



岩泉線代替バス 山田線茂市駅

交通権学会ニューズレター トランスポート21 第49号 2012年11月15日



秘境駅～下り始発列車は17時台

目次

1. 会費納入のお願い
2. 巻頭随想—商店街のユニバーサルデザインと心のバリアフリー
3. 理事会報告
4. 2013年研究大会概要
5. 研究大会自由論題報告の募集
6. 研究助成対象研究の募集
7. 会員メーリングリストを開設しました
8. 会員業績リストの掲載
9. 部会報告・案内
10. 交通基本法の動向
11. 書籍・資料紹介
12. 『トランスポート21』の原稿募集中
13. 鉄道事故史の一頁
14. 会員消息問合せ

1. 会費納入のお願い

会費納入状況に応じて振込用紙を同封いたしますのでよろしくお願いいたします。なお手数料はかかりますがインターネットによる送金も可能です。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(ゼロキウキウ店)
口座番号 0036310

2. 巻頭随想—商店街のユニバーサルデザインと心のバリアフリー

青木真美(同志社大学)

現在、交通機関のターミナルを中心に、行政主導で「交通バリアフリー計画」が策定されている。こ

れは、2006年の「バリアフリー新法」(ハートビル法と交通バリアフリー法の統合したもの)に基づいた、「移動等円滑化の促進に関する基本方針」(2011年)による、バリアフリーに関する整備目標の見直しによるものである。すでに2000年の交通バリアフリー法に基づき、10年間で一定の整備が進められてきた。

しかし、交通バリアフリー計画は、交通ターミナル(駅、バスターミナル、バス停など)とその周辺の生活関連施設(行政施設や高齢者・障害者施設、大規模な病院や商業施設)、駅と生活関連施設を結ぶ道路の整備のための計画であり、せっかく歩道が整備されても、歩道から店舗に段差があるために、車いすでは入れなかったり、高齢者がつまづいてしまったりといった問題が残され、ドアツードアのバリアフリーの実現にはほど遠いものがある。

1) 商店街のリニューアル事業

商店街でユニバーサルデザインに取り組んだ事例として、京都市中京区のパレット河原町商店街(河原町通りの御池～三条間)がある。

当商店街は、2000年ごろから、通過の歩行者は増加しているのに来店者が増えない、放置自転車やバイク、はみ出し看板の問題、アーケードの老朽化などに対して、商店街でどのように対応すべきか、活性化策を検討してきた。

その結果「人と緑にやさしいまちづくり」をコンセプトに、老朽化したアーケードの撤去、歩行空間の整備、市の事業として電線共同構(地中化)事業の実施、などが進められることとなり、2012年10月17日にその一応の完成を期して、街頭調査とワークショップが実施された。

2) リニューアルの内容と反応

当日は、あいにく雨であったが、街頭調査では92名の回答を得た。回答者のうち、1週間に一度以上来街する人が50%を占めており、1/4が通勤通学経路(勤務先が商店街内にある場合を含む)であるとしている。

商店街のリニューアルの内容としては、アーケード

撤去、歩道の整備(段差の解消)、植栽や腰掛けの設置、シェードの設置、街路灯とバナーがある。電線の共同構事業については、まだ電柱の抜柱が行われていないため、電線が残った状態となっている。

歩道の整備については7割近くの方が気がついたとしているが、それ以外の施策については半分以上が気がつかなかった(目立たない)としている。

リニューアルについての感想は、歩道がきれいになった、広くなった、おしゃれな雰囲気になったという意見が多い一方、歩行者と自転車がうまく共存できていない点や雨天の時にはアーケードがほしいという意見も多かった。街路がきれいになった分、使い方が気になってくるようだ。

リニューアルについて、現況で「人と緑にやさしいまち」という目標が達成されているかどうかを伺ったところ、6割近くの方が感じられるとされたが、3割の方はあまり感じられない、5%の方が感じられないと回答された。

空間的な整備が進んでも、魅力ある店舗や若い人向きの店舗が少ないという意見もあり、商店街内にある観光ホテルの観光客からは、京都に来たからには観光客がイメージする京都らしさを感じたい、パレット河原町商店街にはもうすこし京都らしさを出してほしいという意見もあった。



整備された歩道と植栽、防護柵目立たない(?)腰掛け

3) ハード整備の限界

車いす使用者、松葉杖の使用者、視覚障害者、ベビーカーの利用者、高齢者など12名の方に実際整備された商店街を歩いていただいた。その後、その12名に経産省、京都府、京都市、施工会社、商店街連合会の中京東支部から複数の商店街組合、学生など51名が加わり、計73名が5つのグループに分かれて、現地踏査と事前配布の調査票に基づき、感想・意見などを交換した。

