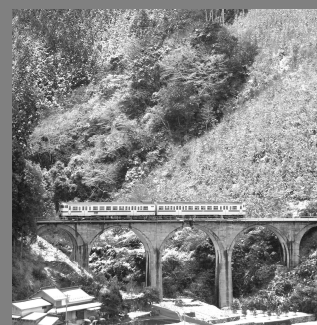




JR 九州 夜明け駅

交通権学会ニューズレター トランスポート 21 第 60 号 2015 年 8 月 20 日



JR 九州 日田彦山線

**重要! 2016 年大会は 9 月 17(土)~18 日(日)に東北工業大学(仙台)で開催されます。
例年の 7 月ではありませんのでご注意ください。**

目次

1. 会費納入のお願い
2. 会計担当事務局の所在地変更
3. 2015 年研究大会開催
4. 2015 年総会・理事会報告
5. 部会開催報告
6. 部会開催案内
7. 会員投稿

1. 会費納入のお願い

以前に振込用紙を同封いたしました。が、会費納入がお済みでない方はよろしくお願ひいたします。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。

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. 会計担当事務局の所在地変更

会計担当事務局の所在地を下記のとおり変更いたします。会員の方々の手続は不要です。

〒567-0871 大阪府茨木市岩倉町 2-150
立命館大学経営学部
近藤研究室内
交通権学会事務局(会計担当)
電話 072-665-2402

3. 2015 年研究大会開催

2015 年度研究大会が 7 月 19(日)・20 日(月)に早稲田大学で下記の内容により開催されました。

7 月 19 日(日) (1 日目)	
交通権学会会長あいさつ 上岡直見会長	
上岡直見(環境経済研究所)	交通権と環境問題 30 年~今後の展望
香川正俊(熊本学園大学)	地方自治体における交通政策と関連条例の意義及び諸課題~『交通権』をめぐる地方自治体の現状~
桜井徹(日本大学)	民営化と交通権
安部誠治(関西大学)	交通権は何故、日本社会に部分的にしか受容されなかったのか-交通権を考える会から交通政策基本法まで-
安藤陽(文京学院大学)	鉄道政策にみられる『行政の責務』の展開-交通権 30 年の推移との関連で-
日比野正己(長崎純心大学)	『交通権』~7 つの歴史的事実
休憩	
戸崎肇(早稲田大学)	規制緩和と適正競争
岡崎勝彦(愛知学院大学)	交通権概念の成立と今後の展開
小祝慶紀(東北工業大学)	東日本大震災後の東北の鉄道復旧の現状-気仙沼線の事例報告-
曾田英夫(交通権学会)	自動車交通事故統計から
川村雅則(北海学園大学)	規制緩和下の交通労働者の労働条件と安全-自動車運送業を中心に
西田敬(都市再生)	フランスの地方都市交通 40 年

機構)	～1970年代の改革に着目して～
質疑応答	
休憩	
シンポジウム 21世紀の交通権を展望する	座長・司会: 日比野正己 パネリスト: 上岡直見、香川正俊、安部誠治、市川嘉一(日本経済新聞)
休憩	
会員総会	
懇親会	
7月20日(月)(2日目)	
報告者	報告タイトル
大塚良治(湘北短期大学)	「戦略的提携」に基づく鉄道運賃制度の改善
島田善規(名古屋大学大学院・院生)	リニモと沿線地域の歴史
宝田惇史(東京家政大学)	福島第一原発事故に伴う避難・移住における交通関連の課題—避難者の二重生活と支援者の全国ネットワーク化を中心として—
井上俊孝(西九州大学)	ICカードの共通利用と障害者
休憩	
高橋貴之(交通まちづくり戦略会議)	鉄道駅を中心とする街づくり—真鶴・湯河原地区の事例を中心として(仮題)
松川由実(横浜交通まちづくり協議会)	横浜まちづくり協議会のUDタクシー普及への取り組み
前田善弘(交通まちづくり戦略会議)	「生活バスちばにう」の評価・意義に関する多角的考察
半沢一宣(交通権学会)	広島電鉄の現状—市内線用超低床電車の増備に伴う課題—
閉会あいさつ 大塚良治事務局長	

