



JR 高山線飛騨金山駅

交通権学会ニューズレター トランスポート 21 第 50 号 2013 年 2 月 15 日



岐阜県七宗町営バス

目次

1. 会費納入のお願い
2. 巻頭随想—琉球鉄路(Ryu-Q Rail)の夢
3. 2013 年研究大会概要
4. 研究大会自由論題報告の募集
5. 研究助成対象研究の募集
6. 会員メーリングリストを開設しました
7. 部会開催報告
8. 部会開催案内
9. 会員投稿
10. 交通権関連行事
11. 交通基本法の動向
12. 会員著作物紹介

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(ゼロキユウキユウ店)
 口座番号 0036310

2. 琉球鉄路(Ryu-Q Rail)の夢

森すぐる(株式会社 社会構想研究所)

交通権学会研究大会後、沖縄国際大学から那覇市内に向かうバスの中で、泡盛の酔いにまかせて妄想がひろがった。

かいつまんで言えば、沖縄県内に LRT のネットワークを築くとともに、普天間基地から米軍を追いついて、「居抜き」で LRT の開発拠点にしてしま

おうというのである。

仮に「Ryu-Q Rail(RQR)」構想と名付けよう。普天間基地は宜野湾市の真ん真ん中を占拠する、広さ 480 ヘクタールの広大な基地である。住宅密集地に隣接する世界で最も危険な軍事基地の一つであり、一刻も早い基地撤去が求められている。

軍事基地の跡地転用という視点で考えたとき(小規模地主が多数存在するとか、そういった権利関係の整理は一筋縄ではいかないかもしれないけど)、直線で平坦な 2,700 メートルの滑走路は、LRT の試運転線としては魅力的だ。当然ながら、曲線や分岐線もあの広い敷地に敷設し放題だし、必要であれば高架橋などの構造物も築造できる(まるで「鉄道聯隊(てつどうれんたい)」だね)。既存の格納庫や修繕設備を転用すれば、初期費用も小さくてすむだろう。付近には、沖縄国際大学(隣接地だ)や琉球大学もあるから、産学の連携もしやすい。フィリピンの基地返還では、主力産業の農業用地に転換したいという声が強かったが、現在の沖縄では、農地よりも付加価値を生み出す工業的な「跡地利用(と、いうか「居抜き」なんだけど)」のほうが魅力的だと思うのだ。

単に国内の拠点・産学協同というだけでは物足りない。せっかくだから世界中から LRT の研究者を呼び込んで、世界最高峰の開発拠点に育てたい。

今、アジアでは都市交通が問題になっている。だから、アジアをはじめとする世界各地への輸出も見据えて、世界中の車両メーカーや大学などの研究機関を、RQR で受け入れるのだ。広大な普天間基地だ。複数の機関が同時に研究をすすめる場所はある。手狭になったらいっそ嘉手納も…。

普天間が米軍基地から「LRT 開発基地」になった場合の沖縄における経済効果は、おそらく米軍基地以上のものとなるだろう。

研究機関の後背地には、地元の技術が不可欠である。LRT 開発を支える各種部品の製造、加工に加え、土木や建築、電気など、鉄道は総合的なシステムであり、「枯れた」技術も多いから、様々な世代や専門職・技能職の雇用が生まれる。ソフト分野では、世界中から研究者がやってくるのに加えて、世界中の鉄道愛好家が RQR をめざしてくる(佐喜真美術館の屋上から、試運転線の写真を撮っ

たりしてね)。その集客効果は、相当なものである。開発品の商談も当地で進められるから、アジア各国主要都市の首脳や実務担当者、経済人なども頻りに訪れる。製造業に加えて観光などの各種サービス業も刺激され、雇用が生み出されることは、軍事基地の比ではない。何よりも、そういう人びとは酔っぱらって狼藉を働いたりしない(仮に狼藉を働いても、きちんと国内法で処罰される)。

もちろん、地域交通の幹線としても RQR は活躍する。そこでは、開発拠点と「沖縄らしさ」(何事につけ大らかだというのは、ステレオタイプな評価だろうか)が共存することが望まれる。

