



日本最高積雪地点の標柱
JR 東日本・森宮野原駅

交通権学会ニューズレター トランスポート 21

第 62 号 2016 年 2 月 15 日

印刷版
終刊号

重要① 学会誌・ニューズレターの電子化についてご意見をうかがいます。

重要② 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下さい。統一論題・自由論題・助成対象研究を募集中です。

目次

1. 学会誌・ニューズレター電子化について
2. 第 6 回理事会報告
3. 会費納入のお願い
4. 2015 年研究大会の概要
5. 統一論題・自由論題の報告募集
6. 助成対象研究の募集
7. 部会開催報告
8. 部会開催案内
9. 特別寄稿
10. 会員投稿

が利用できない方)に対しては電子ジャーナルを印刷したものを郵送する手段も残す。(具体的に何号から実施するかは検討中)

2. ニューズレターに関して

原則として印刷物を廃止しメール配信とする。なお希望者(インターネット、メール等が利用できない方)に対してはメールを印刷したものを郵送する手段も残す。発行回数については検討中であるが年 3 回を予定。投稿方法については検討中。

3. 経費節減と会費値下げ

電子化により印刷・発送の経費節減が見込まれることを前提に会費の値下げを検討する。

1. 学会誌・ニューズレター電子化について

近年、学会誌の発行遅延など会員の皆様に対するサービスレベルの低下でご迷惑をおかけしている一方で、大会・部会における報告の減少など研究活動の低迷や退会者の増加が懸念されています。改善の方策を種々検討しているところですが、その一環として学会誌・ニューズレターの電子化が事務局から提案されました。これに対して理事会では会員の意見を求めるべきとの指摘がありました。皆様のご意見をメール・郵送で事務局まで、または会員メーリングリストに 3 月 27 日(日)までにお寄せ下さい。なお理事会の結果は第 2 項を参照願います。

【電子化の内容】

1. 学会誌に関して

原則として印刷物を廃止し電子ジャーナルとする。ただし研究論文に対しては査読を引き続き行い、査読付論文のクオリティは維持する。投稿者にはテンプレート入稿をお願いしたい。なお希望者(パソコン

【電子ジャーナルの例】

「エネルギー・資源学会」

<http://jsr.gr.jp/journal/201601.html>

会員外もフリーアクセス可能なことにより被引用の機会が高まる効果も考えられます。

※メール・郵送の場合の送り先

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

2. 理事会報告

第 6 回理事会(持回り)が開催されました。(2016 年 1 月 23 日集約)

【議案 1】 会誌のオンライン化について

【議案 2】ニューズレター廃止とメールマガジン開始について

【議案 3】メール会員創設について

【議案 4】退会承認について

以下の 6 名の方より退会の申し出がありました。
須藤孝守, 小長谷洋之, 宮里邦雄, 西谷敏, 中川利彦, 石原猛男(敬称略)

※賛否結果

【議案 1, 3】について会員の意見を募った上でさらに検討を要するとして継続審議。

【議案 2】 承認。

【議案 4】 承認。

3. 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

4. 2016 年大会の概要

2016 年大会は東北工業大学(仙台)八木山キャンパスで開催されます。なお今回に限り 9 月 17(土)～18 日(日)となりますのでご注意下さい。現時点で予定されている開催概要をご案内いたします。詳細なプログラム等は追ってお知らせいたします。



9 月 17 日(土) 午前	(仮)統一論題 「防災・復興と交通権」 シンポジウム(未定)
9 月 17 日(土) 午後	統一論題(続) 自由論題(1) 総会・交流会
9 月 18 日(日) 午前	自由論題(2)

※2015 年 12 月に仙台市営地下鉄東西線が開通しアクセスが向上しましたが、関西圏から当日朝に出发し第 1 日のプログラムを昼から実施することは時間的に困難と思われるため、前泊を前提としたスケジュールとなっています。第 2 日のプログラムは午前で終了し関西圏に当日帰着が可能と思われます。

5. 統一論題・自由論題の報告募集

【統一論題テーマ「防災・復興と交通権」】

例年は統一論題は実行委員会から依頼していましたが今回は会員からも応募をお願いします。交通権憲章では第 2 条の安全性の項目として「人は...災害時には緊急・安全に避難し救助される」と記載されています。その内容は、緊急的・短期的な避難のみならずその後の居住・QOL にも関連します。狭義の防災には限定せず広く報告を募集します。

○2016 年 3 月 15 日締切(これは応募の締め切りであり予稿提出の期限ではありません。予稿提出については別途ご案内いたします。)

【自由論題の募集】

研究大会では自由論題も例年の通り募集します。分野を問わず日頃の研究成果をご報告ください。

○**2016 年 3 月 15 日締切**(これは応募の締め切りであり予稿提出の期限ではありません。)

※自由論題で応募された方で内容により統一論題として報告していただくようお願いすることもありますのでご協力をお願いいたします。

【応募要領(統一・自由共通)】

統一論題・自由論題とも、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)者へ事務局から 8 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(8 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予稿集に収録されません。なお、大会当日の報告時間は 30 分前後を予定しています(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
 - ・報告タイトル 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て下さい。非会員との共同報告も認めますが会員を筆頭報告者とします。)
 - ・研究代表者と連絡先(住所・電話番号・メールアドレス)

【送付先】

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: otsukajrg@yahoo.co.jp
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りますので、再度ご連絡ください。

6. 助成対象研究の募集

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(2016 年 3 月 31 日現在)の会員であること(グループ研究の場合、全構成員が対象年齢であること)。なお今回より当助成の受給回数を最大 2 回までとすることになりましたので、過去に 2 回以上受給歴のある会員は応募できません。

【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
 - 氏名(グループ研究の場合は代表者名)、所属、生年月日、住所、電話・ファクス、電子メールアドレス、研究タイトル(仮題でも可)、研究計画、助成希望金額とその使途内訳
- 判型・枚数 A4 版 4 頁以内
- 締切 2016 年 3 月 31 日(必着)
- 送付先 交通権学会事務局(前掲)

7. 部会開催報告

中部関西部会

2015 年度第 1 回 交通権学会中部関西部会
日時 2015 年 11 月 20 日(金) 18 時
場所 労働会館 本館 2 階小会議室

議題

1. 会員からの報告
「交通権研究についての私論－2015 年研究大会をふまえて」島田会員
2. その他報告
会員から調査・研究の報告
3. 今後の活動について
今年度の取組や学会運営等について意見交換
会員の皆さんからの研究報告を募集します。ご連絡ください。担当 可児 vyx05047@nifty.ne.jp

