



交通権学会ニューズレター トランスポート 21

第 46 号 2012 年 2 月 15 日



※写真は著作権フリー素材集から使用しています。

本号の内容

1. 会費納入をお願いいたします
2. 最近の研究から / 随想
3. 理事会報告
4. 2012 年度研究大会について
5. 研究助成対象研究の募集
6. 部会開催案内
7. 部会開催報告
8. 会員メーリングリスト開設の件
9. 書籍紹介
10. 『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

前号に会費納入の振込用紙を同封しております。お手数ですがまだ会費振込をされていない方はよろしく願います。手数料はかかりますがインターネットからの送金も可能です。郵便局に出向かなくても気づいた時にその場で送金していただくと会費未納が避けられると思いますのでご利用下さい。振込先は下記のとおりです。

銀行名 ゆうちょ銀行
 金融機関コード 9900 / 店番 099
 預金種目 当座
 店名 ○九九店(ゼロキュウキュウ店)
 口座番号 0036310

2. 最近の研究から / 随想

地域公共交通確保維持事業と 交通基本法案をめぐる諸問題

香川正俊(熊本学園大学)

第 177 回通常国会に上程された交通基本法案は、2011 年 3 月 11 日に発生した東日本大震災のため実質審議が行われないうまま「閉会中審議」扱いとなり、第 178 回臨時国会及び第 179 回国会でも継続審議となった。

2012 年の通常国会で成立するかどうか未定であるが、法案成立を前提に従来の補助制度を統合した「地域公共交通確保維持事業」の実施と合わせ同法案には重大な欠陥がある。但し、本稿は学会の見解ではなく、あくまでも個人的意見であることを明記しておく。

一定の地域公共交通を確保・維持する「地域公共交通確保維持事業」は、交通基本法案作成過程の中で変質し続け、基本的に鉄道及び市町村が赤字補填中の公共交通を対象とせず、橋梁のある航路を運航するフェリーも基本的に補助対象外となる。そのため、経営基盤の脆弱な地方鉄道や補助事業の基準に合わない路線バス及びフェリー事業者は経営破綻の恐れが高まり、より低コストのコミュニティバス・福祉・乗合タクシー等への転換を促す可能性が高まるのは必然である。

これ等の事柄は非常に重大であり、重ねて強調しておかなければならない事柄である。しかし鉄道を廃止し、バスに転換した場合の乗客転移率は 50%～70%と低く、ルーラル地域では転換バスも次第に利便性を減じて公共交通の空白地帯が生まれ、地域経済が疲弊して住民生活に悪影響を及ぼす「負の循環」が常態化している。鉄道が有する地域経済や環境改善等に対する社会的価値の評価手法は鉄道運輸機構が公表したが、地方鉄道の取り扱いとバス転換の是非は社会的価値と財政負担との均衡を考慮して決定すべきである。

また「地域公共交通確保維持事業」による補助を受けるには都道府県、市区町村、交通事業者若しくは交通施設管理者で構成する「生活交通ネットワーク協議会」の開催と、地域の特性・実情に応じた最適の移動手段を提供するための取り組みに関する「生活交通ネットワーク計画」の策定が前提となるため、東日本大震災の被災地では、同協議会を開催できない場合、路線バスや離島フェリー等に対する支援と運行再開が困難になる恐れがある。従って何らかの特例措置が不可欠であるが同時に、被害が広範囲に及ぶことから被災地域の包括的復興計画に見合った対処が求められる。

重要な事柄は 177 回通常国会に上程された交通

基本法案(閣法第 33 号、新法案とよぶ)と、同法案関連施策を先取りした「地域公共交通確保維持事業」制度の関係である。民主党・社民党が第 165 回及び第 171 回国会に共同提出した旧法案と新法案を比較すれば、外国人も利益享受の対象に含め(新法案第 2 条、第 16 条)、「まちづくり」や「観光立国」の観点を明文化(新法案第 22 条、第 23 条)したこと等は評価できる。しかし「移動権」の削除をはじめ重大案件の取り扱いが後退しており、特に次の 3 点は重要な問題と考える。

第 1 は、交通施設は「大規模な災害が発生した場合に必要な交通を確保」(旧法案第 6 条)するよう整備せねばならず、「交通施設の災害に対する安全性の向上並びに住民の避難及び緊急輸送のため必要な経路の確保の促進その他必要な措置を講ずる」(旧法案第 24 条)という危機管理条文の削除である。第 2 に各種公共交通機関の個別的特長を軽視し、各種交通手段に係る「交通体系の総合的整備」(旧法案第 4 条)を単なる「有機的かつ効率的に連携」(新法案第 5 条)に矮小化した。