アーケードの撤去については、雰囲気が明るくなった、歩道が広がったように感じる(実際には変わっていない)といった肯定的な意見もあったが、当日

は雨天のため、「傘をささなくてはならず、歩きづらくなった」という声も強かった。

ただし段差の解消や腰掛けの設置といったハード面の整備には限界があり、「自転車の規制、マナー向上が必要」(歩道がよくなった分、自転車がスピードを出しやすくなった)「歩道に看板などを出させないでほしい」「バスを待つ人が道をふさいでいる」といった意見も強かった。さらに、視覚障害者の白杖を持っている人や車いすの人には、一声かけてほしい。一声かける場合には、介助者ではなく本人に話しかけてほしい、という意見があり、商店街の従業者からは非常に参考になったという感想を得た。

また、商店街内にフリースペースを設けて、「多目的トイレを設置してほしい」「授乳スペース、小さな公園(休憩スペース)がほしい」という声も多かった。



現地踏査の様子(1)



現地踏査の様子(2)

商店街の活性化、アーケードの撤去問題は全国的な問題となっていて、撤去については国の補助政策も用意されている。また交通バリアフリー計画に盛り込まれた場合には、歩道などの段差の解消や点字

ブロックの設置(新基準による)も実施される。
 しかし、新旧のバリアフリー法でもあげられているように、健常者の「心のバリアフリー」の問題はなかなか解決の方向に動いていないのが現状である。
 障害者や高齢者の移動の権利を確保することは、それらの境遇にある方だけの問題ではなく健常者の問題でもあり、健常者に責任があるということ、交通権の立場からまだまだ大きく主張していかなくてはならない、と改めて感じたワークショップであった。

3. 理事会報告

交通権学会第2回理事会を理事会のメーリングリストを用いて開催いたしましたので、結果内容をご説明いたします。

【審議事項】

① 埼玉大会の実行委員会とプログラム編集委員会の件

埼玉大会の具体的進め方については、関東部会の理事中心に早期に体制を組む、となっております。先頃の関東部会開催時に関東部会理事会が開催され、下記のように決められ、その結果を理事会として承認いたしました。

埼玉大会実行委員会 委員長 安藤理事, 森理事, 国府田会員

プログラム編集委員会 委員長 上岡理事, 関東部会理事・幹事

② 韓国緑色交通への派遣理事交代の件

韓国緑色交通からの派遣要請について「会長もしくは副会長で」としておりましたが、安部理事の派遣が適切と判明しましたので交代が認められました。

③ 社会貢献賞審査委員会発足の件

沖縄大会で発足が承認されていた社会貢献賞審査委員会につき、安藤理事、安部理事が委員に選出されました。

④ その他

○ ホームページ掲載のニューズレターの件で議論があり、近々、あり方について会長、副会長、事務局長で協議し、変更がありうる事が承認されました。その内容は、ある会員から「学会のホームペー

ジに掲載されているニューズレターには、当面必要な情報としての連絡先等の個人情報、そのまま掲載されている」という指摘を受けてのものです。ご指摘分についてはとりあえず「墨塗り」処置を施しましたが、残る問題について、事務負担やニューズレター掲載の意味も踏まえて考慮するとなったものです。

○ なお、当初の審議案件には入会希望者の承認手続きもありましたが、申込書が間に合わず、次回にまわしました。

【報告事項】

① 会誌『交通権』掲載論文の CiNii への反映の件

『交通権』掲載論文の CiNii への反映について国立情報学研究所の NII-ELS 担当者と折衝して参りましたが、基本的に合意となり、17号以降をのせる手はずとなっております。ただ、まだ最終文書の取り交わしが済んでおらず、会誌を向こうに送ることができておりませんが、それも近々行われるはずで、そうならば、順次、反映されることと思われます。

② 会誌『交通権』販売の件

この間、交通基本法関連で、参議院国土交通委員会調査室と国土交通省交通計画課から、会誌の最新号ならびにバックナンバーの購入希望があり、送付しました。

4. 2013年研究大会概要

前項の大会実行委員・プログラム編集委員で協議の結果、現在予定されている概要をお知らせします。

2013年7月20日

10:30～ 理事会

13:00 開会

13:10～ 記念講演(一般市民にも案内)

老川慶喜氏(立教大学)「埼玉の鉄道と交通権(仮)」

14:40～15:20 研究助成報告

15:20～ 自由論題 地域交通関連のものがあれば集める。

総会, 交流会

2013年7月21日

9:30～午前 自由論題

午後 統一論題

その後、総合討論

16:00 を目途に閉会

○ 統一論題のテーマ

現状で挙がっているキーワードとして、さいたま市あるいは周辺都市における LRT, 地域(都市と交通の関係), 交通基本法(交通権との関連において)等。

※事項のとおり自由論題の募集を開始します。プログラムは今後も調整可能なので、奮ってご参加下さい。

5. 研究大会自由論題報告の募集

※2013年3月15日締切 (これはエントリーの締切日であり予稿ではありません。)