今後の部会開催のご案内は、ニュースレターと交通権学会のホームページなどでお知らせ致します。

※島田会員の報告を下記に掲載します。

交通権研究の現状と課題 －2015 年研究大会をふまえての私論－

島田善規

2015 年度の大会では、交通権学会の 30 年を振り

返り、次のような報告があった。桜井徹は、交通権への一般的批判と具体的容認、つまり規範として一般的に承認されるには到っていないが、政策には交通権の理念をできるだけ反映させる成果があったと報告した。安部誠治からは、現代社会における交通の意味づけを的確に表現した輝きのある権利でありながら、何故交通権は日本社会に部分的にしか受容されなかったのかとの問いがあり、初発段階で国鉄分割・民営化反対派の理念ないしスローガンと誤解されたことと、交通基本法は文字通り基本法であり内容が漸進的に実現できるようこれからの政策化が必要との解題があった。岡崎勝彦からは、基本法という形式による「訓示化」「プログラム化」という危険性が指摘された。日比野正己からは、交通権という規範を生み出した、運動の先駆性と蓄積の確認があった。上岡直美は、公共交通が環境面で優位性を発揮する領域はますます狭められるため、環境と交通の議論においては新たな研究枠組みが求められると提起し、「交通権学会の展望はあるか?」と問いかけた。以上の報告は、交通権に関わる「交通問題の研究」「規範の研究」「政策の研究」の現状と課題を総括したものと言える。

上岡の報告は環境面の事例に限定しているが、新自由主義に対峙して交通権という規範を生み出したものの、交通問題研究、政策研究の新しい研究枠組みを生み出せていないという、全般的な指摘をしたものであろう。では、上岡が求める研究枠組みのうち、テーマと研究方法はどのようなものであろうか。自身の未熟さを顧みず、以下に自説を述べる。

交通権に関わる研究テーマについては、交通権憲章の前文にヒントが書かれている。生活交通、生産関連交通、文化交通、災害救助の交通など広範にわたり、国民が安心して豊かな生活と人生を享受するための交通権の保障と行使に関わるテーマである。もちろん他者の権利の侵害を含まないし、苦役的移動からの解放も含まれる。

問題は、このようなテーマが交通論全体の発展の中で、どのような独自性を持つかではないか。経済学系、工学系、社会学系、あらゆる学問分野から交通論は研究されてきた。これらの交通論と交通権研究の題材とは重なるが、独自性をどこに求めるか。筆者は、交通を人権の問題と捉える研究の独自性とは、経済学的に言えば交通サービスの供給よりは需要を、ヒューマンスケールで捉えることではないかと考える。ところが『交通権』に掲載された論文等では、供給側あるいは行政のデータを用いる傾向が強い。既存のデータが揃っているからである。このため大ざっぱに分ければ、サービスの供給サイドのテーマが多かった。もし、供給側のデータを用いる場合は、ヒューマンスケールに読み替える工夫が求められる。独自性の一部は、需要側のヒューマン

スケールのデータを収集、蓄積することから生まれるのではないか。このような地道な作業は、社会的実践家にこそできる仕事だろう。

交通権研究の停滞があるとすれば、研究方法の開拓が不十分だからではないか。運動が研究の邪魔をしたのではなく、運動と結びついた研究の意義を理解してもらえるような研究方法が未開拓だったのではないか。交通権の研究を進めるには、「超学際的研究(トランスディシプリナリー)」「(『臨床環境学』p121)方法の開拓が求められる。インターディシプリナリー(学際的な協働・連携・統合)であるだけでなく、科学者コミュニティと社会の間の協働・連携による研究である。ところが超学際的研究は、それぞれの学問領域の従来型の研究者には理解されにくいという現実がある。「何を知と捉えるか」「社会における大学や研究者の役割」「研究意義(目標設定や評価軸)の捉え方」に違いがあるからである。

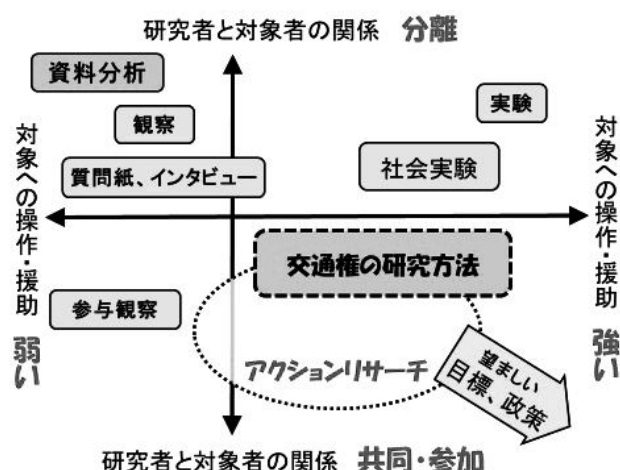


図 交通権の研究方法を考える座標 作成筆者

では、交通権の超学際的な研究方法とは、どのようなものであろうか。筆者は、研究者の研究対象への操作・援助が強い、弱いという座標と、研究者と研究対象者との関係が分離しているか、対象者と共同し運動に参加する関係かという座標で、研究方法を考えることが有効ではないかと考えている。図の読み方であるが、たとえば実験という方法は、対象を操作し、対象者とは分離した関係を保ちながら操作による変化を調べる方法である。資料分析という方法は、資料を客観的に分析することが強く求められる。資料の操作があつてはならないし、対象者とは客観性を保てる十分な距離を保たなければならない。なお、この座標上においては、質問紙による量的調査も、インタビューによる質的調査も、その差異は小さくなる。

交通権の研究では、対象者と共同し運動に参加し、援助(操作)する場合が多くなる。このため望ましい目的・目標、特に政策目標を持つことが多くなる。

これはつまり、価値観を帯び、主観性のある研究となる。価値観を帯びた研究にどのような意義があるのか、説得力が必要である。また、交通権の研究では、政策を提言したい欲求にかられる。身近に重大な問題があり、望ましい改善目標(価値観)を研究者が持つからである。ただ、政策の提言とは、研究のプロセスとしては新たな作業仮説の提唱に当たる。提言された政策が有効かどうかは、検証されていないことが多いからである。ところが、仮説-証明型の論文になじんだ研究者からは、仮説(政策)の提唱で終わる研究は未完成と受け取られやすい。結論の含意としてこの仮説を提唱できるのだという、論拠と論理が整っていなければならない。特に、客観性を求められる資料分析から、主観性の入りやすい政策提言を導き出すプロセスは、ていねいに行わなければならない。