シンポジウム概要

2015年7月19日から7月20日にかけて、早稲田大学早稲田キャンパスにて、交通権学会2015年研究大会が行われました。今回、シンポジウム「21世紀の交通権を展望する」を開催いたしました。シンポジウムでは、長崎純心大学教授日比野正己氏が司会・コーディネーターとなって、関西大学教授安部誠治氏、日本経済新聞市川嘉一氏、熊本学園大学教授香川正俊氏、環境経済研究所所長上岡直見氏(氏名は五十音順)の5名による、活発な議論が行われま

した。以下、議論の概要をお伝えします。

○シンポジウムの要旨

市川氏: 1990年代後半、欧米におけるタウンマネジメントの先進事例を取材するなかで「公共交通機関の活性化が必要」という指摘を受けた。ここでいう公共交通活性化とは、クルマ社会を見直すとともに、まちづくりの構造を変えていくこと。

こういう考え方への理解はまだ主流とはいえないが、20年前からは変化している。効率一辺倒の交通政策から、公共性を重視した交通政策へと転換しつつある。地域公共交通活性化再生法の成立以後、漸進的に改革は進んでいる。最終的には運輸連合のような形に行きつくのだろうが、運輸連合は独占禁止法との問題があるとともに、公正取引委員会が強い抵抗感を示している。現状では、事業者間の運賃調整が先行している。

上岡氏: 交通権は、労働組合とのつながりや国鉄分割民営化反対の理念のように見られてしまった。また、具体的な公共交通の整備にもつながらなかった。市民参加で公共交通が改善された事例はなく、むしろ富山や宇都宮のような、トップダウンの保守系の首長がいるところが事例に取り上げられている。交通権運動の前半は、新自由主義的な交通政策に対抗する姿勢が見られた。その後の新自由主義は、バラマキ政策に転換している。交通政策基本法成立後、地域のバスや地域鉄道の廃止が進むなか、リニア新幹線のような大規模交通インフラの建設が推進されている。ICカードについても、日本的な問題点を残したまま技術だけが先行している。

21世紀の交通権運動は展望できない。

香川氏: そこまで悲観的には考えていない。

旧運輸省は大型公共事業を推進し、生活交通は地域の運輸局に任せればいいという感じだったが、最近、国土交通省は危機感を強めている。

高齢化が進展し、地域が疲弊している。自身の出身地でも、JR以外は1日2本のコミュニティバスしかなく、それもほとんど人は乗っていない。マイカーがなければどこにも行けない。

地域公共交通活性化再生法や交通政策基本法には、交通権・移動権という言葉はない。しかし、その考え方は、地方自治体の条例に盛り込まれつつある。今後は、実質的に交通権を担保する方向に向かう。条例と国の法律との相乗効果で、法律は変わらなくても中身は充実する。

この学会の真骨頂はこれからである。

安部氏: 1980年代の初め、フランスの「国内交通方向付け法」の、交通に対する権利を新しい人権と位置づけるという理念に心打たれた。当時の日本の運輸省の課題は、インフラ整備と事業者規制であり、

利用者へは目が行っていなかった。

交通権学会の初期には、インフラ整備と事業者規制以外の視点からの問題提起を行い、理念的には先駆的だった。しかし、交通権の発展には力不足だった。現在では、他学会でも、大会のテーマに環境と交通などが取り上げられ、優れた研究報告が出ている。交通権学会は専門性では劣るが、分野の違う人や実務家、交通労働者が参加する強みがある。学際性を生かし、交通の現場の実情と理論を結びつけてほしい。学会活動の活性化と、社会への発信が重要である。

日比野氏：交通権の二つの流れのうち、障がい者が「私も外へ出たい」という、福祉のまちづくり・バリアフリーの動きは、政策的に進んでいる。これは交通権学会の大きな成果として、受け止めていいのではないか。

○ディスカッション

日比野氏：将来ロボット化が進むにつれ、交通事故がゼロになる可能性が秘められている。ロボット社会における交通権のあり方を展望したときに、どのようなことが考えられるのか。

安部氏：交通事故は、これ以上減りにくいところまで来ている。

日本の新型バスには衝突防止自動ブレーキが装備されており、あと5～10年でほぼ全車に普及する。自動運転自動車(ロボット自動車)も公道上での実証段階にある。

自動運転自動車は、事故減少に寄与すると考えられるが、高速道路上では近い将来の実現性は高い。しかし一般道路では、歩行者や自転車の飛び出し、悪意を持った運転、事故処理などの問題がある。ここ10～20年くらいでは難しい。