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 2013年3月15日(必着)

送り先
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

※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

※2013年3月31日締切

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(2013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 2013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. 会員メーリングリストを開設しました

会員相互の交流・情報交換を促進するため ML を開設しました。(2012年9月3日運用開始) 追加登録ご希望の方は下記の要領でお申込み下さい。

- 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。

8. 会員業績リストの掲載

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。ただし事務的な負担を考慮し、当面はインターネットを經由しての情報収集となる予定ですが、具体的な実施要領は検討中です。詳細は会員メーリングリストでお知らせいたします。

9. 部会報告・案内

9.1 九州沖縄部会報告及び案内

九州沖縄部会が下記のように開催されました。

2012年9月29日(土) 14:00~17:00

熊本学園大学本館 3階特別会議室 参加 12名

① 堀内重人会員(運輸評論家)

「公共交通存続に向けた「公」「民」「共」による役割分担」

現在、規制緩和政策の影響を受け、鉄道や乗合バスの廃止が進展している。これを防ぎ、活性化していくためには、「公」「民」「共」の役割分担が不可欠という問題意識を受けた報告であった。

報告では、モータリゼーションと新自由主義への批判、規制緩和の功罪への言及がなされた。また、交通基本法案の問題点と今後の課題が取り上げられるとともに、「交通仲介層」としてのNPOの位置づけや、学校教育における交通教育のあり方の見直し、住民運動とその方法論にも触れる、多様な内容であった。

報告を受けて、経済的規制と社会的規制の関係や、社会的規制の実効性にかんする問題について、活発な議論がなされた。また、規制緩和の負の側面を受け、熊本交通圏のタクシーで行われている、ベスト・プラクティスについて、実務家からのコメントの形で紹介があり、貴重な情報を参加者で共有する機会ともなった。このほか、医療・福祉分野の輸送との関連についても、学際的な議論が展開された。報告で取り上げられた内容が広範なだけに、議論の

範囲は報告の一部にとどまったが、上下分離経営や交通基本法案の諸問題は、部会終了後の懇親会の席でも活発な議論と意見交換がなされた。

② 前田善弘会員(福岡県立久留米高等学校)

「"コミュニティバス"の源流を探る～武蔵野市「ムーバス」の誕生経緯を中心に～」

日本におけるコミュニティバスは、1995年の武蔵野市「ムーバス」登場後15年以上を経過し、その意義が定着した一方で、問題点も浮き彫りになってきている。最近では、新潟、山口、長野、北九州などで、既存路線バスの値上げの動きが見られ、コミュニティバスが示した「利用者負担の軽減」の視点が乏しくなる側面が認められる。また、大阪市のコミュニティバス「赤バス」は、市長の政治的主張を背景に、大幅な縮小を余儀なくされている。一方で、沖縄のように「独立採算制」に依然としてとらわれている地域もある。

報告では、その背景を、既存路線バスとコミュニティバスとの「制度上の乖離」、および公共交通の価値判断基準の多様化に求め、改めて「コミュニティバスとは何か」に立ち返って、話題提供と問題提起がなされた。

報告を受け、コミュニティバスが既存路線バスのネットワークを歪めていることに対する指摘や、実際の運営にかんする諸問題について問題提起がなされた。また、コミュニティバスをとりまく関係者の思惑のうずめきあいについての指摘もあったが、これはコミュニティバスが成功を収めるには避けては通れない問題だけに、熱心な議論が展開された。



部会の様子

③ 下村仁士会員(熊本学園大学大学院)

「地域鉄道のバス代替とその問題点」

鉄道の廃止後、従来鉄道が担ってきた公共交通の役割はバスで代替されることが一般的である。こう

した鉄道の廃止～バス代替は、多くで地域社会の反発を招いているが、その原因として、バス代替後の運賃制度・水準や、運行の安定性や快適性、既存ネットワークとの連続性、鉄道の存在価値の喪失などが挙げられる。こうした地域鉄道のバス代替について、この報告では、地域鉄道と転換後のバス代替との連続性に照準をあわせて、その問題点の抽出を試みた。

報告では、地方鉄道のバス代替パターンをマトリックス化し、事業者、運賃制度・水準とネットワーク、鉄道インフラの活用の3点の連続性の有無が、地域鉄道のバス代替に及ぼす影響を提示した。その結果、地域鉄道のバス代替の可否を判断するにあたって、運賃制度・水準とネットワークの連続性の確保が問題となることが示された。既存の鉄道ネットワークとインフラの連続性が必須となる場合、バス代替は否定されるべきとする。一方で、インフラの連続性がさほど重要ではないものの、利用状況が既存の鉄道ネットワークと連続している場合は、運賃制度・水準や輸送の品質を鉄道と同等に維持することを前提に、バス代替を積極的に活用できる可能性を指摘した。さらに、利用パターン次第では、むしろ路線バスのネットワークに組み込むことの望ましさも示唆された。

