



交通権学会ニューズレター トランスポート 21 第 48 号 2012 年 8 月 15 日



タイトル写真 榎田会員撮影

目次

1. 巻頭随想—埼玉大学と交通問題
 2. 2012 年度研究大会報告
 3. 2012 年度会員総会報告
 4. バスツアー記録 / 沖縄伝統文化紹介
 5. 会員業績リストの募集
 6. 会員メーリングリスト開設の件
 7. 部会案内
 8. 情報
 9. 投稿 うっぺ 近鉄内部・八王子線の存続問題の動向について
 10. 会員著書紹介
 11. 『トランスポート 21』の原稿募集中
- ※総会で決算・予算報告がされていますが、若干の修正があり次号に掲載します。
※本文写真は西村会員・榎田会員の撮影です。

1. 巻頭随想—埼玉大学と交通問題

安藤陽(埼玉大学)

2013 年度の研究大会を埼玉大学で開催させていただくことになった。1997 年の第 12 回大会以来 2 度目の開催となる。交通の便、会場施設の状況は相変わらずであるが、研究内容の点で少しでも貢献できる大会になるように開催校として努力したい。

埼玉大学の発足と校地統合

埼玉大学は、1949 年に旧制浦和高等学校と埼玉師範学校および埼玉青年師範学校の統合による新制大学として、文理学部と教育学部の 2 学部で発足した。その後、文理改組により、教養学部、教育学部、経済学部、理学部、教養部に分かれ、また工学部の新設もあり、現在の 5 学部の体制となっている。

埼玉大学は、もともと旧国鉄京浜東北線・北浦和駅西口徒歩数分のところに散在しており、旧制浦和高校の敷地を利用した教養学部、経済学部、理学部は、いま埼玉県立美術館がある北浦和公園にあった。交通の便はよく、埼玉大学には”交通問

題”はなかった。

1960 年代に、工学部が新設され、現在の久保地区に全学的に移転・校地統合することになった。当初、学生・教職員は、駅から大きく迂回する、久保団地経由埼玉大学行きのバス路線を利用していた。所要時間は 15 分～20 分であり、埼玉大学の交通問題がここから始まった。

その後、直線的な道路である”埼大通り”が開通し、所要時間は 7 分～10 分になったが、この利便性の高い道路はトラック運転手の知るところとなり、周辺の産業道路からトラックが参入し、渋滞が日常化する。雨や雪が降れば、マイカー利用も増えて、バスの所要時間は 20 分～30 分が当たり前の状況であった。渋滞で、大学と大学のひとつ手前のバス停の間に満員のバス 4 台が立ち往生するということがよくあることで、授業の開始時間に間に合わない学生たちが、運転手さんにドアを開けてもらい、ぞろぞろと大学に向かって歩き出す光景もよく見られた。

埼玉大学の交通問題

1980 年の国鉄再建法は特定地方交通線の廃止とバス転換・第三セクター化を提起したが、その折、伊東光晴教授(当時、千葉大学)はバスと比較した鉄道の大量輸送性を強調するために、千葉大学と埼玉大学の比較をしている(『エコノミスト』誌)。すなわち、千葉大学は西千葉駅前にあり、学生の多くは鉄道を利用している。それに対して、埼玉大学の学生は、北浦和駅から埼玉大学行きのバスを利用する。朝の 1 時限(8 時 40 分始業)、2 時限(10 時 20 分)に合わせて、バスダイヤはほぼ 2 分間隔で組まれているが、新学期には停留所は新入生を中心に学生で溢れ、”積み残し”が多く出る。頻繁なダイヤが組まれていても、バスの輸送量は限られているというわけである。

そして、伊東教授は次のようにコメントする。埼玉大学の交通問題は、新入生たちが朝の授業に出席しなくなるにより解決される、と。

利便性の向上

このような状況は、若干は改善されてきている

が、渋滞による所要時間の不安定さは、現在でも基本的にはあまり変わっていない。それでも、周辺住民が増えたことにより日中のバスの本数も飛躍的に増加し、春・夏・冬の休暇時に本数が極端に減少する「休校日ダイヤ」はなくなっている。

また、埼玉県と東京都を結ぶ通勤新線・埼京線の開通により、北浦和駅と埼玉大学の間にも南与野駅が誕生し、最寄駅が北浦和駅と南与野駅に分散された。もともと、南与野駅北入口バス停では、朝の時間帯は満員による”積み残し”はある。入試の際には、南与野駅を利用する受験生に対して、所要時間の不安定なバスを利用するよりも、大学まで徒歩で来るように指導している(約 2 km、25 分)。

さらに、近年、南与野駅西口発・埼玉大学経由・志木駅(ないし北朝霞駅。東武東上線)行きのバス路線が開設され、その後、本数も増加しているため、大学へのアクセスはやや向上した。

埼玉県と交通権

江戸時代、現在の埼玉県と東京都は、”武蔵の国”であった。ある先輩教授は「東京の問題は埼玉の問題でもある」と述べている。交通問題ばかり。東京への縦のラインはあっても、県内の横のラインは弱い。