上岡氏：展望はない。ロボットの導入は限定的ではないだろうか。技術的な安定性が未熟であり、自動運転中の事故に対する法的責任の問題などが残る。

市川氏：自動運転の自動車の普及が、自動車の個人化を押し進めてしまう恐れがある。クルマ社会の問題点はより強まり、非人間的な社会を生み出してしまうことへの懸念がある。

日比野氏：団塊の世代の高齢化に伴う、認知症の増加と交通権の問題についてはどうだろうか。九州沖縄部会で、九州看護福祉大学の西島教授が問題提起しているが、30年前には想定されていなかった。

上岡氏：認知症の方の交通ニーズを含めて、興味深い研究テーマである。ロボット関係の学会では、歩行者と車との交通事故をどう低減するのかという研究がある程度である。

香川氏：認知症だけではなく、寝たきり老人の問題も無視できない。スウェーデンでは「寝たきり老人」

という言葉すらない。社会福祉の一環で、認知症や寝たきり老人予備軍を街に出し、こうした問題を回避するよう取り組んでいる。

安部氏：バリアフリーや自由な外出の担保が重要な問題である。認知症の方が交通事故を起こすことでの加害者としての問題、踏切や線路に誤って進入して事故にあってしまう被害者としての問題、双方の視点がある。

市川氏：認知症の予防の視点が必要。直近の課題としては、免許返納制度がある。免許返納後のサポート・生活支援の問題が大きい。自治体のサポートがまだ手薄である。国の対策も警察にまかせっきりでである。

日比野氏：認知障害とは基本的に「これまでに生活してきた生活とか環境から断絶される」ことである。関連する学会とジョイントして取り組むことが必要である。交通権を基礎に置くことで、幅広い展開が期待される。

○フロアからの質問

安藤氏(放送大学)：運賃の話についての議論を深めてほしい。交通権学会発足のきっかけのひとつに、和歌山線運賃格差訴訟がある。ICカードで便利になった一方、「いくら払ったか即時にわからない」という問題がある。「安く適正な運賃で乗りたい」というニーズに対して、どのように対応していくべきなのか。

日比野氏：西九州大学の井上俊孝教授にもコメントをお願いしたい。

市川氏：土木学会や日本交通学会では、運輸連合についてはタブー視されている。運輸連合の問題については、もう少し議論していく必要がある。

共通運賃制度については、日本では大変遅れている。また、外国人向けの1日乗車券の運賃がとても高い。政策の観点からも議論する必要がある。

安部氏：運賃を国際比較する場合は、その背景に対して考慮する必要がある。日本の場合は、独立採算が前提であった。とくに東京以外の地下鉄では、借金でインフラ整備をしてきたので、その返済が重くのしかかっている。

香川氏：熊本では同じバス会社に乗るにしても、交通センターで乗り換えが必要である。しかも運賃は打ち切りで、乗り換える度にバス代を払う必要がある。それでも、バス会社はすべて赤字であり、都会の状況は羨ましい。

上岡氏：シビルミニマム・ナショナルミニマム的な発想が必要である。一定程度の生活の質を確保するためには、ある程度の公共交通のサービスの質が必要である。そのためには一定のコストが必要で、そのコストを運賃で100%回収できないのであれば、

回収できない部分には公的負担が必要である。福祉政策のように、地方自治体の努力とは関係なく、交通の水準が確保される制度設計が必要である。

井上氏: 国土交通省は、ICカードを訪日客に使わせることを念頭に、交通系ICカードの共通利用を推進しているが、障がい者に対する視点が抜け落ちている。

日比野氏: 最後の締めくくりをお願いしたい。

市川氏: 交通政策は社会政策への方向性に向かっている。ここ5年ほどで、財源や政策がさらに整備されることを期待する。

安部氏: 人口減社会に直面する中、明治維新以来の政策的変化とリニア新幹線のような旧態型インフラ開発が併存している。交通権学会が取り組むべき課題は大きい。

香川氏: 財源の問題が大きい。道路予算はあまりにも大きく、地域公共交通に対する予算はあまりに小さい。この点を解決する必要がある。

上岡氏: 「専門的に高いレベルを身に着ける」「社会へのアピール力をもつ」「個別の運動を展開するフィールドをもつ」。これらの3点を、学会の展望としてもってほしい。

日比野氏: 「温故知新」。先人の研究から学びつつ、研究を進めることが大切である。

(文責: 下村)