那覇空港と市街地を結ぶ、モノレール「ゆいレール」の中間駅、旭橋はかつて沖縄県営鉄道の中心駅であった。「Ryu-Q Rail 西海岸線」はそこを起点に北をめざす。颱風の多い沖縄では、架線集電方式は不向きだ。しかしそのことが幸いし、蓄電池式、燃料電池式、内燃式など、さまざまな技術水準の車両が運行できる(沖縄県営鉄道をモチーフにした「蒸気機関式」なんてのもあるかもしれない。水牛はどうだ?)。

営業線でありながら、時には開発から試運転に移行した直後の車両が運行されることがある。車内には計測器が積まれ、技術者が旅客にアンケートを採っている。アンケートに答えると、運賃支払用の IC カードにポイントが賦与されて、安価に利用できる。時に、予期せぬ故障で運行が打ちきりになると、IC カードには相当額の「ワッサイビーン(ごめんね)ポイント」が賦与されるから、お客の中には「この間、故障をしたのと同機種に乗ろう」と待ちかまえる人まで出てくるかもしれない。「今度はうまく走っちゃったよ。損したね」なんてね。

RQR では、さまざまな再生可能エネルギーの実用化にも取り組むだろう。太陽熱、太陽光、風力、小水力など、沖縄の特性を活かしたエネルギー開発だ。駅構内の電力などはそれらでまかない、車両用蓄電池の充電にも使う。線路敷きに太陽光パネルが張り巡らされて、陽光に輝く様子は、新しい都市景観になるだろう。

米軍基地はいらない。即時に追い出したい。その先が、雇用の喪失だったり、乱開発だったりでは、仕方がない。フィリピンで米軍基地を追い出した先例に学びつつ、沖縄らしい基地の平和転用をめざす。そのためにも、RQR を妄想から構想へと進化させたい。

(参考にした本: 『フィリピン民衆 VS 米軍駐留～基地完全撤去と VFA』 ローランド・G・シンブラン著 新田準訳 凱風社 2012 年)

沖縄トラム計画

参考資料

○ 交通権学会沖縄大会でもご協力いただいた「トラムで未来をつくる会」のウェブサイト
<http://okinawa-lrt.org/>

○ 基地跡地利用のコンペで島内トラムを組み合わせた案が最優秀賞に選定された。

トラム&グリーン・リンケージ沖縄 21
<http://www.pref.okinawa.jp/site/kikaku/...chosei/atochi/documents/c.pdf>

○ 沖縄県発表の参考資料

トラムに言及はないが基地を撤去し転用したほうが経済効果が高いとするシミュレーション。

「駐留軍用地跡地利用に伴う経済波及効果等検討調査要旨」 沖縄県知事公室基地対策課

報告書本編「駐留軍用地跡地利用に伴う経済波及効果等検討調査報告書」 野村総合研究所 / 都市科学政策研究所, 2007 年 3 月。

沖縄県駐留軍用地跡地対策沖縄県本部 HP

<http://www.pref.okinawa.jp/site/kikaku/chosei/...atochi/houkokusho/h18izenhoukokusho.html>

3. 2013 年研究大会概要

2013 年 7 月 20 日(土)～21 日(日)に埼玉大学にて下記の予定で開催いたします。ふるってご参加下さい。記念公園・統一論題の報告者は依頼中です。自由論題は報告者を募集しています。キャンパスへのアクセスは—

<http://www.saitama-u.ac.jp/access/accessmap.html>

タイトル	時間	テーマ
第 1 日 2013 年 7 月 20 日(土)		
理事会	10:30	
開会	13:00	
さいたまの鉄道を考える—過去・現在・未来		
記念講演	13:10	埼玉の鉄道と交通権(仮)
	14:10	さいたま市 LRT 計画(仮)
	14:40	ミニシンポジウム
休憩	15:20	
自由論題 1	15:30	LRT に関する報告(一部依頼予定)

