



内部・八王子線車両

# 交通権学会ニューズレター トランスポート 21 第 56 号 2014 年 9 月 8 日



つんつくおどり

1. 会長就任挨拶
2. 2014 年研究度大会を開催
3. 2014 年度総会報告
4. 『交通権』第 31 号発行について
5. 2014 年度理事会体制
6. 来年度大会について
7. 部会案内
8. 会員投稿

## 1. 会長就任挨拶

「交通権 30 年」を迎えて

環境経済研究所 上岡直見

### 1. 交通権との出会い

私が交通権の考え方に接したのは、記憶している限り日比野正己編著『国鉄ローカル線は生きている<sup>1</sup>』（水曜社,1983 年）であった。この種の社会書が通常は置いてあるとは思えない某企業城下町の駅前書店で、列車の時間待ちにたまたま見つけた。この地域で地方交通線問題が起きていたわけでもなく、なぜこの本が書棚に並んでいたのか不思議である。同著には、現在まさに問題となっている生活保護受給世帯の交通問題も指摘されており、その先見性が評価できる。

個人的にはもともと交通事故や資源浪費の観点からマイカー交通に批判的であったことと、公共交通のサービスレベルによって今でいう QOL(生活の質)に著しい差が生じる状況に疑問を感じていた。公共交通を利用することは「権利」と位置づけるべきだという漠然とした考えは持っていたが、日比野著に接して「これだ!」と思った。ただし「交通権」という言葉は、すでに 1968 年の湯川利和『マイカー亡国論』において私的モータリゼーションとの関連において登場している<sup>2</sup>。一方で交通を「権利」として捉えることを強く否定する議論が存在することも、その後の研究の過程で知ることになった。

### 2. 湯川予言「マイカー地獄絵」の日常化

学会にとっては 30 年という節目であるが交通権の現状は楽観を許さない。湯川著でも指摘されたように私的モータリゼーションに起因する弊害は交通権の主要な論点の一つであった。しかし現実には、私的モータリゼーションの弊害を、さらに私的モータリゼーションを以て補わざるをえない負の循環が止まらなくなっている。

約 30 年前と現在について、交通に関するいくつかの指標を比べてみる。図 1 は全国都市パーソントリップ調査<sup>3</sup>より、三大都市圏と地方都市圏・平日と休日別に、1987 年と 2010 年の代表交通手段の分担率を比較したものである。なお同調査の「自動車」は一般に言うマイカーの意味であり、また自転車は二輪車に集計されている。

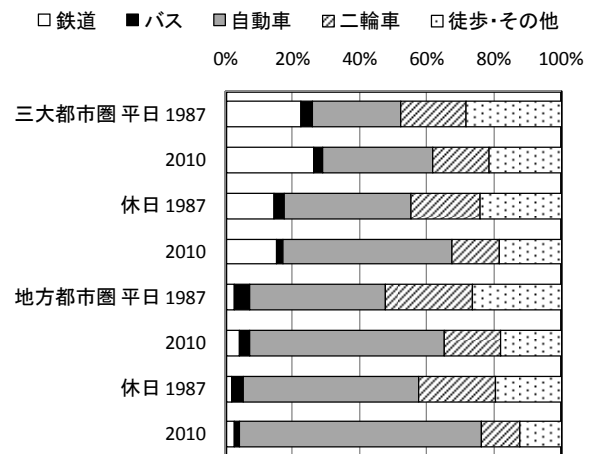


図 1 代表交通手段の分担率の変化

図 2 は同調査より、地方都市圏における年齢階級別の 1 人あたり自動車トリップ数の推移を示す。ここでは平日・男性のデータである。年齢層が高くなるにつれて自動車によるトリップ数は減少してゆくが、経年変化をみると殊に 75 歳以上の区分において自動車による移動が増加している。この 30 年の間に私的モータリゼーションへの依存

<sup>1</sup> 日比野正己編著『国鉄ローカル線は生きている』水曜社,1983 年。  
<sup>2</sup> 湯川利和『マイカー亡国論』三一書房,1968 年, p.266。

<sup>3</sup> 国土交通省「平成 22 年度全国都市交通特性調査」  
[http://www.mlit.go.jp/toshi/city\\_plan/toshi\\_city\\_plan\\_tk\\_000007.html](http://www.mlit.go.jp/toshi/city_plan/toshi_city_plan_tk_000007.html)

がますます高まるとともに、特に地方都市圏において、高齢者のモビリティは私的モータリゼーションによって担われている現実が示されている。

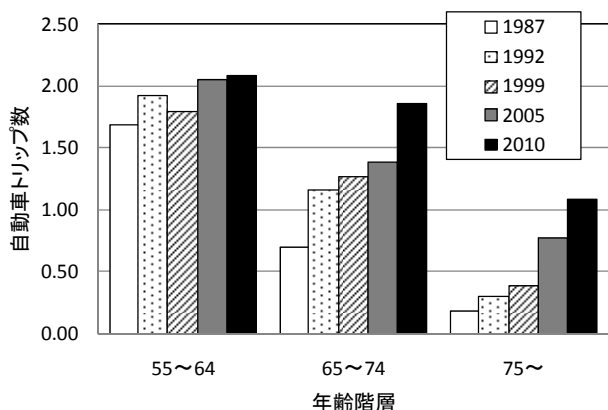


図2 年齢階層別の1人・日あたり自動車トリップ数

その一方で各人の自動車の利用可能性別(自動車なし・家族共有あり・自分専用あり)によるモビリティの差が生じている。図3は、自動車の利用可能性別の1人あたりトリップ数を示す。各々の都市圏ごとに、左の3本のグループは、全手段すなわち徒歩や自転車も合わせた1日の全トリップ数を示す。右の3本のグループは、そのうち自動車による1日のトリップ数を示す。すなわち自動車の利用可能性によりトリップ数に差が生じていることが示されている。

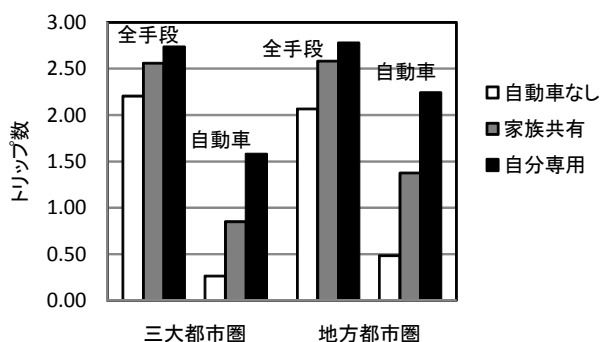


図3 自動車の利用可能性別トリップ数

ここで外出を必要とする目的や用件、すなわち潜在的トリップ需要は平均的には誰でも同じと仮定すれば、自動車の保有状況が移動の自由に影響を及ぼしていると推定される。ここで「自動車保有なし」でも自動車によるトリップ数が若干発生しているのは、止むを得ない移動のために他者に「乗せてもらう」という利用形態と思われる。しかしこの同乗は『交通権』No.9の金持氏の論稿<sup>4</sup>に