※大会に参加されなかった方で予稿集をご希望の方は残部をお送りできます。送料は負担できませんので着払となります。下記にご連絡下さい。なお当日会場で配布された個別資料は対応できませんのでご了承下さい。

〒102-0082 千代田区一番町 9-7
一番町村上ビル 6F 交通権学会
Tel. 03-6821-6808 / Fax. 03-3263-9463
sustran-japan@nifty.ne.jp
上岡直見 宛

4. 2015年総会・理事会報告

2015年7月19日に通常会員総会が下記の内容により開催されました。

議長: 上岡会長
報告・記録: 大塚事務局長
決算報告: 近藤理事

I 2014年度の活動について

1. 2014年度事業報告

(1) 全体

・第29回研究大会・総会(2014年7月20~21日、四日市市総合会館)について事務局から報告があった。

・学会誌『交通権』第31号の遅延と今後速やかに発行作業を進めることについて事務局から報告があった。

・社会貢献賞は両備グループに授与されたことが上岡会長より報告された。

・ニューズレター『トランスポート21』の発行(計4回)が下記の通りあったことが事務局より報告された。

第52号(2014年9月8日) 第57号(2014年12月5日) 第58号(2014年2月20日) 第59号(2015年6月3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)と、同時に参加確認・現況確認ハガキを郵送が行われたことが事務局より報告があった。

(2) 部会関連

・関東部会(2014年10月25日、15年1月24日、4月18日、いずれも早稲田大学)の開催について、曾田理事より報告があった。

・中部関西部会(2014年10月28日、名古屋第一法律事務所)は配布資料により報告があった。

・九州沖縄部会(2014年3月22日熊本学園大学、14年12月21日福岡市南市民センター、2015年6月27日熊本学園大学)の開催について、下村理事より報告があった。

(3) 理事会関連

2014年度の理事会開催について、下記の通り事務局より報告があった。

・第1回: 2014年7月21日(四日市市総合会館)
議題 2013年度会務報告
2014年度予定審議

新理事会体制の発足

・第2回: 2014年10月(メーリングリストを利用した持ち回り理事会)

議題 2015年度研究大会について(プログラム委員決定含む)

会則改訂の総会への提案について
学会活性化施策について
社会貢献賞の取扱いについて
新入会員の入会承認について

・第3回: 2015年2月(メーリングリストを利用した持ち回り理事会)

議題 入会申込者の承認について
 ・第4回：2015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 研究助成の規定見直しについて
 社会貢献賞の見直しについて

入会申込者の承認について
 ・第5回：2015年7月(早稲田大学)

議題 会則の改訂の会員総会への提案について
 社会貢献賞の見直しについて

名誉会員の承認について
 退会者の承認について

2. 入退会・名誉会員(敬称略)

入退会および名誉会員の推挙について、事務局より報告があった。会員から名誉会員の定義についての質問があり、上岡会長より会則第7条(4)に基づいた制度である旨の回答があった。

(1)新規入退会者

入会 小野琢、影山広輔、伊原正和、伊藤敦、佐藤良太、加藤好啓

退会 須藤孝守、小長谷博之、宮里邦雄、西谷敏

(2)名誉会員

小山徹氏の名誉会員推薦が理事会で承認された。

(3)現会員数

正会員 181、学生会員 13、賛助・団体会員 9、名誉会員 2 計 205 名

3. 2014 年度決算報告について、会計監査が台風接近により実施できず、改めて会計監査を実施した後で理事会で承認する手続きを進めることについて総会で承認を求めるとの近藤理事よりの提案があり、賛成多数で承認された。

4. 研究奨励助成(2014 年度)について、該当がなかった旨の報告が事務局よりあった。

5. 交通権 30 周年記念シンポジウムとして、2015 年 6 月 7 日、印西市民活動センターにて当学会と「生活バスちばにう」共催のシンポジウムを開催したことが事務局より報告された。

II 2015 年度の活動について

1. 2015 年度事業計画

(1) 研究関連

①2015 年度研究大会・総会が 7 月 19(日)・16 日(月)