自由論題 2	16:00	LRT に関する報告 (一部依頼予定)
休憩	16:30	
研究助成報告	16:40	
総会	17:20	
交流会	18:20	
第 2 日 2013 年 7 月 21 日(日)		
自由論題の応募状況により変更あり		
自由論題 3	9:30	
自由論題 4	10:00	
自由論題 5	10:30	
自由論題 6	11:00	
昼食	11:30	
統一論題テーマ「埼玉における地域と交通権に関する検討課題(仮)」		
統一論題 1	13:00	さいたまの交通問題 (検討中)
統一論題 2	13:30	公共交通の利便性の 定量化手法
統一論題 3	14:00	ローカルバスの事例 研究
統一論題 4	14:30	埼玉の防災交通につ いて
臨時	15:00	交通基本法に進展が みられた場合に臨時 報告を予定。
総合討論	15:30	
閉会	16:30	

4. 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の締切ではありません。)

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。

5. 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

○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。)

6. 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。

7. 部会開催報告

関東部会報告要旨

民主党政権下の交通政策を総括する

今田保会員

2012年12月の民主党政権破綻であるが、こと「交通政策」に関しても、迷走に次ぐ迷走であった。いわゆる「高速道路の無料化」という施策でも、国土交通大臣ばかりでなく、首相ですら不適切な発言が相次いだ。そもそも、このこの政権の3年5カ月中に、首相が3人、国土交通大臣が5人も入れ替わったのである。そして、高速無料化が他の公共交通機関、とりわけ瀬戸内海のカーフェリー業界に深刻な影響(廃業すらあった)を与えていたことに関し、2代目の国土交通大臣・馬淵澄夫は「産業構造の転換であるから、倒産するところが出て仕方がない」とまで言い放った。また、初代の前原誠司は「高速無料化の種は自公政権時代に蒔かれたものだ」と発言した。どちらも、そこに至るさまざまな経緯はあるが、民主党の政策とは関係ないと言わんばかりである。さらに、国連総会で「2025年までに地球温

暖化ガスの排出を25%削減する」と述べた初代の首相・鳩山由紀夫は、「高速道路無料化と矛盾するのではないか」との質問に対し、「高速道路の通行が増えれば、その分一般道路の通行が減るから影響ないと見ている」などという、まことにもって理解に苦しむ発言をしている。これらの施策は結局は、かの東日本大震災の影響から廃止となったものの、その混乱が投げかけたものは大きい。よって、この顛末と、「コンクリートから人へ」のスローガンにもかかわらず、整備新幹線3区間の新規着工を認可したこと、経営破綻した JAL(日本航空)の救済が、ANA(全日空)に著しく不利になったこと、事業仕分けなどと言いながら、静岡、茨城、岩国と次々に新空港を開業させたことなどを指摘した。これらは必ずしも不要とは言わないまでも、厳しい財政下でもなぜ進めるのかという、わかりやすい説明が欠けていた。要するに「グランドデザイン」が欠如していたのである。

これらについて述べたわけだが、桜井徹先生からは「民主党の交通政策のマニフェストの実際の文言に沿っての分析が必要」とのご指摘をいただいた。今後、心したい。また、学会員の一部の方々が尽力された「交通基本法」に関しては、それが結局は廃案に至ってしまった顛末を、上岡直見先生から披露していただけたことは、望外の喜びであった。これからは、再び復活した自公政権(安倍政権)の「国土強靱化政策」なるものの動向をウオッチングしていかなければならないと考えるところである。

視覚障害者が安全に利用できる鉄道を求めて～「上野裁判」が遺したもの～

森すぐる会員

1973年、日本国有鉄道(当時)高田馬場駅で全盲の上野孝司氏(当時42歳)がホームから転落し、ホーム上に上がろうとしたところを折から到着した電車とホームの間に挟まれ、死亡した。遺族は、十分な転落防止措置を講じなかった国鉄に責任があるとして損害賠償請求訴訟を提起。多数の支援を得て、一審では判決により原告勝訴、二審では、損害賠償額を減額されたものの、国鉄に対し、今後も視覚障害者の安全確保に留意する旨の和解条項を含み、その成果は「点字ブロック」の敷設や、山手線等で設置が始まった可動式安全柵(ホームドア)へと進んだ。