第 3 は「国は、交通条件に恵まれない地域の住民が日常生活及び社会生活を営むに当たり安全で快適に移動」できるよう「当該地域における交通施設の整備の促進及び輸送サービスの提供の確保その他必要な措置を講ずる」(旧法案第 17 条)を、「必要不可欠な通勤、通学、通院その他の人又は物の移動を円滑」にするため「離島に係る交通事情その他地域における自然的経済的社会的諸条件に配慮しつつ、交通手段の確保その他必要な施策を講ずる」(新法案第 16 条)として移動目的と施策対象地域を一定程度に制限、事実上鉄道を対象外に置き、確保すべき地域公共交通を「低コスト」の代替交通に収斂させたことである。

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が、個別法に対する優越的な地位を有し、国政の重要な分野で政策の基本的な方向を定め、関連政策の体系化を図る目的で制定される法律である。従って地域公共交通の選別は、大災害時における危機管理の観点からも「基本法」の要件を満たしていないと思われ、同法案とその成立を前提とする「地域公共交通確保維持事業」には大幅な修正が求められる。

交通基本法は「理念法」であり、具体的施策に関しては個別法や各種補助制度の内容によって決定される。けれども各種制度は数々の問題を内包しており、ルーラル地域における公共交通の維持・再生には今後、国民的運動による「移動権」条項の復活等

が必須条件になろう。

3. 理事会報告

※事務局長からの報告をそのまま転載しています。

2月2日に以下の審議事項と報告事項を理事会 ML に諮り、8 日にまでの期限で賛否と意見を求めました。その結果、理事 20 名中 15 名から賛否ならびに意見表明があり、以下の通りに決しましたのでお知らせいたします。

【審議事項】

1. 社会貢献賞の審査委員会の発足について

審査委員会を立ち上げることになりました。審査委員の選任につきましては会長、副会長に一任となっています。

2. 会員業績一覧の作成・配布について

研究企画委員会で具体案を検討いただくことになりました。

なお、審議の過程で、賛否とは別に多くのご意見がありました。社会貢献賞の審査委員会については、審査以前に賞の意義やあり方についてもご検討いただきたいという要望がありました。また、会員業績につきましても、学会の多様な参加者の活動をどのように集約するか工夫が必要、という意見がございました。両委員会では、それらもふまえてご検討いただくことになると思います。

【報告事項】

1. 沖縄大会の準備は進行中ですが、大会報告者のエントリーは現在のところ 4 名であり、3 月 15 日締め切りまでになおいっそうのエントリーが望まれる。
2. 会員メーリングリストについては、広く参加を募ってきたが、現在のところごくわずかな希望者しかない。あらためて参加希望を呼びかける必要がある。
3. 関東部会が 2012 年 1 月 28 日に開催された。
4. 中部関西部会が 2012 年 3 月 3 日に名古屋で開催されることになった。

4. 2012 年度研究大会について

※統一論第・自由論題報告者を引き続き募集しています。

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ください。



ゆいレール(写真は著作権フリー素材集から使用しています)

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。ホテル是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。



ゆいレール(写真は著作権フリー素材集から使用しています)

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。

5. 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用途
○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。)

6. 部会開催案内

中部関西部会

2012 年 3 月 3 日(土) 13:30~

名古屋市都市センター 名古屋市中区金山町 1-1-1 南ビル 14 階特別会議室

主催 交通権学会 後援(予定) 東海自治体問題研究所

13:35~14:30 「交通基本法案及び地域公共交通確保維持改善事業について」 中部運輸局 中野企画課長
14:40~16:00 「交通権とは」 岡崎勝彦会員(愛知学院大学法科大学院) 16:10~17:00
意見交換 ~17:30 懇親会

九州沖縄部会

2012 年 3 月 10 日(土) 13:30~17:00

福岡市早良市民センター 第 3 会議室

〒814-0006 福岡県福岡市早良区百道 2 丁目 2-1

092-831-2321 福岡市地下鉄藤崎駅下車すぐ / 西鉄バス藤崎バス停下車すぐ

報告内容(報告者名の 50 音字順)