<sup>4</sup> 金持伸子「特定地方交通線廃止後の沿線住民の生活—北海道

もあるように他者の意志に依存した移動であって、物理的には移動できるが心理的負担を伴い「移動の質」の面からは問題がある。

さらに湯川予言が残念な形で実証された例もある。前出の湯川著では「人々はパニック感に襲われれば自動車で逃げようとするだろうし、それがパニック感を実際のパニックにしてしまうであろう<sup>5</sup>」と指摘している。

2011年3月の東日本大震災前までは、津波避難の際に自動車を利用すると渋滞が発生して逃げ遅れる恐れがあるため、徒歩を原則とするとなっていた。しかし実際には多くの住民が自動車を使用し、渋滞の車列ごと津波に呑まれた例も発生した。その経験にもかかわらず、2012年12月の余震では再び自動車避難による渋滞が発生した。実際のところ多くの避難所は、高台など徒歩や公共交通では生活できない場所に設けられており、自動車を持ち込まないと生活上の不便が著しい。

こうした経験から、次に起こりうる大規模災害に際しても、避難手段として自動車を利用したいという住民の希望が強く、市町村の避難計画では、徒歩原則を転換して、自動車による避難を許容あるいは前提とせざるをえなくなっている<sup>6</sup>。

### 3. 「交通基本法」の終焉

『交通権憲章』では「国民は、交通権憲章にもとづく「交通基本法」(仮称)の制定を国に要求し、その実現に努力する」となっている。しかし現実には「交通基本法案」を冠した複数の法案が紆余曲折を経た結果、2013年11月に「交通政策基本法<sup>7</sup>」として決着し、それまで辛うじて保持されてきた「移動に関する権利」の文言も消えた。

前述のように交通権学会として「交通権」を提唱してから約30年が経過しているが、国民の普遍的権利を規定する基本法とは全く枠組みが異なる形で決着した。関連の法律も交えて主な経緯を振り返ってみると次のようになる。

- 1991年2月「和歌山線格差運賃返還請求事件」和歌山地裁判決。
- 2000年2月「信越本線廃止許可処分取消請求控訴事件判決」東京高裁判決。
- 2000年6月「高齢者、身体障害者等の公共交通機関を利用した移動の円滑化の促進に関する法律(交通バリアフリー法)」成立。

の場合—『交通権』No.9, p.45, 1991年。  
<sup>5</sup> 前出2, p.256。  
<sup>6</sup> 内閣府防災対策推進検討会議 津波避難対策検討ワーキンググループ第5回会合 資料3「自動車で安全かつ確実に避難できる方策」  
<http://www.bousai.go.jp/jishin/tsunami/hinan/5/index.html>  
<sup>7</sup> 「交通政策基本法」  
<http://law.e-gov.go.jp/htldata/H25/H25HO092.html>

- 2000年頃 民主党内で「交通基本法」検討、「移動に関する権利」との用語。
- 同案についてパブリックコメント実施後、第154回国会に「交通基本法案」として議員提出(社民党と共同)。
- 同法案は2003年7月に審議未了廃案。
- 2006年1月からの第164回国会で「高齢者、障害者等の移動等の円滑化の促進に関する法律(バリアフリー新法)」が成立、旧法廃法。
- 2006年9月からの第165回国会に地方分権等を加えて民主党(社民党と共同)で議員提出。「移動に関する権利」と記述。第171国会中に解散のため廃案。
- 2007年1月からの第166回通常国会で「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律」内閣提出、成立。
- 2009年に民主党政権が発足し、2009年～2010年にかけて交通基本法に関する検討会やパブリックコメント等<sup>8</sup>を実施した。
- 2010年11月からは交通基本法案検討小委員会開催<sup>9</sup>。結局「移動権を規定することは時期尚早」と取りまとめられた<sup>10</sup>。しかし、いつ・どのような条件になれば「尚早」ではないのかという点に関する議論はなかった。
- 2011年3月からの第177回国会において民主党政権の内閣法案として提出した直後に東日本大震災が発生。以後3回次にわたる国会で継続審議を繰り返したが、2012年10月からの第181国会中に解散により廃案。
- 2013年10月からの第185回国会で「交通政策基本法案」が自・公内閣提出、可決・成立。この時点で移動権の概念も消滅。
- 2014年8月5日に交通政策審議会・社会資本整備審議会合同の「第4回交通政策基本計画小委員会<sup>11</sup>」において交通政策基本法に基づく基本計画として「交通政策基本計画中間取りまとめ(案)<sup>12</sup>」が発表された。(本稿執筆時点)

『交通権憲章』で想定した基本法に相対的には最も近かった2009年の民主党提出法案でも「交通権」の用語は採用されず「移動に関する権利」にとどまった。さらに成立した交通政策基本法ではその「移動権」も消えた。交通基本法の具体化にとって民主党政権という機会があったものの、

交通権学会としてはこれを具体的に活用することはできなかった。

「交通政策基本法」において、辛うじて交通権との接点を有する内容は「国民の自立した日常生活及び社会生活の確保」「国民等の交通に対する基本的な需要の充足」などである。なお第185回国会の国土交通委員会の審議で穀田恵二委員(日本共産党)から「交通政策基本法の名称を交通基本法に戻す」「移動に関する権利を明記する」等の修正提案が出されたが否決されている。

なお本稿では「交通政策基本法」には良い評価を与えていないが、2014年2月に開催した「交通政策基本法シンポジウム」では、長らくこの法案にかかわってきた辻元清美議員(民主党)や、会員の報告者から、課題は残るが交通問題の手がかりとなる法律であり、これをどう活用してゆくかが今後の課題であるとの意見も示された。

#### 4. 国土のあり方との関連

さらに「交通政策基本法」では『憲章』で全く想定していなかった内容が盛り込まれ法律の性格が一変している。「我が国の産業、観光等の国際競争力の強化及び地域経済の活性化その他地域の活力の向上に寄与」等の記述である。一見すると地域交通の充実とも読めるが実際はそうではない。

同法の付帯決議<sup>13</sup>においては「交通に関する施策の推進に当たっては、交通政策基本法案に基づく「交通政策基本計画」と、社会資本整備重点計画法に基づく「社会資本整備重点計画」を車の両輪として取り組み、もって、今後の国土・地域づくりの指針となる、中長期を見据えた、新たな「国土のグランドデザイン」の実現に寄与すること」とされている。

「国土のグランドデザイン<sup>14</sup>」は国土交通省の検討資料で、かつての「全総」に相当する国土基本計画の考え方である。それによると、2050年の国土の姿として1kmメッシュでみた場合、現時点で人が居住しているメッシュのうち2050年にはその6割の地域で人口が半減以下になり、さらにその3分の1すなわち全体の約2割では無人地帯になる推計を前提としている。

図4はそのうち東北圏の状況を示している。モノクロ印刷では分かりにくいと思われるが、薄いグレーは人口が0～50%減少、濃いグレーは50～100%減少、黒は非居住地化(2010年に人が居住し

<sup>8</sup> 国土交通省総合政策局「交通基本法検討会」  
[http://www.mlit.go.jp/sogoseisaku/transport/sosei\\_transport\\_fr\\_000040.html](http://www.mlit.go.jp/sogoseisaku/transport/sosei_transport_fr_000040.html)