上野裁判で特徴的なのは、早くから「支援する会」が組織され、視覚障害者の当事者が傍聴活動や生活実態調査などに取り組んだことである。その中には、1974年に通学途上の大宮駅で転落死亡事故に遭った埼玉県立川越盲学校(現・塙保一特別支援学校)の関係者も多数いた。そのような動きの中で、視覚障害者が自らの権利意識を昂揚させ、社会に対して「安全に移動できる交通手段」を要求することにな

り、それを受けて様々な施策がとられるようになった。

埼玉大学で開催される研究大会での発表を視野に今後調査を進めていく。

【発表項目】

1. 上野裁判の軌跡
2. 上野裁判の特徴
3. 上野裁判が遺したもの

最近の交通計画分野の研究・資料紹介と交通権への適用

上岡直見会員

報告 1 交通基本法は 2012 年 12 月の衆議院解散の影響で廃案となり、今後の動向は不明である。一方、将来の人口動態や経済情勢、消費税増税など、公共交通の前途には明るい見通しが乏しい。自民党政権は「国土強靱化法案」を提出しており、自民党政権の発足によりこれが具体化しているが、ハード整備だけが災害時の被害軽減に効果的とは限らない。「交通権憲章」では災害時の救援・避難も交通権の一つとして掲げられている。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「(公)日本交通政策研究会・日交研シリーズ」と「第 46 回土木計画学研究発表会」(2012 年 11 月)から報告テーマを一覧し、これらの中から 16 文献について概要を紹介し、交通権との関連を検討した。(資料希望の方は上岡まで

sustran-japan@nifty.ne.jp)

報告 2 東日本大震災に起因する福島原発事故による避難、東北から関東にかけての津波による避難に際しては、多くの人々が自動車で移動したことによる「避難渋滞」が発生し、仙台市では渋滞車列ごと津波に巻き込まれた事例も発生している。報告として、福島第一原発避難に際しての渋滞発生の実態に基づき、「渋滞現象」を交通工学の視点から定量的に表現し、渋滞避難の発生を定量的に検討した。これより、2012 年 10 月に発表された「緊急防護措置計画区域(UPZ)」を設定すべき範囲として原発より 30km 圏内において、住民が自動車ですばやく避難することは現実には不可能であることを指摘した。なお「避難渋滞」は、すでに 40 数年前に湯川利和『マイカー亡国論』において先見的に指摘されていたことを紹介した。

8. 部会開催案内

九州沖縄部会【次回開催予定】

2013 年 3 月 2 日(土) 14 時 00 分～17 時 00 分
福岡市立西市民センター第 3 会議室

<http://www.nishi-civic-center.jp/index.html>

〒819-0005 福岡市西区内浜 1 丁目 4 番 39 号

TEL 092-891-7021(代表)

※福岡市地下鉄・JR 筑肥線 姪浜駅南口から徒歩 5 分

西鉄バス 内浜バス停下車すぐ

報告内容(報告者名の五十音字順です)

伊藤信勝様(田川市長、平成筑豊鉄道社長)

「平成筑豊鉄道の現状について(仮題)」

香川正俊会員(熊本学園大学)

「交通基本法案の分析(仮題)」

参加費無料

関東部会【次回開催予定】

【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 3 回	2013 年 2 月 2 日(土)	2 月 23 日(土)	2013 年 4 月 20 日(土)

※時間・会場についてはハガキで確認をお願いいたします。

(13:00～13:30 に関東部会理事会を開催)

○ 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。

※今回は残り 1 枠です。早めをお願いします。

メール:

住所:

9. 会員投稿

ななつ星 in 九州への期待

「移動手段」だけではない鉄道車両の使用方法

鈴木昌生会員

夜行列車で日本中を回った思い出のある私にとって今年度は、希望の年である。JR 九州が「乗車自体」を販売・提供するクルーズトレイン「ななつ星 in 九

州」の運行開始が予定されているからだ。無論、この列車は「非実用的夜行列車」であり、私が 10 代・20 代に乗車した「大垣夜行」や「ミッドナイト」や「あかつき」とは性格を異にする物だ。とはいえ、列車旅行のためだけに海外渡航を想像したことのある私にとっては国内にここまで「乗車そのもの」に徹した列車が登場することは大きな喜びであり、厳しい経営状況の中で敢えて新事業に挑む同社の姿勢には好感を抱く。せめて、大阪ぐらゐまでは「車輪」を伸ばして欲しい、というのが正直なところではあるが。ところで 2 年前の東日本大震災後に、沿岸被災地に客船が寄港し被災者を迎え入れた、という出来事があった。現代世界においては貨客船であるフェリーを除けば「海上ホテル」とも言える巨大客船の役割は「乗船そのもの」を販売・提供することだと思われ、「旅客夜行列車」も新幹線や航空機の普及した我が国においてそうした道に活路を求める提案がなされて来た。その客船同様夜行列車一より正確には寝台車等横になれる車両一も上記の様に「避難所からの避難所」という役割を今後は期待したい。カーテン 1 枚で仕切られた開放式寝台でも、体育館よりは安らげるのではないか。個室ならば尚安心・安全だろう。食堂車があれば温かい食事の提供も可能だ。鉄道が無事で、留置可能な場所があればそこに停車し、被災者を数日受け入れられないものか。毎日運転する列車では無い「非実用的夜行列車」こそ可能な使用方法である。客船と異なり、内陸部での災害にも軌間の幅さえ同じならば移動自体は困難では無い。「北斗星」「カシオペア」が運休を余議無くされていた時、JR 東日本にはこれをやって頂きたかった。「企業の社会的責任」だけでは無い。従業員の技能維持にも、「こんな列車が走っている」という広報・宣伝にもなる。また、相次ぐ夜行列車の削減により余剰寝台車を国外に売却するくらいなら、救援・復旧要員の宿泊所として使用もできたはずだ。被災地の付近を夜な夜な通過する列車では「今度はお客様としてお会いしましょう」というのは難しい。しかしレールが繋がっていれば遠隔地から車両を移動させることも可能なのだから、長期的視点に立てば顧客の開拓に繋がり、結局は鉄道事業者自身の宣伝・増収も見込める。「ななつ星 in 九州」が成功すれば、営業地域が比較的広大で国際空港乗り入れ路線も保有し、大都市圏も抑えている JR 東日本や JR 西日本が後に続くことも予想される。その際新車を用意するのであれば上記の様な使用方法も想定し、公的機関から財政的支援があつて良い、と私は思う。アンパンマントロッコやポケモン列車による社会貢献・被災者支援もいだろう。比較的安価な集客及び沿線活性化策一これもまた長期的視点に立った復興策と考えられる一なら SL 列車もよかろう。しかし、一時的とはいえ「食・住」を提供できる寝台列

車は被災者を「より」支援可能なはずだ。「特殊会社」JR 九州には「ななつ星 in 九州」のこういった利用法も是非検討して頂きたいし、電気自動車が震災において電源として注目された様に、移動手段以外の鉄道車両の使用法も技術的・法的・税務的な検討課題であると思う。

「大健闘」だった三江線増便バス実験

前田善弘会員

JR 西日本三江線で 2012 年 10~12 月の 3 ヶ月間にわたって行われた、路線バスの増便による「三江線増便社会実験」の利用状況などの結果がこのほど発表された。結果自体は広く報道されているので会員の中にもご承知の方が多いかと思うが、改めて沿線の地元二紙の報道を紹介すると、次のような内容になっている。

三江線増便バス利用伸び悩む

JR 三江線の広島、島根両県沿線 6 市町と JR 西日本米子支社などでつくる同線活性化協議会は 21 日、昨年 10~12 月に鉄道と並行して 1 日 17~23 本バスを走らせた増便実験の結果を発表した。バス利用者は 1 便平均 3.74 人と伸び悩んだ。