意外なことに『交通権』の論文等では、対象者と共同するアクションリサーチや、対象者との関わりが強い参与観察、社会実験という方法は、あまり用いられてこなかった。厚く記述されたインタビューも少なかった。対象者と共同しデータを収集・分析するような、地道な作業は社会的実践家にこそできる仕事のはずだ。対象者との関わり方にふさわしい研究方法を組み合わせる作業仮説を導き出し、社会的実践によって仮説を刷新していく「作業仮説ころがし」(『臨床環境学』p126)に類似した方法を開拓していくことが求められる。交通権研究という孤立した研究方法があるわけではない。

文献

上岡直美「交通権の実体化に向けた研究展開の課題と提言」『交通権』第29号2012。
ティム・メイ(中野正大監訳)『社会調査の考え方』世界思想社2005。
矢守克也『アクションリサーチ』新曜社2010。
ロバートK. イン(近藤公彦訳)『ケーススタディの方法第2版』千倉書房1996。
渡邊誠一郎・中塚武・王智弘編『臨床環境学』名古屋大学出版会2014。

関東部会

2016年1月23日(土) 早稲田大学11号館911教室で開催され3テーマが報告されました。出席者は名でした。

報告要旨

『フランスの地方都市公共交通における統計データ(2013年度資料)による一考察』
西田敬(交通権学会会員)

フランス都市交通の基礎資料となる、CERTU(運輸・都市計画・公共事業研究センター)による「Urban

public transport in France」は、このほど2003年度版を改訂する2013年度版が新たに刊行された。本発表ではこの2013年度版に基づき、フランスの地方都市公共交通の最新動向を報告した。

フランスの地方都市圏における軌道系交通の整備は2013年時点でトゥール、ブサンソンがLRTを建設中であったがいずれも開通している。

運営は、民間委託が3セクで担われていて、216都市圏のうち公共の直営は1割程度、民間会社がリスク分担する契約形態が増えている。フランスの地方交通では2社が寡占状況にある(元の企業の従業員は継続して勤務)。近年は、AGIRのほか、RATP dev.が新規に参入した。

切符10回券あたり単価は1ユーロ内外である。月間定期20ユーロ台~40ユーロと差がある。交通税の税率は都市規模により0.55%~1%、大都市圏で硬く、小規模都市圏で低くなっている。軌道系交通機関を整備する場合は1.75%まで引き上げることができる。

パリ首都圏を除いたフランスの地方都市公共交通財政の規模は約59億ユーロ(2010年)で、料金収入は約3割強に過ぎず、2/3は地方自治体の財源からまかなわれている。交通税は約4割を占め最大の財源となっている。この10年で交通税収は20億ユーロから30億ユーロへと50%増加した。

JR 旅客会社の被災路線の復旧に対する
国の支援に向けたアプローチ
大塚良治(湘北短期大学)

東日本大震災で被害を受けた東日本旅客鉄道(JR 東日本)気仙沼線と大船渡線の一部区間のBRT(バス高速輸送システム)で本復旧がほぼ決定した。列車脱線事故により運休していた岩泉線はそのまま廃止となった。災害による路線が今後も増える懸念がある。本報告は「ステークホルダーアプローチ」に基づいてJR 旅客会社の被災路線の復旧を進めるための方法を模索することを目的として、2015年9月30日時点で不通の被災鉄道路線の現状を確認した上で、上場JR各社の路線が被災した場合の支援の考え方およびJR北海道・JR四国の路線が被災した場合の支援の考え方について議論した。

三陸鉄道北リアス線と南リアス線は政府の支援によって復旧したのに対して、JR 東日本の被災路線の中で復旧を果たした路線の復旧費は同社が負担してきた。大船渡線と気仙沼線は国による支援が得られず、復旧断念に追い込まれた。不採算路線復旧に対するJRの判断基準としては、復旧後の利用状況、地域における路線の重要性、そして利用促進策について地域の協力が得られるかなどを列挙することができる。上場JR各社では、巨額の費用を投入し復

旧しても、運営が赤字であるならば、株主の理解は得られにくいことから、復旧後の利用促進の見通しが得られることが復旧の大きな条件となる。上場 JR 各社の場合、災害発生前の状態に戻すための復旧費用を公的支援し、復旧後の運営は JR の責任で行うのが妥当であることを明らかにした。

一方、国(の独立行政法人)が 100%株主となっている JR 北海道・JR 四国の路線が被災した場合、両社が負担する場合と国が負担する場合とで、国の最終負担額はほぼ変わらないことから、国による迅速な支援実施で復旧を図ることが望ましいと結論付けた。

自動運転車の非現実性と欺瞞性

上岡直見(環境経済研究所)

最近「自動運転車」が注目され、安倍首相は 2020 年までの実用走行をアピールした。しかし技術的・制度的な未成熟が指摘されており、安易な機械信仰・IT 信仰に依拠して路上走行が拡大してゆくと、特に歩行者や自転車に対して新たな危険性が発生する。「自動運転車」とは、自動車の販売が量的に縮小せざるをえない状況から付加価値で利潤を拡大しようとする自動車業界の事情に起因する。法的責任も整理されておらず「コンピュータのひき逃げ」状態が発生する。また飲酒運転防止のためアルコールインタロック装置を提唱する意見があるが、逆に「飲酒運転許容装置」として作用する危険性についても指摘する。

報告資料は下記よりダウンロード可能。

http://homepage3.nifty.com/sustran-japan/datafile/20160123_r_f.pdf

8. 部会開催案内

関東部会

2016 年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

※会場が変わります。早稲田大学ではありません。



2016 年 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 3 回	2016 年 2 月 6 日 (土)	2 月 27 日 (土)	4 月 16 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。

soda77@jcom.home.ne.jp

※迷惑メールと区別するためタイトルに「交通権学会」の文字を入れて下さい。

〒359-1146 所沢市小手指南 1-16-4 曾田英夫氏宛

9. 特別寄稿

貸切バス事業の規制緩和と運転労働をめぐる問題
—軽井沢スキーツアーバス事故をうけて—
川村雅則(北海学園大学教授)