議論では、具体的な事例をもとに、報告内容の確認が行われるとともに、事例研究を通じた研究の深化の必要性を指摘するコメントが相次いだ。

【次回開催予定】

今回は、2013年2月下旬から3月上旬の間で、福岡市内で開催する予定です。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：

9.2 関東部会報告および案内

関東部会が下記のように開催されました。
2012年10月27日(土) 13:30～17:00
早稲田大学早稲田キャンパス 9号館 9階アジア研究機構所会議室
参加 6名

① 曾田英夫「『鉄道略則』と『鉄道犯罪罰例』」

日本の鉄道は明治5年(1872年)9月12日(太陽暦10月14日)に明治天皇の臨御のうえ、開業式を挙行したのが鉄道の最初とされ、それから140周年を迎えた。翌9月13日から新橋(旧・汐留)～横浜(現・桜木町)間に1日9往復の列車が設定さ

れた。しかし、それよりも先に同年5月7日(太陽暦6月12日)に品川～横浜間を仮開業し2往復を運転したのが最初である。それに向けて、鉄道の運送条件を一般に公示することおよび鉄道の営業自体を規律する「鉄道略則」とその付録として鉄道掛員の服務規程違反および旅客・公衆が「鉄道略則」に違反した場合の刑罰を定めた法規である「鉄道犯罪罰例」を制定し、5月4日に布告した。公共交通の最初に定められた規則であり、交通権を考えるうえでも重要な規則であると考えられる。鉄道犯罪罰例と鉄道略則の関係をまとめると、以下の通りとなる。

鉄道犯罪罰例と鉄道略則

鉄道犯罪罰例	鉄道略則
第2条 二十五円以内ノ罰金	第4条 偽欺ノ者扱方ノ事
第3条 十円以内ノ罰金	第5条 列車運転中出入禁止之事
第4条 賃金ヲ没シ、二十五円以内ノ罰金	第6条 痲瘡等の病人ヲ禁止スルノ事
第5条 賃金ヲ没シ、十円以内ノ罰金	第7条 吸煙並婦人部屋男子出入禁止ノ事
第6条 賃金ヲ没シ、二十円以内ノ罰金	第8条 酔人及不行状人扱方ノ事
第7条 五十円以内ノ罰金、百日内ノ懲役、禁錮	第9条 鉄道ニ属スル物品ヲ毀損スル時ノ事
第8条 二十五円以内ノ罰金	第10条 機関車等へ乗込ヲ禁スルノ事
第9条 二十五円以内ノ罰金	第11条 鉄道地所へ妄リニ立入者取扱方ノ事
第10条 二十五円以内ノ罰金	第15条 砲発ヲ禁スル事
第11条 品物1噸コトニ二十五円ノ罰金、1噸以下八十円以内ノ罰金	第17条 荷物目録ヲ渡スヘキ事

② 高橋貴之「試論：鉄道事業者という大企業が規定する自由」

一般利用者の中に、鉄道事業に関わる知識の専門家や目配りがある程度できる人、鉄道路線というネットワークによって隣接関係にある協議会同士の連携を模索できる人を有意な人的資源として陶冶を促し、まずは彼らを利用者代表的なステークホルダーとして見なすことが必要ではないか。自らの社会的立場を決めている事柄に関わる知識に関心を有す必要がある(責任を持つ必要がある?)ことを示唆しているのは、ドラッカーである。本報告では、ドラッカーの理論を参考にしながら、地域協議会という利用者と事業者・自治体の協働(さらには創成)のため

の組織に参加する上で、求められる利用者の姿勢・知識のあり方について、試論的に話題提供を行った。フロアからは、鉄道事業者の規模や地域特性に配慮しながら危機的な状況にある事業者の事例に絞る必要性、社会的責任投資(SRI)との関わりについての吟味の必要性などが提言された。