<sup>9</sup> 国土交通省総合政策局「交通基本法案検討小委員会」  
[http://www.mlit.go.jp/sogoseisaku/transport/sosei\\_transport\\_fr\\_000067.html](http://www.mlit.go.jp/sogoseisaku/transport/sosei_transport_fr_000067.html)

<sup>10</sup> 「交通基本法案の立案における基本的な論点について」  
2011年2月 <http://www.mlit.go.jp/common/000135392.pdf>

<sup>11</sup> 「第4回交通政策基本計画小委員会」  
[http://www.mlit.go.jp/policy/shingikai/sogo12\\_sg\\_000079.html](http://www.mlit.go.jp/policy/shingikai/sogo12_sg_000079.html)

<sup>12</sup> <http://www.mlit.go.jp/common/001050404.pdf>

<sup>13</sup> 第185回国会閣法第17号「交通政策基本法案に対する附帯決議」

<sup>14</sup> 国土交通省「国土のグランドデザイン 2050～対流促進型国土の形成～」2014年7月。  
[http://www.mlit.go.jp/kokudoseisaku/kokudoseisaku\\_tk3\\_000043.html](http://www.mlit.go.jp/kokudoseisaku/kokudoseisaku_tk3_000043.html)

ていたメッシュが無人化)と予測されている。なお白地の部分はもともと人が居住していない山地等である。仙台周辺に増加のメッシュも点在するが、図では読み取れないほどの少数である。

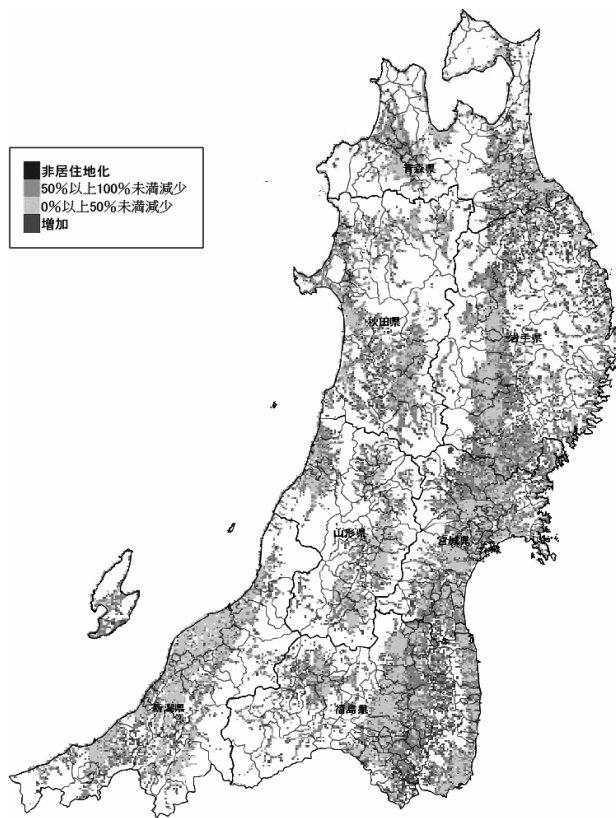


図 4 東北圏 2050 年の人口増減状況 (2010 年との比較)

メッシュ単位の人口予測方法には異論があるかもしれないが、一見して公共交通にとって厳しい状況が出現することがわかる。市町村レベルの地域交通はもとより、新幹線を除く在来幹線にとっても厳しい。現在でも地域交通の増収・増客の取り組みは各地で行われているが、基盤となる地域人口が 50%あるいはそれ以上の減少となると、交通事業者の対応では限度がある。

「国土のグランドデザイン」では「高密度移動社会の実現」として、交通政策基本法に基づき、複数のモード・事業者の連携によるサービス向上など、交通に関する施策を総合的かつ計画的に推進する」としており交通権の観点からプラスに評価できる記述もある。

しかしそれと並列して「リニア中央新幹線の開通により、東京・名古屋・大阪が 1 時間で結ばれるが、これと併せて、大阪から南西日本へ、東京から北東日本へ、さらにはメガリージョンから世界へつなげる」との記述がみられる。

また災害時の代替ルートの確保等を理由として首都圏環状道路の整備等も記述されている。日本

の人口全体が縮小してゆく趨勢の中での「メガリージョン」と、前述のメッシュ単位での将来人口推計と併せて解釈すると、地方は捨てて大都市集中をさらに促進する方向性が示されている。

2009 年の政権交替、さらに 2012 年の政権再交替という政治的状況の揺り戻しもあり「交通政策基本法」にインフラ建設促進という思いもよらない性格が付与されることとなった。ここに、国民の権利としての「交通権」を法的に位置づける可能性は途絶えた。「交通政策基本法」の改正や補足では、国民の普遍的な権利としての交通権を規定することは考えられないであろう。

また 30 年前には、自家用車の増加が続けば環境への負荷が重大になると予想された。しかしハイブリッド車を中心とする省エネ型の自家用車の大量普及により、温暖化等の環境制約を問題とした議論は近年では強い説得力を持たなくなっている。むしろ公共交通の利用人口の減少により、人 km あたりで評価した公共交通の環境負荷が増加してゆき、程なく逆転する可能性がある<sup>15</sup>。

ソニー損保(株)の調査<sup>16</sup>によると 2014 年の盆期間の帰省旅行に際して利用する予定の交通手段についてアンケート調査(複数回答許容)を行ったところ「自家用車」90.0%、「鉄道」13.9%、「飛行機」5.1%となり圧倒的に自家用車が優勢である。

それでは自家用車の利用者が移動の自由を謳歌できるのかということと必ずしもそうではない。同調査によると、ガソリン価格の高騰によって「帰省の取りやめ」「帰省手段の変更」を検討した割合は 18.4%あったという。この点も湯川予言の「地獄絵」につながる一過程である。

## 5. 日本の鉄道のサービスレベル

かつて冷戦時代に、旧ソ連・東欧の物資配給の行列を揶揄して「我々自由世界の人間は、行列の存在そのものが、何らかの権利の侵害が存在することを示すと考える」と豪語していた論者がいた。それでは現在の日本の鉄道はどうだろうか。

余りにも事業者側の都合と効率優先のため、利用者が「がまん」するのが当たり前という姿勢がみられる。本来は「混雑」さえなければ大きな問題とならない現象を、乗客の「マナー」の問題として済ませようとしている。整列して順番を待ち隙間なく詰めて座ることが「美風」のように捉えられる社会は QOL が高いと言えるだろうか。

筆者は通勤で横浜から JR 東日本の東海道線を利用している。朝の混雑時には島式ホームで両面

<sup>15</sup> 伊藤圭・加藤博和・柴原尚「日本における地域内旅客交通 CO<sub>2</sub> 大幅削減のための乗合輸送機関導入必要量の算定」『第 42 回土木計画学研究発表会講演集』CD-ROM, 2010 年。  
<sup>16</sup> 「お盆の帰省に関する調査(2014 年)」  
[http://from.sonysonpo.co.jp/topics/pr/2014/08/20140804\\_01.html](http://from.sonysonpo.co.jp/topics/pr/2014/08/20140804_01.html)