【注意】川村会員の投稿は『クルマ社会を問い直す会』の会報第 83 号に緊急投稿されたものですが、事故の緊急性を考慮し、著者及び同会の了解を得て本ニューズレターにも同時掲載いたします。

◆はじめに

2016 年 1 月 15 日、軽井沢でバス事故が発生。乗員 2 名と乗客 13 名が死亡、乗客 26 名が重軽傷を負う大惨事になった。報道によれば、事故を起こしたバスは 14 日 23 時に東京都渋谷区を出発し、長野県内のスキー場で客を降ろしながら長野と新潟の県境に位置する斑尾高原に到着する予定だった。

事故報道にふれた多くの人は、2012 年の関越道で

の高速ツアーバス事故を思い出し、安全対策はあの事故で強化されたはずではなかったのか、と思っただろう。だが一方で、今回の事故は起こるべくして起きたものと受け止めた人(とりわけ業界関係者)も少なくないのではないかな。

たしかに、事故を起こした会社の労務管理、運行管理はまずさんだった。「運行指示書」に記載がなかったこと、予定されていなかった一般道を(運行管理者の許可を得ずに)走行して事故が発生していること、乗務前の点呼が行われていなかったこと(加えて、記録の改ざんが行われていたこと)などの問題が次々と明らかになり、非難がそこに集中した。だが同時に問うべきは、そもそもなぜそういう会社でも業界に参入し(事業参入は 2014 年)、今回の事故を起こすまでこうして事業を継続できていたかだ。

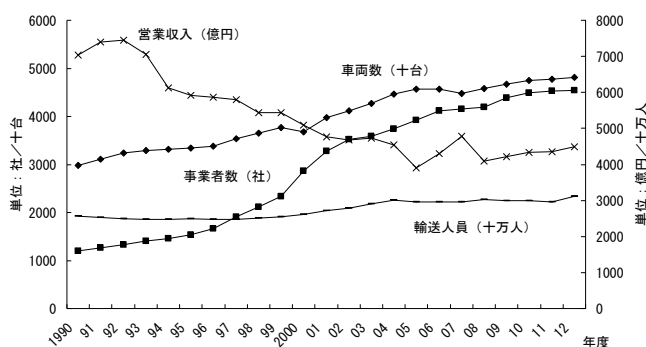
事故を起こした運転者は、大型車・長距離の運転に不慣れだったという。しかしそれでも会社は、今シーズンで増えた仕事に対応するため彼を採用し(そのことはまだしも)、十分な研修を受けさせることなく今回の仕事に従事させた。

事故の直接の原因はこれから究明されるだろう。だが、報道でも言及されている幾つかの問題——例えば、(1)貸切バス事業における規制緩和政策の誤り、(2)旅行業者という発注者の責任を問う法制度の不備、そして、(3)運転者の労働環境をめぐる問題などが問われない限り、同様の事故はまた起きるのではないかな。本稿では、(3)を中心にまとめておきたい^①。

①：本稿は、(1)拙稿「軽井沢スキーバス事故が問うもの」『労働情報』929 号(2016 年 2 月 15 日号)をベースとしている。
(2)同事務局の了解を得て、「クルマ社会を問い直す会」会報誌と「交通権学会」ニューズレターに同時に(同様の内容で)投稿した。
(3)過去のバス事故の際にも同様の問題提起を行っている。あわせて参照されたい。

◆貸切バス事業における規制緩和政策の導入

図表 1 貸切バス事業・輸送状況の推移



出所：日本バス協会『2014年版日本のバス事業』より作成。

高速ツアーバスは、2 地点間の移動を内容とするという点では高速乗合バスと一緒にあるが、旅行業

者が主催者となって募集型企画旅行として運行される貸切バス事業である。

急成長を遂げた一方で、運行責任の所在があいまいとなることや、高速乗合バスであれば課される様々な義務やコスト負担を回避して低運賃を実現していることなどの問題点が指摘されていた。国は、関越道のバス事故をうけて、例えば、運転者が 1 人で乗務できる距離の上限の短縮化(但しこの問題は事故以前に総務省から指摘がなされていた)や運賃基準の見直しなど、安全対策で一定の見直しを行った、とされる。しかし事故はまた繰り返された。

さかのぼると、貸切バス事業で規制緩和政策が導入(具体的には、参入が免許制から許可制に、運賃・料金が認可制から事前届出制に変更)されたのは、2000 年である。

図表 1 のとおり、99 年度に 2336 社だった事業者は 00 年度に 2864 社に急増。その後も増加を続け、12 年度は 4536 社とおおよそ倍になった。だが需要はそこまで増えなかった。長期的には増加傾向にあるとはいえ、2 億 5 千万人台から 3 億 1 千万人超への増加にとどまる。

車両の稼働率(実働率)も、1989,90 年度の 67.3% をピークに減少を続け(12 年度は 51.6%)、なおかつ、貸切バス業界における営業収入も(近年増加がみられるとはいえ)ピークであった 92 年度の値に比べると大きく減少している。こうして、旅行業者優位の体制のもと、限られた量の仕事を運賃競争で請け負う構図が強化された。

○事後規制強化論の虚構

なるほど、規制緩和と推進派が主張したように、需給調整規制や価格規制を取り払う(緩和する)ことで、サービス供給増・新サービスや「高止まり」している価格の引き下げが実現した。

これが文字どおりの業界の活性化を意味したのかはさておくとして、ところで、当時、安全性の低下を危ぶむ声に対して主張されていた、事業参入後のチェック体制の強化はどうだったか。この間の大事故の発生のために繰り返し指摘されてきたのが監査体制の脆弱さであり、具体的には、バスだけでなくトラック、タクシーをあわせると 12 万に及ぶ事業者数^②に対して監査業務にあたる職員数は(報道によれば)いまだ 365 人という低い水準である。

今回事故を起こした会社には、2015 年の 2 月に監査が行われていたが、運転者に健康診断を受けさせていなかったことが発覚し処分が行われたのは事故が起きる 2 日前だった。じつに 1 年近くもの時間を要している。しかも処分は 1 台の車両が 20 日間の使用停止という内容だった。実効性のある事後規制強化が急がれるのはもちろんだが、参入時のハー