同支社総務企画課は「目立った潜在需要は見られなかったのではないかと。今後分析を進めたい」とした。6 市町でつくる同線利用改良促進期成同盟会長の景山良材・島根県美郷町長は「努力が足りなかった。三江線の利用促進へさらに対策を講じたい」としている。

期間中のバス利用者は 6,558 人で、1 日平均 71.2 人。月別では 10 月 1,712 人、11 月 1851 人、12 月 2,995 人だった。

10、11 月の利用者が 1 便平均 3.43 人と低迷したため 12 月、同協議会はバスを 1 日 17 便から 23 便に増便し、同県川本町もスクールバスを一部運休し利用を促した。だが、12 月の 1 便平均は 4.20 人とどまった。

通学、通院時間に最大 53 人乗った便があつた一方、1 カ月で 2 人しか乗らなかった便もあつた。

中国新聞(2013 年 1 月 22 日付)

<http://www.chugoku-np.co.jp/News/...>

Tn201301220017.html

「潜在需要あまりない」三江線増便バス実験結果

JR 西日本米子支社は 21 日、三江線(江津市一広島県三次市)の潜在需要見極めなどを目的に昨年 10 月から 3 カ月間実施した代替バスによる増便社会実験の利用者数の最終結果を発表した。各月の 1 便当たりの利用者数は 3~4 人台と低調に終わり、JR 側は「潜在需要はあまりなかったと受け止めざるを得ない」と厳しく評価した。

山陰中央新報(2013 年 1 月 21 日付)

<http://www.sanin-chuo.co.jp/news/modules/...>

news/article.php?storyid=536854004

この報道内容や関係者のコメントを見た限りでは、
「バス利用者は伸び悩んだ」
「目立った潜在需要は見られなかった」
「努力が足りなかった」

というように、もっぱらネガティブな表現ばかりが並んでおり、一見すると今回の増便バス実験の成果は芳しくなかったように見える。何より記事の見出しがネガティブなものであったことから、おそらくほとんどの読者は「成功しなかった」と受け止めたのではないだろうか。

だが、この記事を読めると、一つ大きな疑問が浮かび上がってくる。それは、「利用が伸び悩んだ」と結論付けられた根拠が、「1便平均の利用者数」のみに基づいていることである。具体的に言えば、本来ならば「どれだけ増えたのか」という増客効果こそが大事なはずなのに、なぜ、実験前後の利用者数の変化(実験前からどの程度、何パーセント増えたのか)に関する比較データが一切出ないのか、そしてなぜ、「不振」という結論が一人歩きするのか、という疑問である。

そこで、手元にあるデータから、実験前後の三江線利用者数をもとに、今回の増便バス実験による利用者の増加率を推計してみることにした。

2011年3月発行の『三江線沿線地域公共交通総合連携計画(素案)』によると、三江線内各駅の一日平均乗車人員の合計は、2009年の時点で324人となっている。

(参考

<http://sankousen.com/wp-content/uploads/2011/01/d16a1b925513783e923c83ae121bba7.pdf>)

これに対して、期間中の増便バス利用者数を見ると、3ヶ月間の一日平均で71.2人、とりわけ二次増便を実施した12月には96.6人(=2,995÷31)にも上っている。

したがって、上記のデータから推計すると、集計時期が異なるので厳密な比較はできないものの、12月では運行前と比べて約3割、また3ヶ月間の通しでも2割強の乗客増という成果をあげていることが推測される。

今回のバス増便実験は年度途中、学期途中の10月という中途半端な時期から始まっており、新学期・年度初めの4月からスタートする場合に比べて、交通行動の変容を促すことが難しい点には留意が必要だろう。また、沿線のもともとの人口集積の乏しさも合わせて考えれば、今回の増便バス実験で利用者が2~3割増えたということは、目覚ましいとはいかなくとも、相応の「需要開発」効果をもたらしたと言えるのではないだろうか。