交互発車が行われる。双方に面した並び位置の行列が互いにホームの反対側まで達し、さらにその外側(線路側)を利用者が綱渡りのように歩く。しかしホームに駅員の姿はなく「お客様のご理解・ご協力」で片付けられているのみである。

乗客にあたかも強要のようにマナーを求める一方で、JR 東日本が IC カード情報の不適切な販売<sup>17</sup>、情報機器会社が駅監視カメラの画像を無断転用<sup>18</sup>など、節度を欠いたデータ利用と、むしろ権利の侵害も招きかねない事案が次々と発覚している。こうした問題も交通権の一つの側面として議論する必要があるのではないだろうか。

日本の鉄道は、速達性・利便性・定時性などの指標では国際的に高いレベルにあるが、あまりにも効率優先で余裕がない。平常時でもラッシュ時には階段に人が詰まって動かなくなる。「混雑」そのものがサービスレベルの低さに直結する。

相対的にサービスレベルが高いと思われる新幹線でも、コンコースの「待合室」にすら空席がなく、近年は分煙が徹底された点だけはましであるものの立ったまま列車を待つような状況が繁忙期だけでなく通常期にも常態化している。

筆者は 2014 年 8 月に新大阪から鹿児島中央まで山陽・九州新幹線を利用した。前述のような雑然とした待合室の環境にうんざりして早目にホームに上ったが、12 時 59 分発の『さくら 557 号』は、折返し運用の車内整備のためにすぐには乗れず、ドアが開いたのは 56 分だった。

筆者は指定券を持っていたし単独行動なので、暑いのをがまんする他には大きな問題はなかったが、これが自由席で幼児同伴などという状況であったら、あまりの煩わしさに「もう鉄道の利用はお断り、次はできるだけ自家用車にしよう」と考える人がいてもおかしくない。

割高な運賃・料金も問題である。家族で長距離を移動しようとする、小児運賃・料金の設定はあるにしても人数分だけ運賃・料金が必要な鉄道は圧倒的に不利である。子育て世代の勤労者世帯にとっては年間の経済的な蓄えがそれだけで飛んでしまう。

日本民営鉄道協会は毎年、鉄道係員に対する暴力の実態を公表している<sup>19</sup>。飲酒が背景にあるケースが多いが、券売機や自動改札機が発端となったトラブルが少なくない。鉄道事業者の都合だけを優先した省力化・効率化が乗客のストレスを誘発しているのではないか。

事業者ごとに機能や使い勝手が異なる多機能券

売機や、自動改札でも途中下車を処理できたりできなかつたり、有効券を投入しても反応が遅くゲートが閉まって不安を感じる自動改札(新幹線)、同じ JR 駅なのにネット予約や IC 乗車が会社が異なると対応しないなどの乱雑さがみられる。

IC カードの接触時間の不足でエラーが多発すると「しっかりタッチ」などステッカーを貼って「利用者のほうが機械の都合に合わせる」という姿勢を示す一方で、同じ場所に利用と関係ない広告シールを無秩序に貼るなど、鉄道好きの筆者でさえ不愉快なケースに頻繁に遭遇する。

図 5 は東急電鉄 8500 系車両(半蔵門線乗入れ)に現在も掲げられている「ローレル賞<sup>20</sup>」のプレートである。この賞は「鉄道友の会」がその年の主として技術面や先進性に優れた車両に優れた車両に授与するとされているが、8500 系は 1976 年の授与であり既に 40 年近く経過している。

優れた車両だから長く使われていると解釈することもできるが、同時期の車両の中には既に第一線を退いている例がみられるほどの年数を経て、オリンピックを開催する東京の主要路線に 40 年前の「先進的」車両が使用されている現状は自慢になるとは思えない。



図 5 東急電鉄 8500 系のローレル賞プレート

## 6. 交通権運動の新たな側面

この 30 年、実態としてマイナス面ばかりではない。例えば「車いすによる鉄道利用」という面では、大都市に限定されるものの大きな進展が得られた。もっともこれは長年にわたる障がい者運動とバリアフリー法・同新法の効果が大きく、交通権学会としてはあまり関与できなかった。

反面で「バリアフリーといえは車いす」という固定概念が定着した傾向もあり、多岐にわたる障害への対応<sup>21</sup>はまだ十分ではない。車いすに限っても、地方路線で「車いすスペース」を設けたと称する車両が投入されているものの、昇降設備も

<sup>17</sup> JR 東日本「Suica に関するデータの社外への提供について」[http://www.jreast.co.jp/pdf/20140320\\_suica.pdf](http://www.jreast.co.jp/pdf/20140320_suica.pdf)

<sup>18</sup> オムロン(株)「弊社グループ会社の研究開発における画像情報利用に関するお詫び」<http://www.omron.co.jp/press/2014/07/c0712.html>

<sup>19</sup> 日本民営鉄道協会「鉄道係員に対する暴力行為の件数・発生状況について」<http://www.mintetsu.or.jp/association/news/2014/7935.html>

<sup>20</sup> 「鉄道友の会」ブルーリボン賞・ローレル賞 <http://www.jrc.gr.jp/award/bl/index.htm>

<sup>21</sup> たとえば発達障害等への対応。研究大会・西島報告を参照。

ない無人駅が続くワンマン運転の区間で現実に運用するつもりがあるのかという疑問もある。

1990年代の新自由主義・市場原理に起因する弊害の反省に立ち、2007年に「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律」が自民党政権で成立した。しかしこの頃から盛んになったLRT推進の議論とは裏腹に、路面公共交通の改善は局部的にとどまっており、年度ごとのバス廃止路線の数字をみても抜本的な改善はみられない。

地方都市の交通事業者は極度の節約に努力しているが、それでも運賃が割高であるため、郊外から都市中心部に家族で往復すると1万円札が消えてしまう。その一方で2014年7月に安倍首相は、燃料電池車の普及策として「(1台あたり)少なくとも200万円の補助をしていきたい」と述べた<sup>22</sup>。社会的な費用・便益分析の観点からみても極めて整合性を欠いた政策である。

何件か発生したバス事故を契機に、規制緩和の行き過ぎが指摘されている。規制緩和により安全性が低下するという危惧に関しては、規制緩和推進論の側からは「競争の促進による安全性の低下は予測可能であるから、悪質な事業者は事前に淘汰される」との説明<sup>23</sup>がなされていた。

この議論の時点ではJR西日本福知山線事故や、一連の高速バス事故、JR北海道問題はまだ起きていない。これに対して筆者は「安全性の低下は実際に事故が起きることによってしか検証されない」と指摘<sup>24</sup>した。実際はまさに筆者が指摘した通りに推移した。しかしこれらも規制緩和政策の結果と考えられる。

交通権学会は、会則第2条で「本会は、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を図ることを目的とする」としているように、研究面と運動面の双方を重視することを旨としている。

交通や都市政策に関する各種市民団体の活動が活発に行われている現状と比べると、交通権学会の活動は低調である。東北新幹線の並行在来線問題では、交通権学会でも以前に活発な議論が行われたが、2015年からの北陸新幹線開業に伴う並行在来線・北越急行の議論は少ない。