1. 井上俊孝会員(西九州大学)「公共交通機関における障害者の IC カードの利用」
2. 照屋寛之会員(沖縄国際大学)「沖縄の公共交通の現状と展望—LRT の導入をめぐる動きを中心に—」
3. 西島衛治会員(九州看護福祉大学)「超高齢社会における交通権保障に関する研究—アクセルとペダルの踏み間違い防止装置のユーザーの利用評価についての調査結果—」
4. 堀内重人会員(運輸評論家)「二部料金制による公共交通維持に向けた模索」

※ご不明な点がございましたら、下記連絡先までお問い合わせください。

下村仁士会員

〒810-0054 福岡市中央区今川 1-12-8-306(自宅)

092-731-5161(自宅) / 0940-34-3202(勤務先:ダイヤ

ルイン) 携帯 090-1926-6433

shimomura_h@nifty.com(自宅)

shimomura@kyuhen.co.jp(勤務先)

関東部会

下記の要領により関東部会を予定しています。発表・報告をご希望の方は是非お申込み下さい。

2012年4月21日(土) 13:30~17:00

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

報告者を募集しています。ホットな話題や、結論が未だ出ていない研究で結構です。また先行研究の調査方法やデータ源の見つけ方、データの処理等、研究の方法論についての議論も行いたいと考えています。議論の材料を提供していただけませんか。いずれの場合も、曾田理事宛に2月25日(土)までに200字程度の趣旨を書いてメールまたは郵便でご一報下さい。soda77@jcom.home.ne.jp / 〒359-1146 所沢市小手指南 1-16-4 曾田英夫氏宛

7. 部会開催報告

関東部会

2012年1月28日(土) 13:30~17:00

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

報告 1 今田保会員(公共交通アナリスト・東京にしがわ大学講師)「2012年、鉄道開業空白の年~日本において鉄道創業以来初めて?~」

2012年という年は、日本において新規に開業する鉄道・軌道が皆無である。しかも、この状態は2013年、2014年も続く見込みである。さらにこれは2011年3月以降から始まっているので、4年間も続くのである。こんな状態はかつてあったのだろうか。実はほぼ、1872年の鉄道創業以来と言っても過言ではないのだ。

空白であった年は、初期の3年(1873・1878・1881年)のみなのである。すなわち、戦中も戦後まもなくも含め、毎年毎年連綿と開業が続いていたのだ。今後の開業見通し(2016年あたりまで)としては、2015年春の北陸新幹線長野~金沢間 273km および神奈川東部方面線(相鉄・JR 直通線)西谷~横浜羽沢間 3.0km を皮切りに、2016年春の北海道新幹線新青森~新函館間 148.9km および仙台市営地下鉄東西線動物園前~荒井間 13.9km などが予定されている。しかし、川崎市営地下鉄、堺市 LRT、大阪市営地下鉄・大阪高速鉄道(大阪モノレール)・千葉都市モノレールの延長など計画の凍結、頓挫も多い。新規の具体的計画も皆無に近い状態にある。

その背景としては、①よく言えば、成熟段階に入った、②しかしやはり、経済の低迷、人口の少子高齢化、それにとまなう財政難と 2011年の「東日本大震災」、③建設する主体およびスキームもなくなった(日本国有鉄道、帝都高速度交通営団、日本鉄道建設公団、鉄道敷設法、日本政策投資銀行など)を指摘することができる。

今後の課題としては、①災害に強い交通網の確立(防災構造の推進とともにバイパスルートの構築)、②人口の少子高齢化に備えて、キメの細かい交通網の確立、③既存の鉄道の経営維持(とくに地方交通線、整備新幹線の並行在来線など)を挙げることができる。国の関与も限界に来ており、①年間の国家支出が約100兆円に対し、税収は約30~40兆円、国債発行残高は約1000兆円という現状があり、多少の消費税アップでは追いつかないだけでなく、税率がアップすれば、景気はさらに大きく低迷する、②鉄道技術の海外への売り込みも、「オールジャパン体制」がとれない、といった問題がある。これらは、こと鉄道に限らず、国民ひとりひとりに課せられた大きな問題であると考えられる。

報告 2 上岡直見会員(環境自治体会議環境政策研究所) 研究ノート 交通環境対策の動向と「エコカー」に関する論点

ダーバン会議における日本の京都議定書第2約束期間削減義務不参加など、公共交通の活用やモーダルシフトを取り巻く状況は大きく変化しつつある。一方で電気自動車・プラグインハイブリッド車等の普及が推進されているが、一見環境に良いとされるこれらのシステムには原発の推進につながる要素が指摘される。自動車重量税減税などさらなる自動車交通を促進する政策も実施されており、交通環境対