また、12月の二次増便に合わせて、沿線の島根県川本町では町内のスクールバスの運行休止(一時的

な増便バスへの振り替え、機能統合)という措置をとったが、これによってさらに乗客が増えた成果も評価できるだろう。中国新聞の報道では「12月の1便平均は4.20人にとどまった」と、こちらにもネガティブな表現で片付けられているが、便数がさらに増えた以上、利用者数を便数で割れば数値がさほど伸びないのは当然である。うがった見方をすれば、都合の悪いデータばかり強調して、「成果が得られなかった」という結論に持っていきかかったのか、という気さえもする。ここはむしろトータルでの増客の成果や、最大で53人も乗車した便があった点などを強調してほしいところである。

以上の点から、私自身の認識としては、今回の三江線の増便バス実験の結果は、決して報道で述べられているような「低迷」などではなく、むしろ「大健闘」だったのではないかと考えている。その点で、新聞の見出しなどに踊らされることなく、多面的なデータに基づいた正しい評価が求められるのではないだろうか。

最後に、今回の増便バス実験を今後の三江線の利便性向上にどう生かすか、という点で3つほど提言したい。

1) 今回の増便バス実験では、曜日や便によって利用者数に大きな差があったことが推測される。そこで曜日別、便ごとに精査して分析の上、次に同様の社会実験を行う際には、利用の多い便のみに絞ることや、便によっては平日のみ運行(土曜・休日運休)とするなどの柔軟な対応が望まれる。

2) 今回のように短期間の取り組みでは、その効果を最大限に発揮することが難しく、ともすれば成果が得られないことを確認するための「実験のための実験」ということにもなりかねない。できれば定期券の新規購入など交通行動の変容を促しやすい、新学期・年度初めの4月からスタートして、また期間も1年程度とするなど、息の長い取り組みが望まれる。

3) その他、川本町スクールバスなどのような他の競合交通機関との調整や機能統合を検討するとともに、具体的な増客目標(例：前年同月比3割増、など)を現実的な数値で設定し、地域社会は目標達成に向けて全力でサポートする一方で、JRはバスダイヤのきめ細かな改善でそれに応えるといった相互協力の取り組みが望まれる。

10. 交通権関連行事

「移送サービスのつどい2013」

東京ハンディキャブ連絡会

移送サービスのつどいは、移送サービスを考えるつどい、移送サービス研究協議会と発展してきた流

れを引き継ぎ、その成果を踏まえより多くの関係者(利用者、運転協力者、運営者など)が気軽に集える場をつくろうと 2009 年からスタートしました。

◆プレ企画 2013 年 3 月 2 日(土) 11:00~17:00

東京ボランティア・市民活動センター

- ① 移送サービス(自家用有償旅客運送)なんでも相談会
- ② 移送サービスコーディネーター(運行管理責任者・車両管理責任者)のつどい
- ③ 福祉車両および移送サービス PR 資料展示会

◆メイン企画 3 月 3 日(日) 11:00~17:00

東京ボランティア・市民活動センター

リレートーク「移送サービスの現場から」

講演「道路運送法と向き合って 10 年、移送サービスはこれからどこへ？」秋山哲男氏(北星学園大学客員教授)

※ 詳細案内

<http://www.tokyo-handicab.net/lsouSa-bisunoTudo2013.html> よりプログラムをダウンロード。

11. 交通基本法の動向

交通基本法は昨年(2012)の第 180 通常国会で審議未了廃案となった。国土交通省では趣旨を共有する「交通政策基本法案(仮)」を提出すべく検討中である。内

容は国の交通政策や自治体、事業者の責務を総合的に規定する内容となる予定。ただし今国会には提出されない。(『交通新聞』2013 年 2 月 13 日より)

12. 会員著作物紹介

湯沢威・小池滋・田中俊宏・松永和生・小野清之 共著『近代ヨーロッパの探求 14 鉄道』ミネルヴァ書房刊、2012 年 9 月

松永和生会員 4 章「ドイツにおける鉄道の中央集権化と領邦」担当。

交通権学会ニューズレター

『トランスポート 21』第 50 号
 2013 年 2 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
 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>



JR 東日本花輪線 紅葉の湯瀬渓谷 湯瀬温泉～八幡平