運動面が低調である一方で、研究者が集う学会と名乗って恥ずかしくない研究的レベルが維持されているかという点にも疑問がある。社会に対する研究成果の還元的面からは、他の学会等で報告されている成果があればそれを利用すればよいことである。交通権学会ならではの議論がなければ社会的に存在をアピールすることはできない。

<sup>22</sup> 首相官邸ホームページ  
[http://www.kantei.go.jp/jp/96\\_abe/actions/201407/18fukuoka.html](http://www.kantei.go.jp/jp/96_abe/actions/201407/18fukuoka.html)

<sup>23</sup> たとえば中条潮『規制破壊』東洋経済新報社、p.146, 1995年。  
<sup>24</sup> 上岡直見『クルマの不経済学』北斗出版、p.173, 1996年。

このような懸念に対して、最近若手の会員を中心に、地域交通の分野において、自治体や住民と協働して実践的な活動<sup>25</sup>が行われていることは注目される。その一端は2014年7月の四日市大会で報告された。(本号第2項参照)

ただし筆者が以前から疑問を抱いている点もある。交通権が国民に保証されるべき普遍的な権利であるとするならば、「市民運動が活発な地域では地域公共交通サービスが維持できるが、活発でない地域では維持できない」という性格であってよいのだろうかという点である。

国民一般がその居住地にかかわらず利用できる雇用保険や生活保護その他の支援・扶助サービス～窓口の対応に関する個別差はあるが～に関してそのような区別はみられないことから、交通権の制度的な位置づけは依然として課題であろう。

交通権は憲法、特に第25条を起点としていることは確かであるが、これを一般化して社会的困窮者の救済制度として考えると「社会保険型」「公的扶助型」「社会福祉型」など異なったアプローチがあり、各々費用の負担の仕組みも異なる。国も地方も財政難の中、基本的人権さえ制限しようという発想も起きている状況下で、交通権をどのように考えてゆくべきか改めて問われている。

交通権の問題意識として一方の大きな柱であったはずの私的モータリゼーションの問題に関しては、関東部会や2014年2月の基本法シンポジウムで交通事故に関する報告はみられるが、本質的な問題としても湯川氏が提起した都市計画や道路計画についての報告が、最近ほとんどみられないことも残念である。

『憲章』は一つの成果であるが、関心の対象が公共交通に限られ、交通権を先駆的に提起した湯川著『マイカー亡国論』の基本的なテーマである土地利用・都市計画についての関心は乏しかった。ここで「交通権30年」を契機に、交通権憲章に規定された10分野、すなわち「平等性・安全性・利便性・文化性・環境保全の尊重・整合性・国際性・行政の責務・交通事業者の責務・国民の責務」を再度俎上に載せ、実態把握と分析、政策提言について、できれば分野ごとにプロジェクトリーダーを設けて問い直すことを提案したい。なお本稿はあくまで筆者の私見であり、理事会等で決定したのではないのでご了解いただきたい。

## 2. 2014年度研究大会

2014年7月19～20日に「2014年度研究大会」および「会員総会」が開催されました。

<sup>25</sup> 「生活バスちばにう」「四日市の交通と街づくりを考える会」「交通まちづくり戦略会議」など。

2014年7月19日

交通権学会会長 桜井徹氏 挨拶



自由論題1 座長:上岡直見(環境経済研究所)

可児紀夫(東海自治体問題研究所) 「交通権を保障する地域交通政策～ 災害時輸送調査をふまえて～」

下村仁士(尚綱大学) 「ユニバーサル・サービス概念からの交通権思想へのアプローチ」

自由論題2 座長:森すぐる(社会構想研究所)

井上俊孝(西九州大学) 「障害者割引運賃とICカードの利用についての最近の変化」

西島衛治(九州看護福祉大学) 「発達障害者にとっての交通権と福祉のまちづくりー障害特性と当事者の視点を踏まえた支援の方法を考えるー」

研究助成報告 座長:香川正俊(熊本学園大学)

前田善弘(NPO法人交通まちづくり戦略会議)・大塚良治(湘北短期大学) 「千葉ニュータウン地域における新たなバス運行の意義ー『生活バスちばにう』運行実現までの軌跡ー」

会員総会 本号第3項を参照願います。

懇親会(大正館)

2014年7月20日

エクスカーション(内部・八王子線乗車・日永つんつく踊り見学・東海道日永郷土資料館(内部・八王子線歴史資料収蔵)見学



四日市市長 田中俊行氏 挨拶



統一論題の部 テーマ「四日市から発信する公共交通活性化への示唆」

統一論題1 座長:可児紀夫(東海自治体問題研究所)

大塚良治(湘北短期大学) 「ステークホルダーアプローチに基づく鉄道の活性化」

安藤たみよ(北勢線とまち育みを考える会) 「北勢線の存続・再生運動をつうじての市民参加の意義」

統一論題2 座長:榎田基明(企業組合Fuu空間計画)

西脇良孝(NPO法人生活バス四日市) 「地域住民と地元企業による新しいバスサービスシステム」

前田善弘(NPO法人交通まちづくり戦略会議) 「三重県下の地域バス交通をめぐる二つの潮流ーこれまでの意義・課題と四日市への提言ー」

パネルディスカッション「内部・八王子線の存続問題から見る四日市の公共交通の課題と展望」

コーディネーター 大塚良治(湘北短期大学・NPO法人四日市の交通と街づくりを考える会)

パネリスト

山本勝久(四日市市役所都市整備部理事)

芳野正英(四日市市議会議員)

安藤たみよ(北勢線とまち育みを考える会)

下村仁士(尚綱大学・NPO法人四日市の交通と街づくりを考える会)

前田善弘(NPO法人交通まちづくり戦略会議)

太田祐治郎(四日市あすなろう鉄道(株))

閉会の言葉 交通権学会会長 上岡直見氏

### 3. 2014 年度会員総会報告

2014年7月19日に会員総会が開催され下記の報告がなされました。

#### I 2013 年度の活動について

##### 1. 会務全般

(1) 研究関連

- ・第 28 回研究大会・総会(2013 年 7 月 20~21 日、埼玉大学)
- ・学会誌『交通権』第 30 号の遅延処理について
- ・学会誌『交通権』第 31 号の遅延について
- ・ニューズレター『トランスポート 21』の発行(計 4 回) 第 52 号(2013 年 8 月 15 日), 第 53 号(2013 年 11 月 15 日), 第 54 号(2014 年 1 月 31 日), 第 55 号(2014 年 6 月 7 日)
- ・大会・総会案内、ならびに理事選挙投票用紙の発送(2014 年 6 月 7 日)
- ・同時に、参加確認・現況確認ハガキを郵送(返信 67 枚)【参加 24, 18, 26】

(2) 部会関連

- ・関東部会(2013 年 12 月 14 日, 14 年 1 月 25 日, 4 月 19 日、いずれも早稲田大学)
- ・中部関西部会(2014 年 4 月 26 日、四日市総合会館)
- ・九州沖縄部会(2013 年 8 月 24 日熊本学園大学, 14 年 3 月 22 日九州看護福祉大学)