ドルを上げるなど規制緩和そのものの見直しが必要だと考える。

②:事業者数の内訳は(2013年3月31日現在)、トラック 62910(貨物軽自動車運送事業を除く)、乗合バス 1991、貸切バス 4536、ハイヤー・タクシー54575(法人等 15271、個人 39304)である。国土交通省「交通関連統計資料集」より。

○問われる旅行業者の責任

加えて見過ごせないのが、格安などをうたい、しかも国の基準(下限額)を下回る運賃水準で仕事を発注していた旅行業者の責任である。

規制緩和後に参入した多くは、経営基盤が脆弱で、それゆえ労務・運行管理上の問題が発生しやすい零細業者だった。具体的には、2013年3月末現在、貸切バス事業者の半数超(55.4%)が従業員数「10人まで」で、7割(70.8%)が車両数「10両まで」である(国土交通省「交通関連統計資料集」より)。

先にみたとおり、関越道のバス事故をうけて、かかる事態を解消し安全性を高めるため運賃制度が改善されたはずなのだが、報道によれば、今回のツアーでは、運賃が法定基準の下限額(26万4千円)を下回る19万円で契約されていたという。こうした低価格発注は珍しいことではなく、手数料というかたちでキックバックを求められるために運賃の引き上げは形式に過ぎないという声も紹介されている。

契約面における旅行業者優位の体制を是正し、適切な運賃設定とその確実な収受、発注者責任を問うことが可能な実効性ある法制度の整備が求められる。

◆運転者の働き方をめぐる問題

ここからは、運転者の働き方(働かされ方)をめぐる問題について、政府統計などまじえながらみていく。

現在、バス運転者の不足が深刻で、その確保が焦眉の政策課題となっている(例えば、国土交通省「バスの運転者の確保及び育成に向けた検討会」)。若い運転者が入ってこないのが、運転者の高齢化も進み、6人に1人は60歳以上だという。

背景を考えるに、バス運転者の労働条件をめぐる問題がある。そもそも車の運転というのは、ミスの許されない、精神的に負担の大きな仕事で、かつ、勤務は長時間で、しかも深夜労働を伴う不規則性に特徴がある。かかる特徴から、職業運転者の労働環境には改善が必要だと早くから指摘されてきた^③ののだが、適切な対策は講じられず、むしろ規制緩和政策の導入で悪化している。

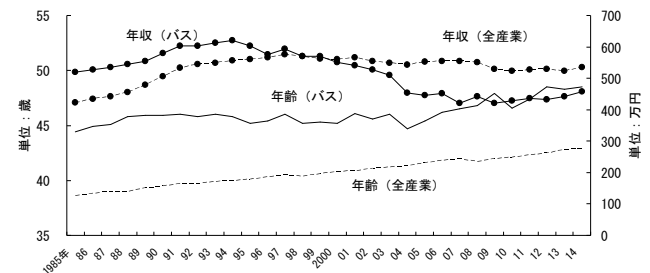
図表2 自動車運送業における週あたり労働時間数

男女計		単位：万人，％						
	総数	週1～34 時間	週 35～42 時間	週 43～48 時間	週 49～59 時間	週60時間 以上	週間 就業時間 不詳	
全産業	6233	1941	1898	1012	783	546	53	
道路旅客運送業	49	10	11	9	9	10	0	
道路貨物運送業	183	33	36	32	33	45	2	
全産業	100.0	31.1	30.5	16.2	12.6	8.8	0.9	
道路旅客運送業	100.0	20.4	22.4	18.4	18.4	20.4	0.0	
道路貨物運送業	100.0	18.0	20.8	17.5	18.0	24.6	1.1	

出所：総務省「労働力調査2015年」より作成。

出所:総務省「労働力調査2015年」より作成。

図表3 バス運転者と全産業労働者の年齢及び年収の推移



注1:対象はどちらも男性。
注2:年収は「きまって支給する現金給与額」と「年間賞与その他特別給与額」から試算。
出所:厚生労働省「賃金構造基本統計調査」各年版より作成。

具体的には、第一に、長時間労働である(図表2)。図表中の太線で囲んでいる「週60時間以上」とは、過労死の認定基準として用いられる月80時間(以上)の時間外労働に匹敵する長さである。それが「道路旅客運送業(バス、ハイタク)」では就業者全体の2割(5人に1人)を占めるのである(「道路貨物運送業(トラック)」では4人に1人)。

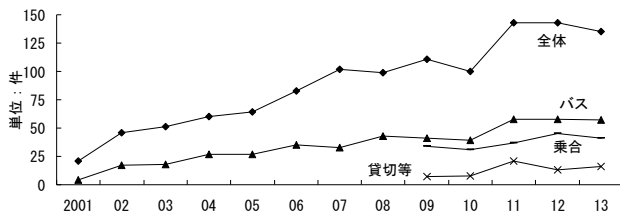
第二に、かかる長時間労働の一方で、かつては全産業平均を上回った賃金の低下である(図表3)。背景には、乗合を含めバス事業のリストラ策(分社化・子会社化、雇用の非正規化など)がある。

図表4 自動車運送業及び運転労働者の過労死(脳・心臓疾患)請求及び支給決定件数

		単位:件	
	請求件数	支給決定件数	
全体	763	277	
道路貨物運送業	120	77	
道路旅客運送業	33	12	
自動車運転従事者	143	85	

注:中段は業種、下段は職種。
出所:厚生労働省「2014年度過労死等の労災補償状況」(2015年6月25日発表)より作成。

図表5 重大事故のうち、運転者の健康状態に起因する事案等の発生状況



注1：2002年に事故件数が急増しているのは、報告規則の改正による。
 注2：「乗合」と「貸切等」で分けたバスの事故件数の発表は2009年から。
 注3：全体は、「バス」のほか「トラック」と「ハイ・タク」で構成（後二者は省略）。
 出所：国土交通省自動車交通局「自動車運送事業用自動車事故統計年報」各年版より作成。

第三に、健康状態の悪化である。バスなど運転労働者(とりわけトラック)は、過労死の発生(労災申請、認定)件数が最も多い職種である(図表 4)。高齢化も背景にして、運転者の健康状態を起因とする事故が増加を続け、2010 年度は 100 件に、そして翌年度は 143 件に急増し高止まりしている(図表 5)。