に早稲田大学で行われていることが事務局より報告された。

②2016 年度研究大会・総会の開催は、2016 年 9 月 17(土)・18 日(日)に東北工業大学にて開催されることが事務局より報告された。

③各ブロックの部会活動を行うことについて、事務局より報告があった。

(2) 2015 年度研究奨励基金は、宝田惇史会員に与えられ、次年度大会にて研究成果報告を発表することが事務局より報告された。

(3) 交通権学会社会貢献賞について、当学会の活動状況ならびに他学会での表彰制度の充実等の事情を踏まえて、当面の間社会貢献賞の募集・選考・授賞を休止することが事務局より報告があり、賛成多数で了承された。

(4) 研究助成の見直しについて

・次年度会員総会への提案に向けて、支給回数を 2 回に制限する報告で見直しを検討する旨の報告が事務局よりあった。

(5) 会則の改訂について

・第 11 条の改訂、第 11 条の 2 の新設について、賛成多数で承認された。

・第 15 条の改訂については、反対意見が提起され、取扱いについて理事会で継続審議とする旨、事務局より報告があった。

2. 2015 年度予算案について、近藤理事より報告があり、賛成多数で承認された。

3. 会員数増加策について、会員より人的ネットワークでは限界があり、当会の魅力向上が必要であるとの意見が提起された。

4. 「交通権」の定義について、学会として方向付けの議論が必要であるとの意見が会員より提起された。

※決算・予算については次号に掲載予定です。

5. 部会開催報告

中部関西部会

2014 年度第 2 回交通権学会中部関西部会報告

2015 年 3 月 14 日、北陸新幹線の高崎駅・金沢駅

間で営業が始まりました。それにともない、富山県においては「あいの風とやま鉄道株式会社」、石川県は「IR いしかわ鉄道株式会社」、新潟県内は「えちごトキめき鉄道株式会社」が並行在来線を担当する会社として地域の交通を確保しています。しかし、朝夕の列車はすし詰め状態となり、車両の増両や混雑解消が地域の要望となっています。また、乗り継ぎ運賃など運賃負担も大きな課題です。そのため、地域の交通権を実現するため、交通権学会中部関西部会では並行在来線の現状と課題を把握し、交通権を実現するための方策・提言をみいだそうと 2015年6月6日(土)13時30分から16時30分までCiCビル3階会議室(JR富山駅前)で意見交換を行いました。参加者は9名でしたが、会員のほかに地元市会議員、県会議員、元町長など幅広い方々の参加により並行在来線の課題が浮き彫りになりました。

最初に渡邊会員(富山市在住)から「北陸新幹線開業にとまなう並行在来線の課題」について、「持続可能な並行在来線へ」と3つのアプローチから問題を指摘していただきました。地域社会的アプローチからは未完成で開業した富山駅において、すし詰め状態と乗り切れない乗客がでて、このままでは鉄道離れを引き起こすと指摘。経済的・経営的アプローチとして県境分離会社では施設整備費の負担等で開業10年後維持できるか、また貨物調整金など制度的な課題が経営に大きく影響していることも指摘。さらに、政治的アプローチとして、JRはいまだに経営分離が何故必要か、地域経済への影響など調査さえ実施していないことを指摘し、在来線への支援と国土形成の役割を担う並行在来線の経営が成り立つ法的措置をもとめました。

参加者からは、並行在来線という地域交通のあり方や日常的なすし詰め状態の実態、県境での乗り換え、運賃への苦情など地域の声を代弁した意見が相次ぎました。当面、運行の安全確保等から各県の在来線会社、各県、国による早急の問題対応の協議を求めるとともに、並行在来線など地域交通のあり方について学会として議論を進めていくことが重要だという認識で部会を終えました。

熊本都市圏では、2014年3月28日に全国相互型の熊本市電ICカード乗車券「でんでんnimoca」が導入された。一方で、2015年4月1日には地域独自型の熊本県5事業者ICカード乗車券「くまモンのICカード」の運用が開始された。熊本都市圏では、全国相互型と地域独自型の双方のICカード乗車券が並立する状況が存在している。こうした状況が、利用者への利便性低下をもたらしているという問題意識のもとに、熊本都市圏の公共交通の現状と問題点について取り上げた。