(3) 理事会関連

- ・第 1 回:2013 年 7 月 21 日(埼玉大学)  
議題 2012 年度会務報告  
2013 年度予定審議  
四日市大会プログラム委員会の決定
- ・第 2 回:2013 年 11 月(メーリングリストを利用した持ち回り理事会)  
議題 過去の会誌誤植記事への対処について  
Cinii への会誌第 1 号から 16 号までの登録について
- ・第 3 回:2013 年 12 月(メーリングリストを利用した持ち回り理事会)  
議題 交通政策基本法シンポジウムの開催について
- ・第 4 回:2014 年 5 月(メーリングリストを利用した持ち回り理事会)
  - ・議題 社会貢献賞の審査結果承認  
入会申込者の承認
  - ・理事懇談会 2014/07/18(大正館)  
議題 社会貢献賞選定の件

2. 入退会(敬称略)

(1) 新規入退会者

入会 なし  
退会 前田敏章氏

(2) すでに承認された入退会

入会 米田晴彦氏  
退会 片岡昇氏 大矢勝氏

(3) 現会員数

正会員 178、学生会員 13、賛助・団体会員 9、名誉会員 1 計 202 名

3. 2013 年度決算報告(p.12 を参照願います)

4. 研究奨励助成(2013 年度)について

・前田善弘・大塚良治会員に与えられ、大会にて研究成果報告を発表する

5. 交通権学会社会貢献賞について

応募 1 件あったが再検討とする。

6. CiNii への追加登録について

会誌『交通権』(PDF 判の第 1 号から第 16 号、ならびに第 30 号)の CiNii への追加登録手続きが完了した。いずれも年度内にはアップされる見通し。

7. 交通政策基本法シンポジウムの開催

昨年末に交通政策基本法が成立したのを受け、2014 年 2 月 28 日、衆議院第二議員会館第一会議室にて学会主催のシンポジウムを開催した。

8. 理事選挙結果について

本学会の理事任期は 3 年と決められており、現理事会は今年度までです。上岡直見理事と青木俊昭理事を選挙管理委員のもとで、6 月末締め切りの郵送投票で選挙を行いました。7 月 5 日に森すぐる理事と塚本敬会員の立ち会いの下で開票され、以下の方々が得票されました。詳細は別掲の通りです。

西村弘、上岡直見、桜井徹、安部誠治、近藤宏一、森すぐる、香川正俊、安藤陽、榎田基明、青木真美、曾田英夫、下村仁士、可児紀夫、岡崎勝彦、戸崎肇、宇都宮浄人、照屋寛之、青木俊昭、大塚良治、小山徹、岡本浩、日比野正己、武田泉、堀内重人、前田善弘、藤田崇義、飴野仁子、石崎祥之、井本正人、植田和弘、国府田諭、佐藤健宗、富山和子、中川武夫、西島衛治、藤井憲男、風呂本武典、松川由実、松原光也、宮沢康則、村松昭夫、森田優己

9. その他

・緑色交通との交流継続が困難な状況について

II 2014 年度の活動について

1. 2014 年度事業計画

(1) 研究関連

①研究大会・総会



- ・第 29 回(2014 年度)研究大会・総会の開催(7 月 19 日・20 日、四日市総合会館)
- ・第 30 回(2015 年度)研究大会 未定
- ②各ブロックの部会活動を行う

- (2) 研究奨励基金  
・今年度はありません

- (3) 交通権学会社会貢献賞について  
今後の進め方について検討

2. 2014 年度予算案(p.12 を参照願います)

3. その他  
意見: 30 周年にふさわしい取り組みをすべき。  
部会活動の充実が必要である。

4. 『交通権』第 31 号発行について

『交通権』第 31 号の発行が遅れご迷惑をおかけしております。9 月初～中旬に発行予定です。

5. 2014 年度理事会体制

2014 年度第 1 回理事会にて下記体制が決定されました。(一部調整中)

担当	氏名
会長	上岡直見
副会長	香川正俊
事務局長	大塚良治
事務局会計担当	近藤宏一
ホームページメーリングリスト	榎田基明
会誌編集委員会	榎田基明 青木真美 (他調整中)
大会実行委員会	香川正俊 大塚良治 上岡直見 (他調整中)
大会プログラム編集委員会	(調整中)
研究奨励基金審査委員会	安藤陽 (他調整中)
社会貢献賞審査委員会	安部誠治 安藤陽
国際交流担当	安部誠治
ニューズレター	上岡直見 森すぐる
研究企画委員会	(調整中)
関東部会	戸崎肇 曾田英夫 大塚良治
中部関西部会	可児紀夫 榎田基明 青木真美 風呂本武典(幹事)
九州部会	下村仁士 前田善弘(幹事)
会計監査	飴野仁子 宇都宮浄人

6. 来年度大会について

2015 年 7 月 19 日～20 日(予定)に東京・早稲田大学で調整中です。詳細は後日案内いたします。

7. 部会案内

6.1 関東部会開催案内および報告募集

平成 26 年度は次の予定で開催いたしますのでお知らせいたします。対象の方にはハガキで連絡いたします。

日時 13 時 30 分から 17 時まで  
場所 早稲田大学(部屋は後日確認します)

	募集開始	募集締切	開催日
第 1 回	8 月 30 日(土)	9 月 20 日(土)	10 月 25 日(土)
第 2 回	11 月 22 日(土)	12 月 13 日(土)	2005 年 1 月 24 日(土)
第 3 回	2 月 7 日(土)	2 月 28 日(土)	4 月 18 日(土)

一回 3 名の予定です。積極的なご発表と多数のご出席を期待しています。担当理事・曾田英夫氏あてに 200 字程度の要旨を書いてお申込み下さい。

6.2 中部関西部会開催案内

2014 年度 第 1 回中部関西部会  
2014 年 10 月 28 日(火)18 時 30 分  
名古屋第一法律事務所 3 階会議室  
〒460-0002 名古屋市中区丸の内 2-18-22 三博ビル 5 階

講演 交通政策基本法と交通権(仮題)  
講師 岡崎勝彦 愛知学院大学  
報告 交通政策基本法の動向(仮題)  
報告者 可児紀夫 地域社会総合研究所  
部会は、「公共交通としての JR のあり方を考える愛知懇談会」と共催で行います。

6.3 九州沖縄部会開催案内

今年度は 3 回開催を目標に調整中です。詳細は後日案内いたします。

## 8. 会員投稿

(続報) 日暮里・舎人ライナーの終列車時刻にまつわる疑問

半沢一宣

『トランスポート21』第54号所収の拙稿「日暮里・舎人ライナーの現状と課題」で触れた標記の問題について、その後の動きを紹介し、会員各位のご意見を頂戴したく思う。

### 1. 事実経過

筆者は上掲の拙稿で、土曜・休日ダイヤでは日暮里発の最終列車(日暮里0:00発)には東海道新幹線の最終列車「のぞみ64号」(東京23:45着)からでは間に合わない問題があることを指摘しておいた。

この件のそもそもの発端は、筆者が2012年9月5日に足立区の公式ホームページから投稿した「区長へのメール」である。筆者が上記の問題を指摘し、土曜・休日ダイヤの終列車時刻を繰り下げるよう、東京都交通局(以下「交通局」と略記)へ働きかけて欲しい旨を要望したものである。