③ 大塚良治「『通勤ライナー』の着席料金・採算性分析と鉄道事業者の速達列車マネジメント」

大都市圏の通勤・通学時間帯における鉄道で、都心部へ向かう列車が満員になる光景が平日の毎日繰り返されている。本報告では、鉄道における顧客満足度向上と収益性向上を両立させるための方策として、「通勤ライナー」に着目し、「通勤ライナー」の運行方法や料金設定を改善し、「通勤ライナー」運行を通じた顧客満足度向上と収益性向上を両立させるための方策(速達列車マネジメント)を模索した。本報告では、ライナー料金が着席価値と速達価値により成り立っているものと仮定し、各路線の特急料金・ライナー料金、最混雑区間一般列車混雑率、一般列車と通勤ライナーの時間差(短縮時分)を用いて着席価値と速達価値を算定する算式(ライナー料金＝一般列車乗車率×(ライナー所要時分+短縮時分)×X(苦痛時間回避料金/分))を独自に開発した。この算式に基づいて各路線の着席価値と速達価値を算定し、さらイールド・マネジメントに関するアンケート調査を踏まえ、鉄道事業者が収益性を最大化するための速達列車マネジメントを提案した。

【次回開催予定】

今年度、交通権学会関東部会は下記のとおりあと2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: [REDACTED]
住所: [REDACTED]
報告者は1回3名ていど。

10. 交通基本法の動向

交通基本法は、交通権学会の構想とは異なる内容となったものの、国土交通委員会に付託され、あと一歩で成立の可能性があった。しかし第181回国会(臨時会: 2012年10月29日～)において、2012年11月16日の衆議院解散に伴い廃案となった。次回以降の国会での再提出の見通しは不明である。

11. 書籍・資料紹介

上田孝行編著『Excelで学ぶ地域・都市経済分析—CD-ROM付—』



新刊書ではないが、交通・都市政策など公共事業の政策評価の手法に関して、近年よく引用される解説書である。学部生のテキストとしてはやや難解と思われるが、交通のテーマにかかわる大学院生には、文系・理系を問わず一読の価値がある。

実際にこれらのシミュレーションを運用するには経験と注意を要するが、実際に自分でモデル構築や演算に携わらなくとも、その考え方を知らなければ手法や結果の妥当性を評価できない。特に政策評価では第三者による検証可能性も求められる。本書のように要素数が少なければ、EXCEL上の手動計算でも結果を得られる。

従来、公共事業の評価は「費用便益分析」が行なわれてきた。たとえば、鉄道・道路・航空路線などの整備による時間短縮効果、交通事故防止効果、環境改善効果、ときにはバリアフリー、快適性なども一般化費用の低減として便益を集計する手法である。ニューズレター本号で後述する『鉄道プロジェクト

の評価手法マニュアル』もその一つである。

これらは公共事業の即時的・直接的効果であるが、一方で鉄道・道路・航空路線などの整備によって、中長期的に土地の利用が変化し、新たな産業が立地し、雇用が増加し、地域の生産や所得が拡大したり、それと対応して人の居住や行動が変化するなど派生的影響が生じる。これらの影響は単純に費用便益分析では検討することができない。

また財貨の需要・供給には交通(財貨の移動)が不可欠であるが、その費用が上下した場合、たとえば高速道路無料(低廉)化によって財貨の需要・供給がどのように変化するか等も政策評価の課題である。この応用として、災害により発電所が停止した場合の経済影響なども同様の課題である。この場合、発電所の停止について、生産関数における電力部門の付加価値生産効率性が低下したとして表現される。

これらの問題は、ある条件下では産業連関モデルでも検討可能である。しかし産業連関モデルでは、供給関数が水平な直線、すなわち価格が変化しても供給量がそれとは独立に任意に決められる形になっているため、価格の変化による生産要素間の代替などの「均衡」を表現できない制約がある。

一方、マクロ計量モデルも、構造は異なるが同様の目的に利用される。マクロ計量モデルは、時系列データの統計的処理により各変数の相互関係を記述し、政策変数を外生的に与えてその影響を推計する手法である。「均衡」の理論には基づいていないが、変数間の相互関係は拘束されているので、ある条件下での整合性は保たれている。

公共事業の派生的影響の検討結果は、研究報告として、あるいは実務的に国や自治体の事業計画に伴い報告されるケースなどがあるが、結果のみを知られることが多い。しかし、それらがどのようなロジックに基づいて計算されるのかを知らなければ、その妥当性を評価することができない。

本書は、経済均衡モデルの代表である応用一般均衡(CGE: Computable Generale Equilibrium)モデル、空間的応用一般均衡(SCGE: Spatial Computable Generale Equilibrium)モデル、応用都市経済(CUE: Computable Urban Economic)モデルについて、考え方やどのようなデータが必要か、どのような結果が得られるかなどについて解説している。なお「空間的」というのは、CGEモデルの応用の一つであるが複数の地域の相互関係(人の居住や移動、施設の立地などが変化する)を扱うという意味である。そしてモデルの実際の作成方法や利用方法など演習も付属している。

なお「CD-ROM付」となっているが、数値を入れ

れば自動的に計算されるマクロが組んであるわけではなく、EXCEL 上の手動計算で可能な程度の要素数の例題で、モデルの構造と計算過程を理解するための演習用である。本書の全体の構成はつぎのとおりである。