③：例えば、古くは、40 年以上前(1971 年)に、日本産業衛生学会のなかに運転労働安全委員会が設置され、「主として陸上交通機関において車両運転に従事する労働者の衛生学的問題点の究明」が行われてきた。その成果は、「運転労働における労働衛生施策に関する意見書」にまとめられている。

◆働き方／働かせ方に関する脆弱な規制

図表 6 バス事業における改善基準告示の違反事業場数及び主な違反事項

	監督実施 事業場数	改善基準 告示違反 事業場数	主な違反事項				
			最大拘束 時間	総拘束時 間	休息期間	連続運転 時間	最大運転 時間
実数	262	147	90	85	51	34	18
割合	100.0	56.1	34.4	32.4	19.5	13.0	6.9

単位：件、%

出所：厚生労働省「自動車運転者を使用する事業場に対する2014年の監督指導、送検の状況」（2015年12月25日発表）より作成。

ところで、バスなど職業運転者の事故が発生し、その背景にある過酷な働き方^④が報じられると、「こんな働き方は認められているのか?」と聞かれることがあるが、答えは yes である。そもそもわが国では原則として、労使で協定さえ結べばどれだけの長時間労働でも容認される。

自動車運送業の場合にはそれでは事故につながりかねない。そこで、厚生労働省は、「自動車運転者の労働時間等の労働条件の向上を図る」ことを目的に「自動車運転者の労働時間の改善のための基準」という告示(「改善基準告示」)を設けている。だがその中身が問題だ。

例えば、1 日の拘束時間は 13 時間(最長で 16 時間)まで、1 週間あたりでは 65 時間(同 71.5 時間)まで容認されているなど、先にふれた過労死認定基準を上回る労働時間が許される設計になっている。また運転者からよく聞かれる「睡眠時間の確保の困難」に関わって、勤務と勤務のあいだの「休息期間」の長さ——8 時間を確保していれば問題なし(しかも深夜労働に対する配慮がなく、たとえ勤務が昼夜逆転

していても、8 時間で構わない)、とされていることの問題性を強調しておきたい(加えていえば、休日労働の規定が 13 連続勤務を容認していることも)。

さらに問題は、こうした低い水準の規制さえ守られていないことだ(図表 6)。「改善基準告示」の水準を引き上げ、かつ、「告示」扱いから罰則付の法律への格上げがなければ、彼ら運転労働者を守ることは困難である。

④：「バス運転手過酷さ激化／「高速料金自己負担」「睡眠 4 時間」」(『朝日新聞』朝刊 2016 年 1 月 19 日付)、「運転手「明日はわが身」／眠気で高速通過／行き先 2, 3 日前知る」(『東京新聞』朝刊 1 月 18 日付)など、今回事故を起こした運転者の働き方だけが特殊なものではない。

◆まとめに代えて

軽井沢のバス事故をうけて、国土交通省では、「国土交通大臣を本部長とする対策本部を設置し、特別監査の実施など、緊急に対応するとともに、二度とこのような悲惨な事故を起こさないよう、徹底的な再発防止策について検討するため、有識者からなる「軽井沢スキーバス事故対策検討委員会」を設置した(国土交通省「軽井沢スキーバス事故を受けた対策について」)。事故が発生してからのかかる動きにも、正直、既視感を覚えるものの、バス事業の規制緩和の見直しや労働分野の規制強化など、今度こそ、実効性ある安全対策が講じられなければならない。

参考文献

野沢浩・小木和孝編(1980)『自動車運転労働』労働科学研究所労働調査会出版局編(2013)『改訂 5 版』自動車運転者労務改善基準告示の解説』労働調査会

10. 会員投稿

北陸新幹線並行第三セクター鉄道乗車記(後篇)
半沢一宣

(1.~7.はトランスポート21 第61号に掲載)

8. 帰宅後に気づいた、あいの風線の不可解な運賃表

筆者は帰宅後、今回の利用に際してあいの風線で変則的な乗車券の購入方を強いられたことによって、全体の支払額にどのような影響が生じたのかを、各社のホームページで公開されている普通運賃表に基づき精査してみた。その結果は、以下のとおりである。IR線については、どのような買い方をしても変わらないので、ここでは省略する。

(1) あいの風とやま鉄道

ア. 倶利伽羅～市振の通し運賃 2,060円＝①

イ. 越中宮崎で分割発券した場合(今回の筆者のケース)

倶利伽羅～越中宮崎	1,860円
越中宮崎～市振	210円
合計	2,070円＝②
差額(②－①)	2,070－2,060＝10円高

ウ. 富山で分割発券した場合

倶利伽羅～富山	860円
富山～市振	1,110円
合計	1,970円＝③
差額(③－①)	1,970－2,060＝90円安

エ. 高岡で分割発券した場合

倶利伽羅～高岡	460円
高岡～市振	1,460円
合計	1,920円＝③
差額(③－①)	1,920－2,060＝140円安

オ. 魚津(うおづ)で分割発券した場合

倶利伽羅～魚津	1,260円
魚津～市振	660円
合計	1,920円＝⑤
差額(⑤－①)	1,920－2,060＝140円安

つまり、金沢駅のIR線案内所のポスター掲示に従い越中宮崎までの切符を買って乗り越し精算をする、最大で(②－⑤)2,070－1,920＝150円も損をさせられることになる。金沢側から長野方面を目指す場合は、高岡か魚津で一旦改札を出て切符を買い直すのが、最も安上がりである(注⁴)。

いずれにせよ、倶利伽羅～市振の全区間の通し運賃を適用できない連絡運輸範囲の設定方をしておいて、結果的に利用者に割高な運賃を支払わせるよう誘導している同社の営業制度については、信義則に反する悪徳商売との非難を免れることはできない。

このような運賃体系や連絡運輸制度を認可した国土交通省の良識も、疑わざるを得ない。

(2) えちごトキめき鉄道

ア. 市振～妙高高原の通し運賃 1,660円＝①

イ. 直江津で分割発券した場合(今回の筆者のケース)