これに対して同月14日付で、足立区の交通対策課から回答が届いた。その要旨は「交通局へ照会したところ『必要な保守間合が確保できなくなるため終車延長はできない』という回答だった」というものであった。

この件に関して足立区議会議員の金沢美矢子氏(公明党)が、2013年12月17日と2014年8月22日の足立区議会交通網・都市基盤整備調査特別委員会で、この問題を取り上げた。このうち後者の委員会では、区の交通対策課の担当者が、上記の「保守間合云々」という交通局の見解を紹介する答弁を行っていた(注<sup>1</sup>)。

### 2. 保守間合を「ゆりかもめ」と比較することで判明した疑問点

筆者は2014年8月22日の委員会を傍聴した後、交通局が言う保守間合の問題が本当なのかどうか気がなり、調べてみた。

筆者が比較対象として着目したのは、軌道・電気設備などのインフラの構造が日暮里・舎人ライナーと同じ「ゆりかもめ」である。

日暮里・舎人ライナーの営業キロ(≒軌道延長キロ)は9.7km、「ゆりかもめ」のそれは14.7kmであ

る。したがって「ゆりかもめ」の保守間合と同等以上の時間を確保できていれば、日暮里・舎人ライナーでも保守作業に支障を及ぼすことは無いはずだと言える。

この保守間合時間には、近似値として、終列車が終着駅に到着してから翌朝の初列車が発車するまでの時間を採用した。軌道の保守作業を行うには送電を止める必要があるため、列車を1本も走らせない時間帯であることが必要条件だからである。

こうした前提条件で現行ダイヤでの保守間合を調べた結果は、以下のとおりである。

#### 日暮里・舎人ライナー(注<sup>2</sup>)

平日 終列車の見沼代親水公園着0:58  
初列車の見沼代親水公園発5:13  
＝保守間合4時間15分

土休日 終列車の見沼代親水公園着0:20  
初列車の見沼代親水公園発5:13  
＝保守間合4時間53分

#### ゆりかもめ(注<sup>3</sup>)

全日 新橋発終列車の有明着0:54  
豊洲行初列車の有明発5:25  
＝保守間合4時間31分

「ゆりかもめ」で保守間合が4時間30分で問題ないのであれば、日暮里・舎人ライナーでも保守間合は4時間30分あれば十分だと言える。

すると、初列車の見沼代親水公園発時刻5:13を動かさない前提で4時間30分の保守間合を確保しようとする、日暮里・舎人ライナーの終列車は、土休日ダイヤでも日暮里0:25発→見沼代親水公園0:45着まで繰り下げることが可能と算出できる(注<sup>4</sup>)。この場合の保守間合は、0:45から5:13までの4時間28分である。

この計算結果から、交通局には、保守間合確保は土曜・休日ダイヤでも終列車の繰り下げが可能なのに「繰り下げはできない」と主張しているのはなぜか?という疑問が浮上してきたと言える。

### 3. 交通局の説明の矛盾点に沿線住民はどう反駁すべきか

注<sup>2</sup> 日暮里・舎人ライナーでは終列車を舎人公園地下の車庫へ回送せず見沼代親水公園駅のホームに留置し、そのまま翌朝の初列車に充当している。

注<sup>3</sup> 有明は「ゆりかもめ」の車庫の最寄り駅である。

注<sup>4</sup> 車いすの人が東京23:45着の「のぞみ64号」から山手・京浜東北線へ乗り換える場合、車いす対応座席がある11号車から新幹線南乗換口につながるエレベーターまでの移動距離を考慮すると、23:58発の山手線内回り電車には間に合わない可能性が考えられるため、0:08発→日暮里0:20着の京浜東北線電車の利用を想定し、この電車から日暮里駅で乗り換えるのに必要な時間を5分と見積もり、日暮里・舎人ライナーの終列車を0:25発に設定した。ただし、東京駅の山手・京浜東北線ホームのエレベーターは電車の進行方向の後寄り、日暮里駅では同じく前寄りに設置されているため、ホーム上の移動に必要な時間の見積もり方によっては、0:25発よりも遅くしなければならぬ可能性も考えられる。

注<sup>1</sup> 当該委員会の会議録は足立区議会のホームページで検索・閲覧できる。  
<http://gijiroku.gikai-adachi.jp/voices/index.asp?Sflg=61>

筆者は、上記の算出結果を踏まえ、日暮里・舎人ライナー沿線の自治体・議会が一体となって、交通局に、

「必要な保守間合を確保できなくなるから終列車の繰り下げができないという説明は『ゆりかもめ』のケースと矛盾していておかしい。沿線住民が納得できる理由を説明できないなら土曜・休日ダイヤでも終車を延長すべきだ」

と働きかけを強めるべきだと考えている。

そこで筆者は2014年8月24日付で、上記の保守間合時間の算出結果を、足立区交通対策課と金沢議員へ情報提供し、次回の交通網委員会で再び取り上げるよう要請しているところである(注<sup>5</sup>)。

その際、単に終車延長を求めるだけでなく、保守間合の件で不合理な説明をしたことについて交通局に質すことも必要だと、筆者は考えている。

交通事業者が沿線住民に正確な情報を伝えなかったために、沿線住民の反感を買い沿線住民との信頼関係を破壊することとして、足立区内では竹ノ塚踏切事故における東武鉄道の前例がある(注<sup>6</sup>)。

交通局にしても、自らの営業施策(終列車時刻の繰り下げの拒否)を正当化するため、沿線自治体や住民に正確な情報を伝えていないとしたら、それは公的機関として一番やってはいけないことである。

また、もしも保守間合に関する筆者の指摘に誤りがあると言うなら、交通局には筆者の指摘のどこがどう間違っているのかを、具体的に説明する責任があろう。

いずれにせよ、交通局が初めから素直に「要員確保や人件費の問題があるため」と説明していれば、筆者が行動を起こすことによって沿線自治体との間でいたずらに(必要以上に)対立を深める事態は回避できたと思われる。

注<sup>5</sup> 足立区交通対策課宛て要望書など関係資料は筆者のホームページで公開中。  
[http://www.geocities.jp/hnzwkznr\\_2/nitto-liner/nitto-liner\\_index.html](http://www.geocities.jp/hnzwkznr_2/nitto-liner/nitto-liner_index.html)

注<sup>6</sup> 竹ノ塚駅の東西の町会自治会連合会は、開かずの踏切解消のため東武伊勢崎線の高架化を求める運動を、1980年代から展開していた。これに対して、竹ノ塚在住の当時の東武鉄道専務取締役は、1985年発行のタウン誌『竹ノ塚百景』第9号に「地下鉄の車庫(現在の東京メトロ千住検車区竹ノ塚分室。ここには東京メトロ日比谷線の車両しか出入りしない)に出入りする線路の勾配が急になりすぎるから高架化できない」旨を寄稿していた。しかし2005年の竹ノ塚踏切事故発生後に筆者が行った検証によって、既存の勾配率(東京メトロ日比谷線南千住～三ノ輪間の39%)を前提としても竹ノ塚駅付近の高架化は可能であること、つまり東武鉄道専務の説明は事実と即していないことが判明している。すなわち東武鉄道は、実際には高架化が可能なのに「高架化はムリ」と事実と反する理由を掲げ、開かずの踏切の解消を怠った挙げ句に、踏切事故で沿線住民の命を奪ったことになる。筆者はこの点についての説明を求める公開質問状を送ったが、東武鉄道は回答を拒否した。詳細は筆者のホームページ『東武鉄道の踏切問題』を参照。  
[http://www.geocities.jp/hnzwkznr/FUMIKIRI/FUMIKIRI\\_in dex.html](http://www.geocities.jp/hnzwkznr/FUMIKIRI/FUMIKIRI_in dex.html)