東武東上線沿線から埼玉大学に通う場合、直線的には 30 分程度であるが、武蔵野線を利用すると「コ」の字になり、倍以上の時間を必要とする。学生・教職員の自動車利用が増える所以である。そういう意味では、南与野駅=埼玉大学=志木駅(北朝霞駅)を結ぶバス路線は貴重であり、本数が増えれば利便性はさらに向上するであろう。

横断的な連絡線を強化するために、さいたま市内では LRT 計画も提起されている。北浦和駅=埼玉大学=志木駅間にも LRT が敷設されるか、少なくとも BRT ないしはバス専用レーンが設置されれば、住民・学生・教職員の交通権は確実に保障されることになる。

埼玉大学での研究大会で、埼玉県における交通権問題を実感し、議論されることを希望し、多くの会員が参加されることを期待したい。

2. 2012 年度研究大会

2011 年 7 月 14～16 日に「2012 年度研究大会」が開催され、会員だけでなく県内の方々のご協力をいただき、下記の講演と研究報告がなされました。(敬称略)なお 7 月 14 日はエクスカッションとして沖縄県鉄道跡・戦跡見学が行なわれました。また理事会が 7 月 14 日に開催されました。

7 月 14 日	
波平エリ子(沖縄国際大学)	バスツアー 沖縄県営鉄道史跡、戦跡など。
7 月 15 日	
桜井徹(会長)	開会の辞
沖縄国際大学 大城保学長	歓迎挨拶
ゆたかはじめ(エッセイスト)	特別講演「公共交通と公平」
	
特別講演 ゆたかはじめ氏	
統一論題 「沖縄から考える公共交通の現状と展望」	
波平エリ子(沖縄国際大学)	軽便鉄道と沖縄戦
前田善弘(福岡県立久留米高等学校)	沖縄本島のコミュニティ交通の現状と課題—沖縄市・読谷村を中心に—
谷田貝哲(バスマップ沖縄)	バスの利用案内ツール「バスマップ沖縄」の取り組みと効果
組原洋(沖縄大学)	まちづくりと交通権—那覇市におけるバスと自転車を中心に—
戸崎肇(早稲田大学アジア研究機構)	沖縄から見た航空政策のあり方の検証
シンポジウム 「沖縄における公共交通の現状及び将来」	
司会 照屋寛之(沖縄国際大学) ゆたかはじめ(エッセイスト) / 古堅國雄(与那原町長) / 富本実(「トラムで未来をつくる会」会長) / 戸崎肇(早稲田大学アジア研究機構) / 前田善弘(福岡県立久留米高等学校)	
総会	
交流会 / 沖縄伝統文化紹介	
7 月 15 日	
宝田惇史(東京大学大学院)	研究奨励助成報告「鉄道廃止が表出した地域社会のリスク—社会的ジレンマと地域

	再生」
	自由論題
可児紀夫(東海自治体問題研究所)	交通基本法と地方自治
勇和孝(九州大学)	地域交通委員会システムの提案—交通からの民主主義の涵養に向けて—
島田善規(名古屋大学大学院環境学研究科博士後期課程)	NPOによる交通まちづくりについての熟議の実験—「リニモとことん語る会」の経験から—
上岡直見(環境経済研究所)	交通体系とエネルギー問題～地震・原発災害に関連して
村松祐二(北海商科大学)	変わり始めた「クルマ社会」—環境車の普及と乗用車のダウンサイジングから—
大塚良治(湘北短期大学)	鉄道加算運賃に関する一考察
堀内重人(運輸評論家)	二部料金制による公共交通存続に向けた模索と提案

3. 2012 年度総会

2011 年 7 月 15 日に「2012 年度会員総会」が開催され、下記の報告・議事が行なわれました。

1. 2011 年度の活動について

(1) 全体

- 第 27 回研究大会・総会(2011 年 7 月 23～24 日, キャンパスプラザ京都)
- 新理事会が発足した。(理事名簿と会務分担はニューズレターNo.44, 2011 年 8 月 15 日で報告のとおり)
- 学会誌『交通権』第 29 号の発行
- 『トランスポート 21』の発行(計 4 回), 第 44 号(2011 年 8 月 15 日), 第 45 号(2011 年 11 月 25 日), 第 46 号(2012 年 2 月 15 日), 第 47 号(2012 年 5 月 15 日)
- 大会・総会案内の発送(2012 年 4 月 15 日) 同時に、参加確認・現況確認ハガキを郵送(返信 99)。

(2) 部会関連

- 関東部会(2011 年 10 月 22 日, 12 年 1 月 28 日, 4 月 21 日, いずれも早稲田大学)
- 中部関西部会(2011 年 9 月 30 日キャンパスプラザ京都, 2012 年 3 月 3 日名古屋都市センター)

- 九州沖縄部会(2011 年 8 月 27 日熊本学園大学, 12 年 3 月 10 日福岡市早良市民センター)
内容はいずれもニューズレターで紹介済み。

(3) 理事会関連

- 第 1 回 2011 年 7 月 24 日(キャンパスプラザ京都)
- 第 2 回 2011 年 10 月, 第 3 回 2012 年 2 月, いずれも持ち回りで開催。

(4) 会員動態

- 新入会 5 名
- 退会 申し出による 7 名, 逝去 1 名
- 現会員数 正会員 179, 学生会員 12, 賛助・団体会員 9, 名誉会員 0
- 計 200 名 (前回総会比 3 名減)