【目次】

1. 序章
2. 産業連関分析と経済統計
3. CGE モデルの理論と応用
4. SCGE モデルの理論と応用
5. CUE モデルの理論と応用
6. 経済均衡モデルの今後の展開に向けて

CUE モデルで検討可能な政策テーマとして、幹線道路の整備、ロードプライシング等の料金政策、都市鉄道やLRTの整備、運賃政策、用途・容積率等の土地利用規制、区画整理やニュータウン開発、固定資産税・事業所税等の税制・補助金政策、企業誘致等が例示されている。

運輸政策研究機構「鉄道プロジェクトの評価手法マニュアル 2012年改訂版」



鉄道プロジェクトの
評価手法マニュアル
2012年改訂版

国土交通省鉄道局 監修
—運輸政策研究機構 発行

運輸政策研究機構
2012年9月刊
ISBN
978-4-903876-43-6
3,255円(税込)

本書は、鉄道プロジェクトを効果的で、効率的なものとしていくため、我が国において実施されている政策評価の一つである個別公共事業評価における評価手法を、鉄道プロジェクトを対象にとりまとめたものである。

1998年3月に鉄道プロジェクトの評価手法マニュアルが初めてとりまとめられ、2005年7月に「鉄道プロジェクトの評価手法マニュアル 2005」として改訂された。これから6年以上が経過しており、防災上の要請など社会情勢の変化、評価手法の改訂、実務者からの要望等を取り入れて今回改訂に至ったものである。

国交省のホームページ*でも公開されているが、書籍

として刊行されたものが本書である。大都市新規路線など大規模プロジェクトから、富山ライトレール岩瀬浜乗り継ぎ改善など局所的な事例まで、研究的にも評価事例も参考になる内容がある。

* http://www.mlit.go.jp/tetudo/tetudo_fr1_000040.html

【目次】

- 第1編 総説
 - 第1章 本マニュアルの目的と改訂の経緯
 - 第2章 鉄道プロジェクト評価の基本的考え方
 - 第3章 本マニュアルの構成と改訂点
- 第2編 実施要領
 - 第1部 評価段階ごとの評価手法
 - 第1章 新規事業採択時評価の手法
 - 第2章 再評価の手法
 - 第3章 事後評価の手法
 - 第2部 事業ごとの評価手法
 - 第4章 本マニュアルの評価対象事業
 - 第5章 鉄道新線整備・既設線改良
 - 第6章 鉄道駅の改良
 - 第7章 バリアフリー施設整備
 - 第8章 鉄道防災対策
- 第3編 解説
 - 第1章 鉄道新線整備・既設線改良に関する評価
 - 第2章 鉄道駅の改良に関する評価
- 第4編 評価事例
 - 第1章 本編の概要
 - 第2章 鉄道新線整備・既設線改良
 - 第3章 鉄道駅の改良
- 第5編 参考
 - 第1章 費用便益分析
- 第6編 用語集・参考文献
 - 第1章 用語集
 - 第2章 参考文献
 - 第3章 評価事例を掲載しているホームページ

うしたトレンドの一環としての MOOK である。この中で資料的に興味深いのは、JR・民鉄・三セク・公営の全事業者の線区別収支係数の推定である。もとよりこの数値は公式には公開されていないが、本書独自の手法により推定したデータである。各カテゴリー別のランキングも掲載されている。

【目次】

- 巻頭特集 JR 九州がすごい!!
- PART1 国内全 200 社 500 路線の経営収支ランキング
- PART2 通勤電車の経済学
- PART3 鉄道のお値段～鉄道事業のコストと収益のしくみ～
- PART4 鉄道会社のサイドビジネス戦略
- PART5 最新[得]鉄道利用術

<p>新幹線・特急列車の経済学 徹底解析！！最新鉄道ビジネス(洋泉社 MOOK)</p>	
	<p>洋泉社 2012年10月刊 ISBN 978-4-8003-0011-9 980円(税込)</p>

前掲書の続編のような位置づけで、列車別収益力などを試算している。前掲書と同様に JR の新幹線・在来線特急 108 種について「列車別収益力」「列車別損益」を推定している。これも公開されていないが、公刊統計等を併用して推定している。東海道新幹線(東京～新大阪)の列車 1 本あたりの利益は 450 万円等の試算結果がある。

【目次】

- 特集 新幹線・特急列車の経済学
- PART 1 巨大媒体に進化する「鉄道広告」最前線
- PART 2 企業財務のプロが読み解く 東西大手私鉄の決算書
- PART 3 数字で見る 地方鉄道復活のアイデア
- PART 4 最強のカードはこれだ!! JR 系カード徹底比較
 - Colmun 鉄道関連業界のお値段
 - 時代の変化の中で苦闘する駅弁業界のいま
 - 独自の進化を続ける日本の鉄道模型
 - 毎月 13 万部を発行 隠れたベストセラー『時刻表』
 - 巻末付録 JR 特急列車 イラスト&データカタログ