市振～直江津	970円
直江津～妙高高原	670円
合計	1,640円＝②
差額(②－①)	1,640－1,660＝20円安

4) 2分割すると1,920円になる駅としては高岡・小杉・魚津・生地⁴の4箇所があるが、いずれも金沢駅からの営業キロが100キロ以下のため、車内での乗り越し精算だと打ち切り別払いではなく差額計算となるため、一旦改札を出ないと安く上げることはできない。但し長野側から金沢方向へ向かう場合は、直江津～富山間が117.8kmと100キロを超えるため、富山～倶利伽羅間を打ち切り別払いとして安く上げる乗り越し精算が可能である。つまり同じ金沢～長野間の利用でも、乗車する方向によって運賃支払額が異なる結果となるケースが多発するわけで、この意味でも現行の連絡運輸制度は不合理・おかしいと言わざるを得ない。

トキ鉄でも、全区間通しの乗車券を購入するより、直江津駅で乗り換える際に一旦改札を出て切符を買い直したほうが安くなる(注⁵)。

(3) しなの鉄道

ア. 妙高高原～軽井沢の通し運賃 2,440円＝

①(注⁶)

イ. 長野で分割発券した場合(今回の筆者のケース)

妙高高原～長野	830円
長野～軽井沢	1,640円
合計	2,470円＝②
差額(②－①)	2,470－2,440＝30円高

筆者は出発前に北しなの線としなの鉄道線にまたがる乗車券を購入する方法があることに気づかなかったため、長野で2枚に分ける切符の買い方をしてしまったが、このことを事前に知っていれば、トキ鉄の車掌から購入する車内補充券を妙高高原までとしておくことで、安く上げることができた可能性がある(注⁷)。

結論としては、以下の4区間に分けて乗車券を購入するのが最も安い。

ア. 金沢～魚津	1,620円
イ. 魚津～直江津	1,630円(注 ⁸)
ウ. 直江津～妙高高原	670円
エ. 妙高高原～軽井沢	2,440円(注 ⁹)
合計	6,360円＝①

【参考1】各社の全区間通しの運賃を単純に合算した場合の運賃

ア. IR線(金沢～倶利伽羅)	360円
イ. あいの風線(倶利伽羅～市振)	2,060円
ウ. トキ鉄線(市振～妙高高原)	1,660円
エ. しなの鉄道(妙高高原～軽井沢)	2,440円
合計	6,520円＝②

5) トキ鉄では100kmを超える区間の乗車券でも途中下車を認めていない、これはJR東日本が新潟近郊区間の範囲に直江津駅を含めている(JR線との連絡乗車券でも100kmを超える場合であっても通用当日限り、途中下車禁止)こととの整合性を取ったためと思われる。

6) JR線の長野～篠ノ井間を挟んで、しなの鉄道線と北しなの線にまたがって利用する場合は、しなの鉄道線と北しなの線の乗車区間の営業キロを通算した距離に基づく運賃にJR線の長野～篠ノ井間の運賃を加算する、いわゆる通過連絡の制度が適用される。

また妙高高原～軽井沢間の営業キロは111.7kmと100キロを超えるため、2日間有効で途中下車もできる。

7) 妙高高原から来て長野で途中下車する際、JR長野駅の精算所で「妙高高原から軽井沢までの乗車券を発行し途中下車させてほしい」と申告しても、長野で打ち切り精算を強いられる可能性がある。したがって、この方法は軽井沢付近の各駅で出発前に妙高高原までの乗車券を購入する場合にしか通用しないと思われる。

8) 現行制度ではトキ鉄の直江津駅からあいの風線への連絡運輸範囲は富山駅までなので、直江津～高岡間の乗車券は購入できない。

9) 長野～篠ノ井間のJR線の運賃200円を含む。

差額(①-②) $6,520 - 6,360 = 160$ 円も①より高い。

【参考2】もしも金沢～軽井沢の全区間がJR線だったとした場合の運賃(注¹⁰)

ア. 金沢～直江津(北陸本線) 177.2キロ
イ. 直江津～篠ノ井(信越本線) 84.3キロ
ウ. 篠ノ井～軽井沢(信越本線) 65.1キロ
合計 326.6キロ

→5,620円=③

差額(②-③) $6,520 - 5,620 = 900$ 円も三セク化によって高くなった勘定である。

9. 連絡運輸制度の改善を求めた要望活動について

筆者は2015年10月28日付で、今回体験した連絡運輸制度の疑問点について改善を求める要望書を、関係する三セク4社へ送付した。

要望の主旨は、以下の2点である。

1. 軽井沢から金沢までの各駅間相互発着の旅客に対して1枚の連絡乗車券を発売できるよう、関係4社の連絡運輸規則(規程)を改正されたい。
2. えちごトキめき鉄道とあいの風とやま鉄道においては、全区間を1枚の乗車券として購入するよりも途中駅で2枚の乗車券に分割購入したほうが安く利用できるといふ、不自然な運賃設定方を是正されたい。

また要望の理由としては、以下の2点を指摘しておいた。

1. あいの風線に関しては、IR金沢駅で案内しているとおりに越中宮崎まで買って乗り越し精算をすると、高岡など他の駅で2区間に分割した乗車券を購入した場合よりも割高な運賃を支払われることになるため、制度を是正しない限り今後も不快な思いをさせられる利用者が後を絶たない。
2. ワンマン列車を多数運転する区間で連絡乗車券の発売範囲を制限し、前途を着駅で乗り越し精算するよう案内するのは、利用者に不正乗車の動機付けを与えることになる。

この要望書に対して、三セク各社からは11月14日から20日にかけて回答書が届いた(注¹¹)。

まず要望事項の1(連絡運輸取扱範囲の拡大)については、4社が揃って「長距離を乗り継ぐ利用者が極めて少ないため困難である」旨を回答した。しかし筆者が要望したのは、連絡運輸規則(規程)の改正という事務的なことであり、日常的なコストの増加を伴うことではない。にもかかわらず、なぜ長距離を乗り継ぐ利用者が極めて少ないと連絡運輸取扱範

囲の拡大が困難なのか、その理由についてはどの会社も説明していない。これでは回答に説得力が無く、疑問を解決できない。

次に要望事項の2(乗車券の分割方によって損得が生じてしまう運賃設定方の是正)については、当事者であるあいの風とやま鉄道は「3～10キロ単位の距離帯ごとに運賃を設定している現行制度ではやむを得ない」(要旨、以下同じ)とした上で「乗車券をどこの駅で何枚に区切って購入するかはお客様が判断することであり、当方から買い方についてお勧めすることはしない」としている。要するに、事前に安く乗れる切符の買い方を調べておかなかった筆者が悪いと言っているのと同じ開き直りである。これでは、運賃制度に詳しくない大多数の利用者がIR金沢駅での案内掲示に従って、知らず知らずのうちに割高な運賃を今後も支払わされ続ける問題を、解決することができない。もしも同社がこの点についても「IR金沢駅の案内方が悪い」などと責任を転嫁するのでしたら、筆者は同社の営業姿勢についても道義的な疑問を禁じ得ない。