(5) 2011 年度決算報告

※総会で決算報告と承認がなされているが、紙面の都合で次号に掲載の予定。なお会計監査を石崎会員から宇都宮会員に変更。

(6) 研究奨励助成(2011 年度)について

宝田惇史会員に与えられた。(16 日に「鉄道廃止が表出した地域社会のリスク—社会的ジレンマと地域再生」として成果報告を行なった。)

(7) 交通権学会社会貢献賞について

昨年度は選定していない。昨年の大会時の理事会で、あり方の見直し検討を決定し、2011 年度は委員会を設置しないことになった。その後、東日本大震災の関連で推薦したい事案があるとの提案を受けて理事会で選考委員会設置を決定。ただし具体的な人選は進まずに今日に至る。

2. 2012 年度の活動について

(1) 2012 年度事業計画

- 研究大会の開催
第 27 回(2012 年度)研究大会・総会の開催(7 月 14～16 日, 沖縄国際大学)
第 28 回(2013 年度)研究大会・総会の準備(7 月 20～21 日, 埼玉大学予定) 大会実行委員長 安藤陽会員。(埼玉大学 <http://www.saitama-u.ac.jp/>)
その他詳細は未定だが、今年度並みのスケジュール

ールが理想的。そのためにも大会プログラム編集委員会の早期決定必要。(2012年11月のトランスポート 21での企画概要案内・自由論題募集, 3月末募集締め切り, 4月中旬大会案内送付)

○ 第29回(2014年度)の開催場所を決定する。いくつか案が出ているが後日報告する。

○ 各ブロックの部会活動を行う。

※ 各部会の予定については今後もニューズレター等でご案内します。

(2) 名誉会員について

○ 柴田悦子会員から退会希望が出ていたが、理事会で名誉会員に推薦することとなった。

(3) 研究奨励基金

研究奨励基金審査委員会より報告の予定であったが、委員が総会時に不在のため会長より代理報告。申請のあった大塚良治会員(湘北短期大学)「鉄道事業者の補助金収入に関する一考察」につき、審査委員会は研究計画及び申請額を適切と判断し採択した。

(4) 交通権学会社会貢献賞について

推薦事案が出ているが、継続するか否かについての検討も継続する。見直しは継続して行うが、2012年度については委員会を発足させる。

(5) 国際活動について

過去に交流実績のある韓国「緑色交通」創設20年シンポジウム(2013年春予定)に代表者派遣を依頼されている。会長から日程を提案し日程調整する。滞在費のみ先方から支出されるが、航空券往復分程度は学会より支出。

(6) 業績リストの具体化について

会員相互がどのような活動をしているか情報交流が不足しているとの指摘から、会員の業績(書籍, 論文, その他活動)を紹介するリストを作成することを承認。ホームページで入力・送信できるようにシステム化するが、項目等については研究企画委員とホームページ担当で検討する。なお収集された情報は会誌に掲載する。

(7) 『交通権』執筆および編集要綱改訂の件

執筆要綱を改訂し承認された。なお詳細はホームページに掲載する。

(8) その他

○ 昨年度に会員メーリングリスト発足を企画したがまだ発足していない。研究大会出欠はがきでも参加希望があった。部会の案内、会員の活動(講演、報告)・書籍の通知、自由投稿などを扱う。理事から率先して情報を発信したい。大会終了後できるだけ早く発足することで作業中。これに伴い理事会メーリングリストは運営中心にする。

○ CiNii(サイニイ)の件: CiNiiとは、論文や図書・雑誌などの学術情報を検索できるデータベースサービスであり、学会誌に掲載された会員の論文は広く全国の研究者から引用される可能性が増える。論文誌がまるごと掲載されるオプションで登録する。全文掲載が前提となるが最新号から対応する。

(9) 2012年度予算案

※次号に掲載の予定。

(10) 高橋元子会員より謝意の表明

第4種踏切道の安全性改善署名活動に学会へ協力を依頼し、資料・署名について会員から多数支援を受け、高知県議会が全会一致で国へ要望し、JR 四国も対応し数年後に踏切の改善が進んだことについて、高橋元子会員(高知県)より会員各位に謝意が表明された。

4. バスツアー記録 / 沖縄伝統文化紹介

今回は特別な試みとして研究大会前日のエクスカーションとしてバスツアーが開催されました。沖縄の社会史・生活史が専門の波平エリ子先生および学生ボランティアガイドの皆様のご尽力により、通常の観光では訪れることのない貴重な場所を見学する機会を持つことができました。また研究大会1日目の交流会では、照屋先生のご配慮により琉舞(沖縄伝統舞踊)も見学することができました。それらの様子を紹介します。この場を借りて関係者のご尽力に感謝いたします。

沖縄県(戦前)においては、1894(明治27)年に私企業として最初の鉄道の起業申請が出されたが却下さ

れた。その後、いくつかの私企業が事業を計画したが、許可を得ても資金難などから頓挫が続いた。実際にレールが敷かれたのは1914(大正3)年「沖縄電気株」による那覇～首里の電気軌道であるが、1933年に経営不振で廃業した。