交通局にも一旦決めたことを変えたくないという思いがあるだろうから、保守間合云々の説明は「ゆりかもめ」と比較したときおかしいではないかと指摘されても、終車延長に素直に応じるとは考えにくい。そういう交通局を相手に、沿線自治体・住民が終車延長を勝ち取るにはどんな行動手法を取るのが適切で効果的かについて、皆様の忌憚の無いご意見を拝聴させていただければ幸いである。

(2014年8月25日・記)

交通権学会ニューズレター

『トランスポート 21』第 56 号  
 2014 年 9 月 8 日発行  
 発行者 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  
 〒243-8501 神奈川県厚木市温水 428  
 湘北短期大学総合ビジネス学科  
 大塚良治 気付  
 メールアドレス: office@kotsuken.jp  
 学会ホームページ <http://www.kotsuken.jp>

※資料は事務局会計担当から提出された表をそのまま貼り付けています。

資料 1 2013 年度決算(事業会計, 国際交流, 研究奨励基金, 20 周年特別事業)

収入					支出						
摘要	12決算額	13予算額	13決算額	予算比	前年比	摘要	12決算額	13予算額	13決算額	予算比	前年比
前期繰越金	-34,943	688,780	688,780	0	723,723	大会費	0	180,000	100,000	-80,000	100,000
会費	786,000	800,000	700,000	-100,000	-86,000	通信費	13,580	150,000	63,900	-86,100	50,320
寄付金	0	0	0	0	0	印刷費	0	30,000	63,420	33,420	63,420
会誌売上	16,710	10,000	2,162	-7,838	-14,548	会誌制作費	0	1,000,000	599,445	-400,555	599,445
受取利息	0	0	0	0	0	特別事業費	0	0	0	0	0
雑収入	40,693	0	0	0	-40,693	部会活動費	61,000	41,000	61,870	20,870	870
						国際交流積	0	0	0	0	0
						事務費	45,100	50,000	134,538	0	0
						予備費	0	0	0	0	0
						次期繰越金	688,780	47,780	367,769	319,989	-321,011
合計	808,460	1,498,780	1,390,942	-107,838	582,482	合計	808,460	1,498,780	1,390,942	-192,376	493,044

収入					支出						
摘要	12決算額	予算額	決算額	予算比	前年比	摘要	12決算額	予算額	決算額	予算比	前年比
前期繰越金	20,999	20,999	20,999	0	0	国際交流費	0	0	0	0	0
今期繰入金	0	0	0	0	0	予備費	0	0	0	0	0
合計	20,999	20,999	20,999	0	0	次期繰越金	20,999	20,999	20,999	0	0

収入					支出						
摘要	12決算額	予算額	決算額	予算比	前年比	摘要	12決算額	予算額	決算額	予算比	前年比
前期繰越金	870,029	670,029	670,029	0	-200,000	今期支給額	200,000	100,000	100,000	0	-100,000
今期繰入金	0	0	0	0	0	次期繰越金	670,029	570,029	570,029	0	-100,000
合計	870,029	670,029	670,029	0	-200,000	合計	870,029	670,029	670,029	0	-200,000

収入					支出						
摘要	12決算額	予算額	決算額	予算比	前年比	摘要	12決算額	予算額	決算額	予算比	前年比
前期繰越金	800,000	800,000	800,000	0	0	次期繰越金	800,000	0	800,000	800,000	0
新規積立	0	0	0	0	0	記念事業支	0	800,000	0	-800,000	0
合計	800,000	800,000	800,000	0	0	合計	800,000	800,000	800,000	0	0

資料 2 2014 年度予算(事業会計, 国際交流, 研究奨励基金, 20 周年特別事業)

収入					支出				
摘要	13年度予算	13年度決算	14年度予算	前年比	摘要	13年度予算	13年度決算	14年度予算	前年比
前期繰越金	688,780	688,780	367,769	-321,011	大会費	180,000	100,000	120,000	-60,000
会費	800,000	700,000	700,000	-100,000	通信費	150,000	63,900	40,000	-110,000
寄付金	0	0	0	0	印刷費	30,000	63,420	40,000	10,000
会誌売上	10,000	2,162	5,000	-5,000	会誌制作費	1,000,000	599,445	1,000,000	0
受取利息	0	0	0	0	特別事業費	0	0	0	0
					部会活動費	41,000	61,870	65,000	24,000
					国際交流積立	0	0	0	0
					事務費	50,000	134,538	40,000	-10,000
					予備費	0	0	0	0
					研究奨励基金	0	0	0	0
					次期繰越金	47,780	367,769	-232,231	-280,011
合計	1,498,780	1,390,942	1,072,769	-426,011	合計	1,498,780	1,390,942	1,072,769	-426,011

- ・大会費は大会参加費を増額することで一般予算からの支出を削減
- ・通信費は、大会案内などとニュースレターを同時発送することで削減
- ・会誌は2号分
- ・部会活動費は各部会年2万円をめどに
- ※赤字予算なので、不足分は20周年事業予算から借入れ、2年程度で返済を見込む
- ※大幅な経費削減が必要。
- 会誌の発行部数を会員数プラスアルファ程度に削減。DTP化と簡易製本で経費を圧縮。
- ニュースレターはメールの登録会員には添付ファイルで送付し、通信費を削減

収入					支出				
摘要	13年度予算	13年度決算	14年度予算	前年比	摘要	13年度予算	13年度決算	14年度予算	前年比
前期繰越金	20,999	20,999	20,999	0	国際交流費	0	0	0	0
今期繰入金	0	0	0	0	予備費	0	0	0	0
合計	20,999	20,999	20,999	0	次期繰越金	20,999	20,999	20,999	0

収入					支出				
摘要	13年度予算	13年度決算	14年度予算	前年比	摘要	13年度予算	13年度決算	14年度予算	前年比
前期繰越金	670,029	670,029	570,029	-100,000	今期支給額	100,000	100,000	0	-100,000
今期繰入金	0	0	0	0	次期繰越金	570,029	570,029	570,029	0
合計	670,029	670,029	570,029	-100,000	合計	670,029	670,029	570,029	-100,000

収入					支出				
摘要	13年度予算	13年度決算	14年度予算	前年比	摘要	13年度予算	13年度決算	14年度予算	前年比
前期繰越金	800,000	800,000	800,000	0	次期繰越金	800,000	800,000	800,000	0
新規積立	0	0	0	0	記念出版費用	0	0	0	0
合計	800,000	800,000	800,000	0	合計	800,000	800,000	800,000	0