そもそも同社は、連絡運輸取扱範囲を県境の手前の駅までとしている(金沢からは市振でなく越中宮崎までしか発売しない)理由については、何も回答していない。同社は「(連絡運輸)範囲を決定する上で考慮しているのは当該区間のご利用が多いか否かです」とも回答しているが、金沢・越中宮崎間の利用者数と金沢・市振間の利用者数との間に、それほど大きな差がある(金沢からの連絡運輸取扱範囲を市振でなく越中宮崎までとする合理的な理由がある)とは考えにくい。この点でも同社の回答には説得力が無く、疑問が残る。

なお、前途を着駅で乗り越し精算するよう案内することが不正乗車(運賃不払いの乗り逃げ)を誘発する原因となる問題点については、4社とも回答が無かった。

10. おわりに

今回の状況を三セク化前の乗車体験と比較すると、利用者数は明らかに減少している。特に富山・新潟と新潟・長野の各県境付近での落ち込みが著しい。

列車同士の接続は比較的良好で、全体の所要時間は三セク化前と比べても遜色ないのだが、乗り換え回数が増えたのがバリアと認識されている可能性が高い。三セク化前は直江津と長野の最小2回で済んだのが、三セク化後は泊と妙高高原でも運行系統が分割されたため、4回以上の乗り換えが必要となってしまった。

車両のバリアフリー化は進んでいるが、駅設備のバリアフリー化が進んでいるのは拠点駅だけであり、

10)北陸新幹線全線開業直前の営業キロにより算出。

11) 筆者が関係4社へ送付した要望書と4社からの回答書は、筆者のホームページで公開している。
http://www.geocities.jp/hnzwkznr_2/hokuriku_ppsector/hokuriku_ppsector_index.html

現時点での効果は限定的である。

列車のトイレの有無が線区によってちぐはぐなもの気になる。トキ鉄では糸魚川駅構内に新設した日本海ひすいラインの車両基地に汚物処理設備を整備することでET122形気動車へのトイレの設置を可能にした一方で、妙高はねうまライン用ET127形電車では既設のトイレを閉鎖しており、一貫性が無い。しなの鉄道の115系電車と共に、JR東日本の北長野の車両基地にある汚物処理設備を賃借するだけで解決できることだが、その使用料さえ出し惜しんでいるということなのだろうか？

更に筆者が体験した、事前に全区間通しの乗車券を購入できず何度も乗り越し精算の手間を強いられるのも、一種のバリアと言える。むしろ前途の車内もしくは着駅で乗り越し精算をするよう案内する手法は、利用者に不正乗車の動機付けを与えることになる(注¹²)。あいの風線のように、連絡運輸制度の欠陥によって割高な運賃を支払わされたと感じた利用者にとっては、尚更である。それが三セク各社自身のためにならないことも、また明らかであろう。

根本的には、1987年に国鉄を分割・解体したことで、整備新幹線着工に際しての1990年12月の政府・与党合意(並行在来線の経営分離を定めた条項)との、2つの誤りが引き起こした問題であると言える。貨物列車を引き続き走らせる必要があるため廃線にできないわけがないのに、JR旅客会社だけの都合で並行在来線を細切れ第三セクター鉄道会社が数珠つなぎに存在する形態に変えてしまったことが、諸悪の根源だと言わざるを得ないからである。仮に旅客列車を運行する会社と貨物列車を運行する会社とが別々でなく、旧国鉄のように単一の鉄道事業者での運行とする経営形態だったら、新幹線開業に合わせて並行在来線を三セク化するなどという発想は出てこなかったはずである。これは東北～北海道方面についても同じである。

金沢～長野間や富山～長野間を運行する高速バス路線は、過去にも現在も開設されていない。したがって新幹線には手が出ない経済弱者、あるいは新幹線に乗るほど急ぐ必要が無い旅行者のような、三セク各社を乗り継いで移動する需要は、それなりに存在しているはずである。しかし現実には、そういう利用者への配慮は切り捨てられてしまったと考えざるを得ないというのが、今回の乗り継ぎと要望活動での結論であった。

(2015年10月29日・記、2015年12月23日・追記)

【参考】北陸新幹線並行第三セクター鉄道の連絡運輸範囲一覧

行政区画	会社名	線名(愛称)	駅名	連絡運輸範囲									
石川県	JR西日本	北陸本線	大聖寺	↑									
			小松										
	IR いしかわ鉄道	IR線	金沢		↑								
			津幡			↑							
富山県	あいの風 とやま鉄道	あいの風線	倶利伽羅										
			石動										
			高岡										
			富山	↓									
			魚津		↑								
			越中宮崎			↓							
新潟県	えちご トキめき鉄道	日本海 ひすいライン	市振				↑						
			糸魚川										
			能生										
			直江津				↓						
		妙高 はねうまライン	高田						↑				
			上越妙高										
			新井										
			妙高高原					↓				↑	
長野県	しなの鉄道	北しなの線	黒姫										
			長野										
	JR東日本	篠ノ井線	篠ノ井										
	しなの鉄道	しなの鉄道線	上田										
			小諸										
			軽井沢										↓

※駅名は主要駅のみ記載。

※倶利伽羅駅はIR いしかわ鉄道に、市振駅と妙高高原駅はえちごトキめき鉄道に所属。

※「連絡運輸範囲」欄の矢印は、1枚の乗車券として発売できる範囲を示す。例えば、大聖寺からは富山までなら1枚の連絡乗車券を購入できるが、その先の魚津方面までの連絡乗車券は購入できない。このため、大聖寺から魚津まで利用する場合は、金沢～富山間のどこかで2枚に分割した乗車券を購入しなければならない。

交通権学会ニューズレター

『トランスポート 21』第62号

2016年2月15日発行

発行者 交通権学会事務局

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

12)筆者が今回利用した経路上には、駅名は伏せるが、夜間に駅員無配置となるため不正乗車(降車)をしようと思えばできてしまう駅が複数ある。