一方、1913(大正2)年に県議会で県営鉄道敷設案が可決され、1914(大正3)年に県営鉄道として下図の与那原線が開通した。その後、1922(大正11)年に嘉手納線、1923(大正12)年に糸満線が開業し、最盛時には営業距離が51.7kmとなった。営業距離でみれば現在の阪神電気鉄道の全線に匹敵するものであり県民の足として重用されたことが想像される。



沖縄県営鉄道の路線図

しかし1944(昭和19)年10月10日の10・10空襲、すなわち米海軍機動部隊が沖縄本島はじめ南西諸島全体に実施した大規模な空襲や、同年12月11日の弾薬輸送列車爆発事故、その後の戦闘激化に伴い、結末がどうなったのか記録もない混乱の中で破壊され歴史を終えた。しかし沿線にはいくつか当時の痕跡が残されており、今回はその一部を巡検した。



旧沖縄県営鉄道のコンクリート枕木が再利用されている場所

この場所自体は線路跡ではないが、放棄されていたコンクリート枕木を戦後に近隣住民が拾得し再利用したと思われる。この他にも周辺で古レールを住宅の備品として再利用した例などが発見されており、波平先生らがさらに調査を行っている。



旧沖縄県営鉄道(真玉橋駅～国場駅)の橋台跡

県営鉄道跡の見学の途上で、5年ほど前に発見された四方地の壕(県庁・警察部壕、島田知事、荒井警察部長ら)を合わせて見学した。壕の存在は地元の人には知られていたものの、粗大ごみ投棄場になるなど荒れていた時期もあったが、地元自治会や学生ボランティアの手により整備・管理されるようになった。「四方地」とは、このあたりが全体として小高い丘になっており、那覇周辺を見渡せるとの意味のようであり、状況を把握するのに適していることから

県庁・警察部が使用したと思われる。



シッポウジヌガマ
 県庁・警察部壕(四方地の壕)
 学生ボランティアガイドにより説明

1945年4月以降になると、県庁や警察部は戦況につれて短期間でいくつかの壕を転々とするようになり、四方地の壕は4月25日から約1ヶ月間使用された。5月25日に警察部の荒井部長は本土の内務省に宛てて「60万県民只今暗黒ナル壕内に生ク」と打電している。見学の一環として、壕内ですべての照明を消し、当時の状況を体験する試みも行なわれた。島田知事と荒井部長は、多くの壕を転々とした後、6月26日に軍の壕を出た以降は消息不明となった。牛鳥司令官と長参謀長は6月23日に軍司令部壕で自決し、沖縄の組織的戦闘が終わった。戦後、この日を以て「慰霊の日」とされている。



交流会場にて琉球舞踊の紹介



沖縄国際大学米軍ヘリ墜落事件(2004年8月13日)を記憶するため残された焼損樹木と建て替えられた1号館。(旧1号館は損傷後に建て替え)

5. 会員業績リストの募集

総会報告でお知らせしたように、今年度より会誌に会員業績リストを掲載することとなりました。ただ、事務的な負担を考慮して、当面は、インターネットを経由しての情報収集となる予定です。詳細は、近々発足予定の会員メーリングリストでお知らせいたしますので、次項の要領によりぜひそちらへの登録をお願いいたします。

6. 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を開設します。

- 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」とするようご協力をお願いいたします。 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月末を予定しています。

7. 部会案内

7.1 関東部会開催案内および報告募集

今年度、交通権学会関東部会は下記のとおり3回の実施を予定していますので、会員皆さんの活発な発表を期待しています。

回	募集開始	募集締切	開催日
第1回	2012年9月1日(土)	9月22日(土)	2012年10月27日(土)
第2回	2012年11月27日(土)	12月8日(土)	2013年1月26日(土)
第3回	2013年2月2日(土)	2月23日(土)	2013年4月20日(土)

○時間・会場はいずれも同じ予定ですがハガキで最終案内をいたします。

時間 13:30～17:00

会場: 早稲田大学早稲田キャンパス9号館9階アジア研究機構所会議室。

(13:00～13:30に関東部会理事会を開催します。)

○報告希望の方は担当理事・曾田英夫会員あてに200字程度の要旨を書いてお申込み下さい。

メール: soda77@jcom.home.ne.jp

住所: 〒359-1146 所沢市小手指南 1-16-4

報告者は1回3名でいど。

7.2 九州沖縄部会開催案内

○ 2012年9月29日(土) 14:00～17:00

熊本学園大学 <http://www.kumagaku.ac.jp/>

〒862-8680 熊本市大江2丁目5番1号

TEL 096-364-5161(代表)

※熊本都市バス学園大前バス停下車すぐ

JR 水前寺駅から徒歩15分

参加費無料・報告内容は現在調整中です。

※使用する会議室は、九州沖縄部会の会員には別途連絡いたします。それ以外の方は、お手数ですが下村会員まで問い合わせ願います。

携帯 090-1926-6433

Email shimomura_h@nifty.com

8. 情報

今後、こうした情報はメールマガジンでもお知らせしたいと思います。ニュースレターは約3ヶ月おきのため行事の案内が間に合わない場合も多々あると思われます。多くの方のメールマガジン参加をお願いいたします。