<p>徹底解析!! 最新鉄道ビジネス 国内全 200 社 500 路線の経営収支ランキング(洋泉社 MOOK)</p>	
	<p>洋泉社 2012年3月刊 ISBN 978-4-86248-878-7 980円(税込)</p>

最近、ビジネスとしての鉄道業が注目され、『東洋経済』など経済誌でも何回か特集されているが、そ

交通政策研究会「調査報告書『被災地の交通再建の現状と課題』」



2012年7月刊
非売品のため入手希望の方は交通政策研究会(03-3580-4244, FAX 03-3593-0359)まで問合せ下さい。

交通運輸政策研究会(交運研)が(財)国鉄労働会館の委託を受けて実施した調査とその報告である。東日本大震災で破壊された社会インフラのうち、鉄道・港湾・空港について、三陸・仙台地域について、その被害および復興状況を分析し、交通再建の課題を提言するものである。一般に交通権学会では、旅客鉄道・バスについては関心が高い反面、空港・港湾・臨界鉄道等の情報があまり紹介されないが、同報告書はこれらについても扱っているため貴重な資料となるであろう。交通運輸政策研究会の編集であるが、交通権学会と共通のメンバーが中心にかかわっている。

福井義高『鉄道は生き残れるか「鉄道復権」の幻想』



中央経済社
2012年8月刊
ISBN
978-4-502-69940-5
1,680円(税込)

近年、エネルギー需給の制約などを背景として語られる「鉄道復権論」は幻想に過ぎない、というのが本書の基本的な主張である。鉄道は「交通市場におけるすき間産業」であり、そのすき間は今後狭まることはあっても広がることはない指摘する。当

面好調に見える旅客鉄道も、将来は人口集積の減少にともない不利な領域が拡大し、貨物鉄道はすでにその存在意義自体が失われているとする。本書の帯に例示されている提言は「整備新幹線はもういらぬ」「リニア新幹線は作るだけムダ」「青函トンネルは閉鎖がベスト」「鉄道貨物は日本には必要ない」であり、「はしがき」で著者も認めているように、角本良平氏の数十年来の主張に類似しており、最近のデータを付け加えて再論した内容である。本書の構成は次のとおりであるが、かなり疑問点も多いので、書評として評者の見解を後述する。

【目次】

- 1 「衰退産業」鉄道が生き残るには
- 2 国鉄崩壊と鉄道再生
- 3 断行された分割民営化とその成果
- 4 鉄道「勝ち組」はこれからも安泰か
- 5 国鉄改革成功物語を超えて—3 島会社、ローカル線と貨物
- 6 新幹線はもういらぬ
- 7 かつての「陸の王者」鉄道に静かな余生を

【この本の書評】

著者は「ほとんどの鉄道利用者が決して交通手段として鉄道を好んで選んでいるわけではないという現実を前提に、現状分析においても政策論においても、データに基づく「無味乾燥な」議論に徹した(はしがき p.1)」と述べている。

著者は鉄道を「すき間産業」、すなわち近距離では自動車の利便性に負け、長距離では航空機の速達性に負け、両者がカバーできない人口集積の高い三大都市圏や東海道新幹線等で、人々がやむをえず鉄道の利用を選択する領域でのみ機能する交通手段と位置づけている。

しかし、この議論はそもそも論理が破綻しているのではないか。鉄道と航空は各々が産業セクターであるが、自動車(いわゆるマイカー)にはそれに相当する枠組みがない。自動車メーカーは産業セクターであるが、自動車は道路がなければその効用を全く実現できない。この点を考慮せずに「勝ち・負け」という競争関係で捉える議論そのものに意味がないのである。

さらに別の論理上の欠陥もある。客観的な議論として交通機関の選択を論じるならば、自動車・航空もまた、人々が「好んで」選んでいるわけではない。著者は、高速道路の料金値下げ・無料化で鉄道の利用者が減り高速道路の利用者が増えた経緯を、人々が鉄道を好んで選択していない根拠(本文 p.3)であるとしている。しかしこれは同時に人々が自動車を好んで選択しているのではない根拠ともなる。

また東京～博多間のシェアは航空機 9 割、鉄道(新幹線)1 割であることを挙げている(p.4)が、この区間での自動車のシェアはさらに低い。すなわち、ある条件では航空機が「すき間」になり、別の条件では自動車が「すき間」となるという相対的な関係にすぎない。その条件をどのように設定するかが「政策」なのである。