策の動向と「エコカー」に関するいくつかの論点を提示した。

1. ダーバン会議についての整理
2. 自動車のもたらす環境負荷に関する基礎知識
3. 自動車の社会的費用を改めて考える～原発問題とのアナロジー
4. 原子力の外部費用を考慮した交通機関の外部費用試算
5. エネルギー需給からみた電気自動車の不整合性
6. 自動車税制との不整合
7. 公共交通が環境的優位を発揮するための条件

報告3 桜井徹会員(日本大学)「東日本大震災と鉄道の再建問題」

東日本大震災と大津波により被災した鉄道復旧には次の三つの特徴が見られる。

一つは、電力や道路など他のインフラに比較して大幅に遅れていること、二つは、東北新幹線や在来幹線が比較的早く復旧したのに対して、採算性の低い三陸沿岸鉄道路線の復旧が大幅に遅れていること、三つは、三陸鉄道では財源を含めて復旧の見通しがついたのに対して、JR 東日本が経営する山田線、大船渡線、気仙沼線などでは全通の見通しがついていないという対照性が見られることである。

本報告は、この対照性を中心に鉄道復旧の遅れをどのように把握すべきか、また、三陸沿岸鉄道の歴史と現状を踏まえて、その再建をどのように進めるべきかについて試論的に論じることを目的としたものである。

まず、前者では、三陸鉄道の復旧費が、鉄道軌道整備法に基づく四分の一の国庫補助ではなく、上下分離による基礎施設の自治体所有を条件に二分の一国庫補助となることによって、事業者負担がゼロとなり、復旧見通しがついたのに対して、JR 東日本の経営する三陸沿岸鉄道が復旧の見通しが立たない理由は、基本的には、住民の高台移転と関連して町作りと一体となって復旧するという方針によるが、同時に、原 武史氏の『震災と鉄道』で指摘されているような JR 東日本の経営姿勢にもあるのではないかという問題提起を行った。阪神淡路大震災において JR 西日本は低利融資を受けただけで国庫補助は受けなかったということ、JR 東日本は強固な経営基盤を有し、優良な経営成績(2010 年度資本積立金 1.5 兆円)を上げていることも、その傍証である。

次に、三陸沿岸鉄道の再建について、その歴史と現状分析から、交通弱者の通勤・通学・通院等の地域生活の足であり、豊かな観光資源を有するという特性を生かした三陸縦貫鉄道として蘇生させる必要があること、場合によっては、第三セクターとして統一的に運営することも必要であることも、土木計画学会等での議論を紹介しつつ論じた。

報告に対する質疑で出席者の多数の方から有益な助言を頂いた。主な論点は、①三陸鉄道などの鉄道利用者のパーソントリップ調査分析がより必要ではないか、②JR 東日本の消極的な経営姿勢に関しては実態を慎重に分析すべきではないか、③三陸縦貫鉄道構想の前提として、三陸鉄道の発足に際して、JR 山田線を挟んで北リアス線と南リアス線に分かれた事情を調査する必要があるか、④上下分離による第三セクター化が解決策であれば、地方鉄道一般にも同様なことがいえるのではないか、⑤阪神・淡路大震災と東日本大震災の比較において規模、とりわけ津波の影響が大きいという点で両者は異なる点を意識すべきである、などである。

8. 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。

9. 書籍紹介



堀内重人『ブルートレイン 誕生50年—20系客車の誕生から、今後の夜行列車へ—』クラッセブックス, 2011年12月, A5判 232ページ, 1890円

本書は、ブルートレインを観光資源と位置付けており、ブルートレインを活性化させることで観光産業の新たな発展を目的としている。1部では、今までのブルートレイン(寝台車)の登場とその経緯について、時代背景なども踏まえて雑学的に紹介している。2部からは、ブルートレインの活性化を「観光」と「環境」という視点から模索している。

- 第1章 20系客車誕生以前の寝台車
- 第2章 20系客車
- 第3章 世界初の寝台電車 583系
- 第4章 14系・24系客車
- 第5章 1980年代のブルートレイン
- 第6章 バブル崩壊後のブルートレイン
- 第7章 今後のブルートレインへの提言
- 第8章 MM(モビリティーマネジメント)の展開
- 第9章 観光産業の育成とブルートレイン