○交通基本法の国会動向

交通権学会では20年来議論してきた「交通基本法」が、紆余曲折を経て2012年8月7日に衆議院国土交通委員会で審議入りした。もし委員会で可決されれば今国会で可決成立の可能性がある。しかし本ニュースレター発行時点では結果が不明である。最新の動向については改めてお知らせしたい。

以下は交通エコロジー・モビリティ財団メールマガジンの情報を利用しています。

○ 静岡市公共交通シンポジウム

2012年9月5日(水) 14:00～16:00

しずぎんホール「ユーフォニア」

①基調講演1「都心における交通まちづくり」久保田尚氏(埼玉大学大学院教授)

②基調講演2「ストラスブールのLRTを中心とする総合交通対策」ヴァンソン藤井由実(「ストラスブールのまちづくり」著者)

○ 北陸信越 EST 創発セミナー「低炭素な交通まちづくりへのビジョン」

2012年9月19日(水) 13:30～16:30

松本市中央公民館(Mウイング)文化ホール6階
北陸信越運輸局、長野県、EST 普及推進委員会、エコモ財団

<http://www.estfukyu.jp/sohatsu18.html>

○ 四国 EST 創発セミナー「自転車や新しいモビリティが快適に乗れるまちづくり」

2012年10月1日(月)

13:30～16:30

メルパルク松山1階「ボヌール」

四国運輸局、EST 普及推進委員会、エコモ財団

<http://www.estfukyu.jp/sohatsu19.html>

○ バスフェスタ 2012 in TOKYO

2012年10月13日(土)11:00～16:30
 代々木公園 ケヤキ並木
 公益社団法人日本バス協会
http://www.bus.or.jp/event/pdf/press_20120717_v2.pdf

○ 第2回 地域の交通環境対策推進者養成研修会(柏市)及び公開講座

2012年10月16日(火)～18日(木)(研修会)
 2012年10月16日(火) 10:00～12:00(公開講座)
 ザ・クレストホテル柏ほか
 EST 普及推進委員会、エコモ財団、関東運輸局
<http://www.estfukyu.jp/training2012.html>(研修会)
<http://www.estfukyu.jp/sohatsu20.html>(公開講座)

○ 特別案内

第11回全国路面電車サミット—大阪・堺大会

(松原会員 京都大学低炭素都市圏政策ユニット)

2012年11月16日(金)～18日(日)に第11回全国路面電車サミット大阪・堺大会が開催されます。全国路面電車サミットは、1993年札幌で第1回が開催され、全国路面電車愛好・支援団体が主催し、事業者団体(全国路面軌道連絡協議会)や自治体などにも支援いただいて、おおむね2年ごとに開催してきました。阪堺電気軌道の堺市側は利用者が減少し、一時期は廃止も検討されましたが、堺市が支援することとなり、大阪市内—堺市内区間の料金値下げ、天王寺直通運転などの施策が実施され、平成25年度には100%低床車が導入されることが決定されました。こうした動きを支援するため、NPO 法人 RACDA 大阪・堺が事務局となり、阪堺電軌を応援し、公共交通を優先させたまちづくりを目指す市民団体、行政、事業者が大会実行委員会を設置して、サミットを開催することとなりました。大会概要は以下のとおりですので、みなさまのご参加をお待ちしております。

○テーマ 電車でまちを元気にしたい～公共交通の活性化はみんなの幸せ～

○期間 平成24年11月16日(金)～11月18日(日)(18日は関連イベント開催を予定)

○会場 住吉大社、堺市総合福祉会館他

○参加費 資料代2日間共通2000円(参加申込は9月頃開始予定)

○主催 全国路面電車サミット2012大阪・堺大会実行委員会

○大会 HP <http://www.tramsummit2012.info/>

○プログラム概要(都合により変更される場合があ

ります。大会 HP でご確認ください。))
 ◎11月16日(金) 住吉大社吉祥殿
 13:00～13:30 開会宣言・開催市長挨拶
 13:30～16:40 講演会 I～V
 17:00～18:30 レセプション(要別途参加費) 住吉大社吉祥殿
 ◎11月17日(土) 午前 堺市総合福祉会館
 【午前は全国路面電車愛好支援団体関係者のみ要事前申込】
 9:30～11:30 全国路面電車愛好支援団体関係者会議
 午後 堺市総合福祉会館 大ホール
 13:00～13:15 主催者、開催市長挨拶
 13:15～15:15 講演 I～III
 15:15～15:35 リラクゼーショントーク
 15:45～17:10 パネルディスカッション「路面電車とまちの再生～チン電復権が持つ意味～」
 17:10～17:30 サミット宣言、閉会の挨拶
 18:00～19:30 懇親会(要別途参加費) ダイワロイネット
 ◎11月18日(日) 阪堺電車沿線イベント多数 あびこ道車庫、住吉大社等
 路面電車車庫見学、グッズ販売、ちん電バル、路面電車写真・絵画展示、レトロ電車運行など

○ 東北新幹線八戸開業10周年記念「交通まちづくりシンポジウム in 八戸」

2012年11月29日(木)14:30～30日(金)13:00
 八戸グランドホテル2階グランドホール
 財団法人自治総合センター、八戸市
<http://www.city.hachinohe.aomori.jp/index.cfm/9,50932,73,239,html>