報告では、熊本都市圏におけるICカード乗車券の導入経緯について、利用者不在であったことを指摘する。県内の路線バスに導入されているプリペイド式磁気カード「To熊カード(ツーユーカード)」のカードリーダー更新時期になっており、機器の更新が困難になっていたこと、九州の主要都市では熊本のみがICカード乗車券が導入されていなかったこと、JR九州が他交通機関に先んじる形で熊本都市圏にICカード乗車券を導入したこと。これからの複雑に絡み合っているという。また、ICカード導入に際しては、熊本市電では市政の一環としてトップダウンで「でんでんnimoca」が導入されたのに対して、「くまモンのICカード」の導入については、イニシアチブを取る事業者の不在、交通事業者の財務力の乏しさ、地域内の主要地方銀行の営業施策上の思惑などが影響し、銀行が大きな役割を担うことになったことを問題視する。

さすがに、異なる二つのICカード乗車券が並立することは利用者不在であることから、変則的な相互利用が今後行われる。2015年8月には、「くまモンのICカード」で、熊本市電に乗車可能にする。その後2016年3月には「でんでんnimoca」をはじめ、全国相互型ICカード乗車券が「くまモンのICカード」の適用範囲でも利用できるようになる。それでも、片乗入方式であるがゆえの弊害は残ると指摘する。

結局、熊本都市圏におけるICカード乗車券の導入は、導入当初時点で、利用者の利便性を考慮したシステム構築ができなかったことを指摘するとともに、この経験を他地域におけるICカード乗車券導入に際しては教訓とすべきという見解が示された。

九州沖縄部会

九州沖縄部会

1. 【開催報告】
2. 日時：2015年6月27日(土)14:00~17:00
3. 場所：熊本学園大学 本館3階特別会議室
4. 参加人数：10名

(1) 原谷昌輝(NPO法人くまもとLRT市民研究会)
「熊本都市圏の公共交通熊本のICカード乗車券について」

(2) 香川正俊(熊本学園大学)

「公共交通の維持・利用促進に係る地方自治体の『基本条例』と政策分析」

第181回国会開会中の2012年11月、衆議院の解散に伴い廃案となった「交通基本法」案と「交通政策基本法」は、地方自治体による一連の「公共交通基本条例」制定に大きな影響を与えた。「移動権」を規定した事例はないものの、同権利を意識した条例(熊本市)も存在する。各条例の性格は、公共交通を「都市の装置」とみなし、「まちづくり」と一体化させた

条例(金沢市)、公共交通の維持・活性化や市民等の移動確保に特化した条例(福岡市)等、様々である。ほとんどの条例は「公共交通空白地域」等における移手段の確保を重点課題に位置づけている。

しかし、タクシー(乗合タクシーを除く)を公共交通の補完とする条例(高松市)や自転車利用を補完と見なさない条例(熊本市)、対象を「市民」等に限定し、観光客・買い物客を除外する条例(長岡京市)等、問題点が認められる条例もある。この報告では、条例の制定順に金沢市、福岡市、加賀市、新潟市、熊本市、奈良県、高松市並びに長岡京市の事例を取り上げた。

金沢市の条例は、公共交通に関わる基本条例のみならず、交通をまちづくりの一環として捉える総合的な政策条例の1つでもある。ただし、「交通不便地域」に関する明確な定義づけがなされていないほか、こうした地域における対策は、主に当該地域住民の自助努力に対策を委ねることになりかねないという問題が残る。

福岡市の条例は、「交通基本法」案に先駆けて「交通権」(=移動権)を確立し、生活に不可欠な市民の生活交通を確保する目的で制度設計を図った、移動制約者にかかわる生活交通の維持・確保に特化した全国初の条例である。この条例の問題点として、「公共交通空白地域等」の範囲が機械的に定められるため、バス停等まで歩行困難な独居高齢者をはじめ、地域内に居住する障害者や高齢者にとって公共交通機関の利用が制限されかねないことが挙げられる。また、この条例では生活交通の維持・確保を「権利」としては認めていない。

加賀市の条例では、市外からの買い物客や観光客も施策の対象に加えたところに特長がある。また、市民等の計画及び政策立案段階からの積極的な関与を容認し、市政参加を「権利」として明文化したことは積極的に評価できる。もっとも市民参加にかんしては、直接民主制を回避し、あくまで間接民主制を基本とした条例という限界も認められる。

新潟市の条例では、公共交通の利用促進だけでなく、「まちづくり」との一体性を持たせたこと、「交通基本法」案(廃案)に記された「日常生活及び経済活動にとって不可欠な基盤である交通」に関する諸々の施策を、総合的かつ計画的に推進する必要性を是認したことに特徴がある。もっとも、「意見を反映させる」とする対象には、熊本市・高松市・長岡京市の条例とは異なり、公共交通事業者が含まれない。