堀内重人『地域で守ろう! 鉄道・バス』学芸出版社, 2012年1月, 四六判 224頁, 1995円 ISBN 978-4-7615-1296-5

日本各地で、公共交通の衰退が止まらず、鉄道や路線バスの廃止が相次いでいる。「地域の足」を確保するために地域は何ができるのか? 全国各地の住民・NPO・交通事業者・行政による先進的な取り組みをレポートし、地域で支えるための多様な手法を



一挙紹介。総合的な交通政策の展望と持続可能な社会づくりへの道筋を示す。

1. 地方公共交通の現状
2. 沿線住民・NPOによる活性化の取組み
3. 活性化に向けた事業者の自主努力
4. 行政によるサポート
5. 行政主導型の取組み
6. 地域の「足」を守るためにできること

小嶋光信『日本一のローカル線をつくる—たま駅長に学ぶ公共交通再生』学芸出版社, 2012年2月, 176頁, 1995円, ISBN978-4-7615-1299-6



行きすぎた規制緩和と根深い補助金依存で苦境に喘ぐ地方の公共交通。岡山で交通運輸業を営む著者は、和歌山電鐵、中国バス等、廃線・倒産の危機にあった赤字路線・交通企業を多数再生してきた。地域交通事業が儲からないのは当たり前。

ではなぜ、どうやって守るのか。異例の取り組みで注目を集める業界の旗手が明かす経営術。

- 第1章 なぜ地域公共交通は衰退したのか
- 第2章 公共交通を再生させるという決意
- 第3章 歩いて楽しいまちづくり運動
- 第4章 目からウロコの韓国バス事情
- 第5章 規制緩和は公共交通を衰亡させる
- 第6章 「公設民営」の実証—津エアポートライン
- 第7章 たま駅長とユニークなアイデアで鉄道再生
- 第8章 補助金の誘惑が経営不在・顧客不在を招く
- 第9章 地域公共交通の存続をかけた政策改革
- 第10章 なぜリスクばかりで得のない再生を決意したか
- 第11章 地域公共交通の変革—エコ公共交通大国
- 第12章 日本の公共交通経営の未来

森口将之『富山から拡がる交通革命—ライトレールから北陸新幹線開業に向けて』交通新聞社, 2011年12月, 840円, ISBN 978-4-330-25811-9

乗り物の側から見た移動でなく、人の側から、人と環境に配慮した移動。今、富山ではこうした考え方もとづく、公共交通を軸にしたまちづくりが着々と進められている。日本列島の一地方に過ぎないこの地で、世界的な潮流となっている先進的公共交通政策がなぜ、どのように可能になっているのか。富山の試みは、果たして例外なのだろうか。



- 第1章 富山は豊かである
- 第2章 昭和の改革者・佐伯宗義
- 第3章 なぜ富山は改革に乗り出したのか？
- 第4章 万葉線が奏でた序曲
- 第5章 奇跡のライトレール
- 第6章 高山本線で行こう
- 第7章 セントラムで都心を元気に
- 第8章 アヴィレという名の公共自転車
- 第9章 アルペンルートを貫光せよ
- 第10章 北陸新幹線開業を見据えて

武田元秀『ダムと鉄道——大事業の裏側にいつも列車が走っていた』交通新聞社, 2011年12月, 840円, ISBN: 978-4-330-25711-2



日本列島にはダムを建設するために造られた鉄道が多数ある。人気の観光路線として知られる黒部峡谷鉄道は黒部川水系の発電所工事のために敷設されたものであるし(中略)大井川鉄道井川線のアプト式区間は長島ダムとのかかわりの中で誕生した。話題のハッ場ダム

と JR 吾妻線にも 60 年にわたる複雑な歴史がある。

- 第1章 黒部ダム—黒部峡谷鉄道・関西電力黒部専用鉄道
- 第2章 白岩砂防ダム—立山砂防工事専用軌道
- 第3章 長島ダム・井川ダム—大井川鉄道井川線
- 第4章 奥只見ダム・田子倉ダム—JR 只見線
- 第5章 佐久間ダム—JR 飯田線
- 第6章 ハッ場ダム—JR 吾妻線
- 第7章 消えた「ダムと鉄道」

10. 『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
- 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い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

〒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>