9. 投稿 近鉄内部・八王子線の存続問題の動向について

大塚良治(湘北短期大学)

1. はじめに

2012年5月3日、31日、および7月30日、三重県四日市市を走る近畿日本鉄道(近鉄)内部・八王子線に乗車した。5月31日には、四日市市役所都市整備部都市計画課、三重県地域連携部交通政策課および森智広四日市市議会議員(現、総合交通政策調査特別委員会副委員長)に対して聞き取り調査を実施し、さらに7月30日には四日市市議会「第1回総合交通政策調査特別委員会」を傍聴した。そしてこれまで3回にわたり、私のブログ*で取り上げた近鉄内部・八王子線に関する記事のうちの 하나가、フェイスブックの「近鉄内部・八王子線 同好会」にシェ

アされる**等、一定の反響があった(2012年8月9日現在)。同線をめぐっては、マスコミが存続問題を報道したことから、存続が地域で徐々に大きな問題になりつつある。本稿では、近鉄内部・八王子線をめぐる現状を実際の乗車記とデータを踏まえて素描し、存続に向けた課題を展望することとしたい。

*<http://ameblo.jp/shitetsuensen98/>

**http://www.facebook.com/permalink.php?id=465775446771810&story_fbid=356710167732453

2. 内部・八王子線の基本データと乗車記

(1) 基本データ

まず、近鉄内部・八王子線路線データを表1で確認しよう。

表1 近畿日本鉄道内部・八王子線路線データ

路線名	営業キロ	電化区間・複線区間	軌間	列車種別
内部線	近鉄四日市ー内部 5.7km	全線電化・単線	762m(特殊狭軌)	全て普通列車(各駅停車)
八王子線	日永ー西日野 1.3km ※全列車が、近鉄四日市ー日永ー西日野間直通運転	全線電化・単線		

観光鉄道を除くと、特殊狭軌は近鉄内部・八王子線と三岐鉄道北勢線しかない。かつて八王子線は、日永から先の伊勢八王子まで通じていたが、1974年7月25日に日永ー伊勢八王子間が集中豪雨によって休止となり、1976年4月1日に正式に廃止された。また、1981年5月6日からは、内部・八王子線に対して「支線加算運賃」が適用され、現在に至っている(近畿日本鉄道への電話調査より)。

(2)5月3日乗車記

5月3日、大阪難波から近鉄名阪特急と名伊特急を津で乗り継いで近鉄四日市に15時少し前に到着した。近鉄内部線・八王子線の地上改札・地上ホームは、近鉄名古屋線・湯の山線の高架改札・高架ホームとは別になっており、そのため両方の路線は、改札外乗換となる。9番線ホームにはすでに15時00分発内部行きが停車していた(写真1)。この列車には60名程度が乗車しており、ゴールデンウィークの日中時間帯にしては一定の利用があると感じた。260系3両編成であったが、真ん中1両はロングシート、内部寄り先頭車は内部方向を向いたクロスシート、そして近鉄四日市寄り先頭車は近鉄四日市方向を向いたクロスシートである。真ん中ロングシート車は両先頭車よりも天井が高くなっている。ゲ

ジが狭いため車両もミニサイズとなっており、ロングシートの間の通路も大変狭くなっている(写真2)。



写真1: 近鉄内部・八王子線 260系電車外観



写真2: 近鉄内部・八王子線 260系電車車内

(3)5月31日乗車記

5月31日、四日市市役所、三重県庁および森市議に対する聞き取り調査のため四日市を訪問し、再び内部・八王子線に乗車した。今度は近鉄四日市14時13分発の西日野行きで西日野まで行ってみた。西日野へは近鉄四日市からわずか3.1km、8分の行程である。西日野は無人駅であるが、自動券売機が設置されている。また、利用の多い時間帯には係員が配置されることもある。乗降人員は2,565人/日(2008年)と、内部・八王子線では、近鉄四日市に次いで利用が多い駅である。駅のすぐ近くに、四日市南高校がある。四日市市役所による平成24年度調査結果によると、四日市南高校の全校生徒数959人のうち、内部・八王子線利用者532人、利用率56%と、実に全校生徒の半数以上が同線を利用している。西日野駅利用者のうち、同校生徒の割合は、実に41%強(=532人÷(2,565人/日÷2))にも及ぶものと推定される。実際、内部・八王子線の券種別輸送人員のうち、通学定期が47%を占めている。近鉄全線の券種別輸送人員割合に占める通学定期の割合は22%であることから、内部・八王子線では、いかに

高校生の利用が多いのかが分かる(以上、四日市市都市整備部都市整備課『総合交通政策調査特別委員会第1回資料』4頁より)。しかし、通学定期は割引率が高いため、鉄道事業者にとっては、利益を出しにくいことに留意しなければならない。

当駅は、外の道路から駅に入るときに階段がある(写真3)。スロープを付けて、バリアフリー化を図る必要がある。また、駅舎横にあるトイレは汲み取り式(写真3の駅舎に向かって左側の小屋)で、これでは特に女性からは敬遠されてしまうだろう。赤字ゆえに、設備は改善されることなく放置され続けている感は否めない。