また航空との関連で、例として花巻空港を挙げ、東京から仙台以遠については航空便を使えばよく新幹線は必要なかったとしている。それならばなぜ東北新幹線の開業の後に東京～花巻間の航空便が廃止されたのであろうか。開業後は新幹線の効用のほうが上回ったから航空便が選択されなくなったという以外の理由は考えられない。これは航空機が「やむをえず」選択されていた交通手段であったことを示すものであって、鉄道だけが「やむをえず」選択される交通手段ではない。結局、著者は最初から「〇〇を使えばよい」「〇〇は必要ない」という恣意的な価値判断に基づいて議論しており、客観的な議論をしているとは思われない。

著者は、鉄道が有効性を発揮しうる条件として、輸送密度が高く鉄道の収益性が確保される領域を示し、大都市圏の大手私鉄を優良企業としてその例に挙げている(p.90)。もしそうならば、現在の大都市圏にみられるように、着席どころか吊革も足りない詰め込み輸送、あるいは列車を待つ人の行列がホーム(島式)の反対側まで達し、さらにその外側を綱渡りのように人が歩く、というような状況における収益性を前提とすることになる。もしこのような領域でしか鉄道が有効でないとすれば、たしかに鉄道は「やむをえず」選択される交通機関かもしれないが、これが資源の利用効率が最適化された状態なのであろうか。

また別の面での大きな論理上の不備は、前述のとおり「道路」について言及がない点である。著者は鉄道と自動車を対比しているが、自動車は道路がなければその効用が全く存在しない。かりに擬似的にでも「競争」という概念を用いるとすれば、鉄道は自動車と競争しているのではなく道路と競争している。

また 1968 年の「国鉄財政再建推進委員会議」を始めいくつか報告されてきた交通需要予測における楽観的な過大需要予測(p.36)、整備新幹線の建設費用は都会の納税者の負担になること(p.203)、同じく整備新幹線の費用便益分析における恣意性(p.205)、事業そのものの妥当性よりも「工事」が目的化していること(p.212)など挙げて、鉄道事業の妥当性に疑問を呈している。

もしそうであれば、全く同じ基準によって道路事業の妥当性も否定されるのである。著者の主張に従えば、「収入」という概念がない一般道路はどのよ

うに位置づけられるのであろうか。揮発油税などを財源とする道路特別会計は、間接的に一般道路に対する使用料と考えることができるが、その他に莫大な一般財源が投入されており、それがなければ自動車は全くその機能を発揮できない。

また自動車交通では、2009 年から 2012 年にかけて「エコカー補助金」「エコカー減税」に 1 兆数千億円の公費を投入している。この制度では「エコカー」の認定が甘く、大部分の車種がその対象となる。一方で公的統計によると、実際のガソリン消費量には何の削減効果もみられない。

さらに、著者のような市場原理を重視する議論における典型的な説明として「公共交通を全否定するわけではないが、公共性を維持するためには効率性が無視できない。よって交通の分野では、輸送密度が一定以下のいわゆる鉄道ローカル線はバス転換が望ましい」というものがある。こうした議論では、交通手段の「代替性」が暗黙の前提とされている。

しかし実際は、ローカル線をバス転換すると、多くの路線において直ちに乗客数の大きな落ち込みが観察される。これは、鉄道とバスの機能が代替的ではないからである。この結果、バス転換した路線ではバス自体の減便に始まり、ひいては営利事業としての路線そのものの消滅に至る場合もみられる。そもそも著者の説明によれば、バス交通も輸送密度が低ければ公共性はないことになる。

多くのパーソントリップ調査によれば、同一地域で世帯の自動車の保有の有無により、あるいは鉄道駅の有無により、外出回数に有意な差が観察される。すなわち鉄道と自動車も代替的ではない。このような場合は、結局自治体などがその対策を引き受けざるをえず、利用者の効用レベルが低下したうえに資源配分の効率性向上も達成できないという、市場原理による説明が全く破綻した結果に陥る。

また、莫大な費用がかかる一方で増収にはほとんど貢献しないエレベータ・エスタレータ・ホームドア等も設置の根拠を失う。このように、市場原理を重視する交通論では、それを強調すればするほど、公共性から求められる種々の要求を選択・実現するには、制度的な介入や「行政指導」をより強く必要とする矛盾に陥る。

このほかにも本書には疑問点が多いが、珍説と言わざるを得ない記述を一つ指摘しよう。青函トンネル閉鎖論の理由として、今後の需要見通しに対して維持費がかかりすぎるとの指摘(p.147)は合理的な説明として採用しうるであろう。

しかし、津軽海峡の一部が公海下を通過しているため、中国・ロシアの原子力潜水艦が航行し核事故の可能性がある(p.153)との理由も挙げている。中・ロの原子力潜水艦は米国に比して安全性が低いからという。しかしそのような事態を想定するならば