熊本市の条例は、「移動をする権利」という文言を挿入した全国初の事例である。ただし、実際は「移動権」を是認するものではない。また、主に福岡市の条例を参考に策定されたことも特徴的である。この条例の問題点として、「市民」の定義に観光客や市

外からの買い物客等を含んでいないこと、自転車利用について何ら定めていないことを挙げるができる。このほか、公共交通空白地域等への対応について、移動制約者のニーズに合致しない場合が多いと考えられることも指摘することができる。

奈良県の条例は、公共交通にかんする各種施策の基本方針を定めた典型的な「プログラム条例」である。従って大半の条文は概括的であるが、広域自治体としての県条例という性格に配慮している。

高松市の条例では、公共交通事業者の範疇からタクシーが除外されている。タクシーは鉄道や路線バス等の「基軸」を補完する交通手段として扱われる。また、自転車は公共交通(=基軸)を補完するものとされている。この条例では、公共交通空白地域への対応施策についてわかりにくいことが挙げられる。「公共交通空白地域」等の定義、方向性、各種施策等に係る必要な項目を、市民だれもが理解できる形に整えることが課題として残る。

長岡京市の条例では、市民の定義に熊本市と同様、観光客や市外からの買い物客を含まない。この点にかんして、長岡京市では、公共交通を支える第1当事者として、日常的に利用頻度の高い市内在住、在勤、在学者であるという認識を示している。観光地周辺や商業施設周辺における慢性的な渋滞問題などはとくに起きていないことが背景にあると思われるが、長岡京市は観光入込客が多いことから一定の配慮が望まれる。

報告の結論として、「交通基本条例」は、今後他の自治体でも条例が制定されると考えられること。また現時点では「交通権」(=移動権)を是認する条例はないが、条例に規定されれば影響力はかなり大きいと思われることがしめされた。そして、各条例に基づき、地域交通を再生させる積極的な施策の展開が求められることが指摘された。



6. 部会開催案内

関東部会

2015 年度は次の予定で開催しますのでお知らせします。(関東以外の方も報告・参加自由です)

時間 13時30分から17時まで

発表者 3名

場所 早稲田大学(部屋は後日連絡いたします。)

2015 年度 交通権学会 関東部会開催予定表

	募集開始	募集締切	開催日
第1回	8月22日 (土)	9月12日 (土)	10月17日 (土)
第2回	11月21日 (土)	12月12日 (土)	2015年 1月23日 (土)
第3回	2月6日 (土)	2月27日 (土)	4月17日 (土)

積極的なご発表と多数のご出席を期待しています。各募集締切日までに担当理事・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。

九州沖縄部会

【開催予定】

2015 年度は10月から12月の間に1回、2016年3月に1回開催を予定しています。

なお、秋の部会は、グループディスカッションの勉強会を計画しています。部会での報告をご希望の方は、下村までお知らせください。

お問い合わせも、下記あてにお願いいたします。

【連絡先】下村 仁士

7. 会員投稿

在来線にみる JR 西日本の投げやり 上岡直見

写真は2015年6月にJR西日本・山陽本線の徳山付近で乗り合わせたクハ115(4両編成の広島方)の車内である。元はトイレがあった車端部だが、トイレ設備を撤去して空きスペースとなっている。それも無造作に板を打ち付けたような改造で、照明は元のトイレの室内灯が残されているのみで薄暗く、いかにも「トイレ跡」の印象を受ける。これでは高校生の喫煙など不祥事を誘発するきっかけにもなりか

ねない。どうせ使い捨ての車両だから、この程度でよかろうという発想なのだろうか。ニュースレターでも何回か指摘しているが、JR西日本の京阪神圏以外での在来線における投げやりなサービスには呆れる。鉄道事業者が「車内マナー」など呼びかけても説得力が乏しいのではないかな。



コラム 松浦鉄道・清峰高校前駅近くの新幹線100系型の公衆トイレ。Google Earthでも形状がわかるくらい大きな建造物。有名な浦ノ崎液ほどではないが同駅も桜が見事。



交通権学会ニュースレター

『トランスポート21』第60号
2015年8月20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>