写真3: 西日野駅駅舎

(4)7月30日乗車記

そして、7月30日、内部・八王子線の今後を話し合う、「第1回総合交通政策調査特別委員会」傍聴のために今年度3回目の訪問を行った。今度は、近鉄四日市8時49分発西日野行きで西日野まで乗車した。乗客数は36名、ほかに近鉄職員2名も乗車していた。近鉄四日市から8分で終点の西日野に到着し、下車した職員2名は簡単な清掃をした後、改札に立っていた。

駅を出て、周辺を歩いてみたが、駅周辺は住宅密集地帯であった。駅周辺に住宅が密集しているにもかかわらず、八王子線の利用が低迷しているのが不思議である。やり方次第で十分にテコ入れは可能と感じた。しかし、西日野発近鉄四日市行き列車は2本/時程度であり、都市部の路線としては利便性が若干低いというのが率直な感想である。

帰りは、駅前の県道8号線を通る三重交通バス JR 四日市行きに乗ることとした。バスの本数は2本/時程度であるが、JR 四日市方面は7時台と9時台に3本/時の運行がある。なお、近鉄四日市発西日野行きの最終便は、鉄道22時56分発(内部行きは23時16分発)、バス22時11分である。バスはJR 四日市・市役所と西日野を直結してはいるものの、本数の面では鉄道が圧倒的優位に立つ(バス上下61本、

鉄道上下74本(近鉄四日市一日永間では上下150本)(運行本数データはいずれも平日ダイヤ)。

バスの出発時刻まで時間があるので、西日野駅構内で9時23分発近鉄四日市行き列車を見ることにした。到着した列車から13名が下車し、代わりに26名が乗車した。どうやら、朝ラッシュのピークは完全に過ぎたようであった。改札口では係員による集札が実施されていた(写真4)。



写真4: 西日野駅集札風景

駅を後にし、西日野バス停に移動した。9時25分発 JR 四日市行きの三重交通バス(写真5)がほぼ定刻にやってきた。車内には、私を含め13名が乗車していた。

途中、日永駅前での乗降はゼロであった。中央緑地公園前で2名が下車した他は、9名が近鉄四日市で下車した。所要時間は渋滞が全くなくて14分かかったので、内部・八王子線の8分と比べると、倍近い時間がかかっていることになる。内部・八王子線が廃止された場合の社会的損失は相当に大きいものと思われる。



写真5: 三重交通バス

(5) 内部・八王子線の収支と社会的便益

ここで内部・八王子線の社会的便益のうち、時間短縮効果のごく簡単な計算を試みてみたい。仮に1

時間当たりの時間給が 800 円とする。6 分当たり 80 円/人(=800 円×6 分÷60 分)である。内部・八王子線の平成 22 年度の年間輸送人員は 364 万人であるから、鉄道廃止によって失われる社会的便益のうち、時間短縮効果は約 2.9 億円(=80 円×364 万人)と算定される。時間短縮効果 2.9 億円だけで内部・八王子線の平成 22 年度の経常損失 2.7 億円を超える。このほかにも例えば、内部・八王子線が廃止となった場合の代替バスの本数増加による道路渋滞悪化に伴う所要時間の増大が存続によって回避されていることの効果(=道路渋滞緩和便益)や地域イメージアップ(広告)便益等の社会的便益項目があることから、内部・八王子線の社会的総便益はさらに増加するものと考えられる。

このように、内部・八王子線の社会的純便益は、会計上の営業損失(または経常損失)を超える正の値である可能性が高いと予想される。「鉄道の営業損失<鉄道の社会的総便益」であるならば、鉄道の社会的純便益は正となる。なお、平成 19 年度～平成 22 年度の内部・八王子線の収支状況を表 2 に示す。

表 2 内部・八王子線の収支状況(単位：百万円)

	平成 19 年度	平成 20 年度	平成 21 年度	平成 22 年度
収入	264	265	256	250
費用	528	552	538	521
経常損失	264	286	281	271

(出典)四日市市都市整備部都市整備課『総合交通政策調査特別委員会第 1 回資料』2 頁。

鉄道を廃止して赤字を節約できたとしても、鉄道を廃止したことによって失われる社会的総便益が大きい場合、社会としては損失(=負の社会的純便益)を生じることになる。いわば、鉄道存続を議論する場合、こうした機会費用(=鉄道廃止によって失われる社会的総便益)の存在を考えることが重要である。鉄道の営業損失は、社会的総便益を損ねることを防止するためのコストである。これまで会計上の営業損失を判断基準に多くの鉄道が廃止されてきたが、鉄道を失ったことで地域の衰退を招いたと考えられる事例が実際に存在する。鉄道の存廃の判断は、こうした費用便益分析を適用して、慎重になされなければならない。しかし、内部・八王子線の平成 22 年度の費用 5.2 億円については、圧縮策を考えなければならない。そのためには、費目データの詳細な開示が不可欠である。

