からこれら中小私鉄との接続駅まで JR 旅客会社または大手私鉄の路線を利用してもらうことで、JR 旅客会社または大手私鉄の増収を図ることが可能となる。つまり、JR 旅客各社の路線網を「テーマパーク」と見立て、JR 旅客各社管内の中小私鉄路線を「アトラクション」と見立てることで、JR 旅客会社・大手私鉄と中小私鉄の双方が利益を得る”Win-Win” の関係を構築することができることを述べた。

最後に、JR 旅客会社・大手私鉄と中小私鉄の連携強化の具体的な効果を考えるため、わたらせ渓谷鐵道 1 日乗車券と東武鉄道乗車券・特急券をセットにした企画乗車券発売による両社の利用促進策を提案し、東武鉄道とわたらせ渓谷鐵道の両社の増収を達成できる可能性があることを数値例を交えて披歴した。以上の議論を踏まえ、JR 旅客会社・大手私鉄と中小私鉄の連携強化を深めることは、鉄道全体にとって大きな利益をもたらす可能性を秘めていると結論付けている。

【報告③】上岡直見会員

「研究ノート 最近の交通計画研究の動向と交通権研究の課題」

交通基本法が制定されるスケジュールに乗りつ

つあることを契機に、会員の共同作業としてブックレット『交通基本法を考える 一人と環境にやさしい交通をめざして』を刊行したものの、「交通権」に関する研究面での進展(オリジナリティ・政策展開性・定量性)は、現状では必ずしも満足できる状態ではない。今回の報告は報告者自身の研究ではなく、関連研究のレビューを中心として会員各位の研究テーマ展開の参考となることを期待し研究ノートとして提起したい。

交通権学会ではすでに会員の共同作業として、1998 年に『交通権憲章』を検討し「平等性・安全性・利便性・文化性・環境保全・整合性・国際性・行政の責務・交通事業者の責務・国民の責務」の 10 要素を提示した。本報告ではこれに対応して、具体的な政策への展開と指標や評価に結びつけられるような方法論やデータについて紹介したい。その材料として、最近の「土木計画学研究発表会」の第 42 回(201 年秋)・第 43 回(2011 年春)から報告テーマを一覧し、交通権との関連を考え、交通権の具体化に必要な研究課題や手法について検討する。

**10. 会員メーリングリスト開設の件**

会員相互の交流・情報交換を促進するため、下記要領で ML を開設する準備をしていますが、まだ参加者が少数のため延期しています。

- ①このメーリングリストは交通権学会の会則に従い「交通権、交通問題に関する研究とその成果の普及、及び会員の協力と交流」のために開設します。
- ②行事案内、情報紹介、研究・活動上の質問と回答などにご利用下さい。
- ③無関係のメールを誤って配信しないよう操作にご注意下さい。
- ④添付ファイルは当面不可の設定としますが、状況を見て再検討します。
- ⑤その他、ご意見や判断に迷う場合は事務局にご連絡下さい。

趣旨に同意し登録を希望する方は下記アドレスに ML を受信する自分のメールアドレスと氏名を送信して下さい。迷惑メールと判別のためメールタイトルを必ず「交通権学会 ML 登録」とするようご協力お願いいたします。office@kotsuken.jp

氏名のご記入がない場合、会員かどうか判別できないので登録できません。なお、以前の会員調査の時に事務局にメールアドレスを通知された方には事務局から案内を送信するので、それに返信されても結構です。運用開始は 8 月末を予定とご連絡しましたが現在準備中です。

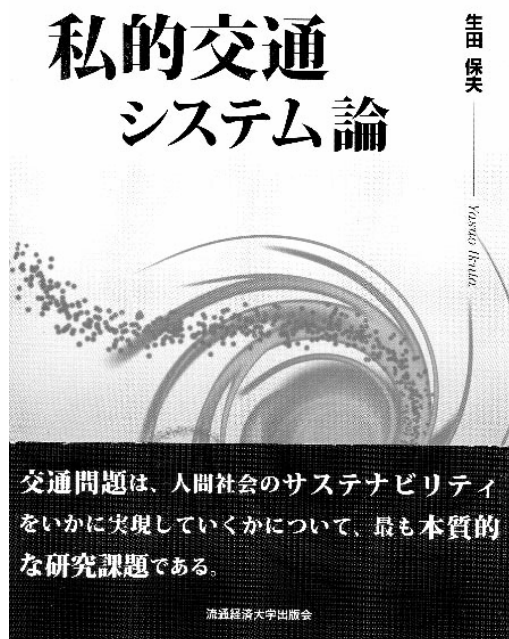


## 11. 書籍紹介

生田保夫『私的交通システム論』  
流通経済大学出版会, 2011年8月,  
ISBN 978-4-947553-52-2, 3,675円

本書の問題意識を「序」から引用すると〈一般に交通過程は、その端末において私的交通システム性を回避することが出来ない。そして、他の交通システムは、その延長線上に展開しており、その意味で私的交通システムの理解なくしては、交通問題の本質的な解明はあり得ないと言ってよい。そのことを明らかにしていくことは、歴史上、人間社会発展の諸段階において、その変化が、交通と交通システムの変化に大きく関わっていることを明らかにしていくことにもなる。交通問題は「人間社会のサステナビリティをいかに実現していくか」についての最も本質的な研究課題である〉としている。これは交通を考えるにあたりきわめて重要な指摘である。

また本書第6章には交通権についての記述があり〈交通権とは、言うまでもなく「移動の自由」を保障する権利であり、他の諸権利に現実的実効性を与えるためには、まず、第一に保障されなければならないという意味で基礎的基本的な人権とも称されるべき位置付けにある〉としており、過去に交通権学会で議論してきた内容に近い解釈をとっている。



## 12. 『トランスポート 21』原稿募集中

下記にしたが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: 次号掲載分は2012年1月31日
- 字数: 図表を含めて4,000字程度。
- 送り先: 上岡直見 [sustran-japan@nifty.ne.jp](mailto:sustran-japan@nifty.ne.jp)
- 入稿方法

① Word および/または Excel で作成されたファイルをメールの添付ファイルとして、上記上岡の e-mail アドレスへお送りください。この時、迷惑メールとの識別のためメールタイトルに「トランスポート 21 原稿」の文字を明記するようご協力お願いいたします。

### 【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と判断される場合は、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50KB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)。

### 交通権学会ニューズレター

『トランスポート 21』第45号  
2011年11月25日発行  
発行者 西村弘(交通権学会事務局長)  
編集担当者 上岡直見, 森すぐる  
交通権学会事務局  
e-mail : [h-nishi@kansai-u.ac.jp](mailto:h-nishi@kansai-u.ac.jp)  
〒569-1098 高槻市白梅町7-1  
関西大学社会安全学部 西村研究室  
TEL/FAX 06-6922-9174  
学会ホームページ <http://www.kotsuken.jp>