(6) 「第 1 回総合交通政策調査特別委員会」傍聴と内部・八王子線活性化への提案

同日 10 時 00 分からは、四日市市議会「第 1 回総合交通政策調査特別委員会」を傍聴した。会議では、

傍聴者にも資料が配布され、途中 10 分の休憩を以て、約 2 時間議論が交わされた。委員会では、金沢で実施されている「トリガー方式」の内部・八王子線への適用や、珍しい特殊狭軌の内部・八王子線を利用した観光ルート開発が提案された。また、近鉄に内部・八王子線を継続運営してもらう方向での議論が基本となるべきとの発言や、近鉄には公共交通事業者としての社会的責任もあるはずであり、近鉄と市の責任の分かち合いという考え方が必要との意見も提起された。

筆者としては、内部・八王子線の活性化を図り増収を実現する方策として、以下の項目を提案したい。

- ①ネーミングライツ販売を実施。副駅名の命名権だけでなく、路線愛称の命名権も販売する。
- ②トレインアテンダントをアルバイトとして採用し、朝夕ラッシュ時に改札業務を担わせる。日中時間帯は後ろ乗り、前降りを徹底し、運賃取りこぼしを防ぐ。
- ③JR 東海と提携し、珍しい特殊狭軌の鉄道の PR を実施する。JR 東日本「ローカル線の旅」や JR 西日本「Train+」等のローカル線 PR キャンペーンを JR 東海でも実施してもらうことで、JR 東海と内部・八王子線双方の利用促進を図る。東京・横浜・静岡エリアで PR し、名古屋まで新幹線に来てもらい、名古屋で近鉄特急に乗り換えてもらえば JR 東海・近鉄にとって増収となる。
- ④沿線や駅に、菜の花、あじさい、コスモス等を植えて、夜はライトアップして観光化する。あまり費用がかからない上、花観賞目当ての観光客を見込める。花観賞専用列車や納涼ビール列車、宴会列車を運行する。婚活列車の運行も検討に値しよう。あじさいやコスモス等の四季ごとに咲く花々は、ボランティアの手で栽培してもらう。なお、婚活列車を運行すれば、少子化対策にも役立つ。
- ⑤車内に、置き型エアコンを設置する。
- ⑥各駅のバリアフリー化工事の実施。不要な改札柵は早急に撤去する。
- ⑦内部駅・西日野駅・日永駅の駅舎を改装し、コンビニを誘致または近鉄の KPLAT を設置するか、または大阪モノレール等のように出札口に売店を併設する。
- ⑧各駅の駅舎を改造し、学習塾や託児施設、福祉施設等を誘致する。

3. 内部・八王子線存続に向けた課題

これまでは、近鉄が会社負担(=株主負担)で内部・八王子線の運営を続けてきた。今回の内部・八王子線の存続問題は、同線の赤字を会社が負担し続

けることへの近鉄からの限界の表明と解釈することが可能である。1990年代終わりから2000年代にかけて我が国でも活発化した株主価値重視の動きが、鉄道分野にも影響を及ぼしている。しかし、先にも見たように、鉄道の存続問題は、会計上の損益(=株主利益)だけで決するべきではなく、鉄道がもたらす社会的便益を踏まえた議論に基づいて判断されるべき性質を有するものである。

ステークホルダー(株主、債権者、経営者、地域社会、利用者、行政等)が徹底的に議論を交わし、内部・八王子線が地域にもたらしている社会的便益を近鉄に還元することで、同線の存続につながる具体的方策を打ち出すことが肝要である。筆者としては、今後も同線の存続問題に関する調査を継続するつもりである。内部・八王子線の存続のための議論の一助になるような研究成果を提供させて頂くことができればと願っているところである。

10. 会員著書紹介

○ 堀内重人『新幹線 vs 航空機～日本の新幹線は世界に羽ばたくか～』2012年3月14日刊
ISBN 978-4-49020-770-5 / 1,800円(税別)

- 第1章 東京～大阪間に競争が始まる
- 第2章 大阪～福岡間の激しい競争
- 第3章 東北・上越新幹線の開業による変化
- 第4章 ミニ新幹線の登場
- 第5章 JR化後の新幹線
- 第6章 航空事情の変化と運賃、利便性
- 第7章 わが国の今後の高速交通のあり方



東洋堂出版

【概要】新幹線と航空機は常に競合関係にある。スピードアップ、座席数の増加、割引運賃の設定、きめ細かいサービスなどで、お互いから旅客を奪い合っている。東海道新幹線開業の頃から現在まで、路線ごとに車両・機体や制度を検証する。

○ 上岡直見 写真集『水と鉄道』一人々の暮らしを支える 2012年5月25日刊 BeeBooks
ISBN978-4-89615-359-0 / 1,000円(込)

解説 <http://homepage3.nifty.com/sustran-japan/photo/wtest.htm>



豊肥本線 豊後萩～玉来(2012年7月 水害不通)

11. 『トランスポート 21』の原稿募集中

○ 『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: 次号掲載分は 2012年10月30日
・ 字数: 図表を含めて 4,000字程度。
その他投稿要領については、ホームページに掲載の過去ニュースレターを参照願います。
送り先: 上岡直見 sustran-japan@nifty.ne.jp

交通権学会ニュースレター

『トランスポート 21』第48号
2012年8月15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
〒535-0031
大阪市旭区高殿2丁目8-28-1519 西村弘
電話/FAX 06-6922-9174
e-mail: h-nishi@kansai-u.ac.jp
学会ホームページ <http://www.kotsuken.jp>