「荒城の月」モニュメント
JR 九州・豊後竹田駅

交通権学会ニューズレター
トランスポート 21
臨時号
第 63 号 2016 年 7 月 20 日

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。なお 8 月中旬に最終のご案内と出席確認をお送りする予定です。

目次

1. 2016 年研究大会プログラム
2. 理事会報告
3. 部会開催報告
4. 文献紹介
5. 会員著作物紹介

1. 2016 年研究大会プログラム

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。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。予定プログラムは下記をご覧ください。最終のご案内・出席調査は 8 月中旬の予定です。
※参加費 2,000 円(資料代) 懇親会費 5,000 円

9 月 17 日(土) (1 日目)	
12:00～13:30	理事会(理事会メンバーのみ)
13:30～13:40	開会挨拶 上岡直見(会長)
シンポジウム	「防災と交通権」…座長 未定
13:40～15:10	上岡直見, 風呂本武典(広島商船高専), 小祝慶紀(東北工業大学), 後藤孝二(宮城県土木部道路課・交渉中) ※宮城県関係者から、震災発生時から今日までの復旧状況、公共交通が果たした役割と今後の問題点等を報告していただく。上岡会員から、防災と交通の関係の全体像と交通権の観点からの課題整理を提案する。風呂本会員から、阪神大震災以降の社会情勢の変化で物流システムのリダンダンシーが失われ東北震災において発災後の各種トラブルに繋がったとの見解を紹介し、JIT の普及に伴う災害と物流に関する問題提起を行う。
15:10～15:30	休憩
15:30～16:30	総合討論
16:30～16:40	休憩
16:40～17:20	会員総会
17:30～19:30	懇親会

9 月 18 日(土) (2 日目)		
自由論題 1…司会 未定		
時間	報告者	報告タイトル
9:00～9:20	池田昌博 (NPO 法人 KOALA)	国土交通軸整備と地域公共交通(案) ―北陸新幹線金沢延伸・利用者目線からの検証―
9:20～9:40	風呂本武典 (広島商船高専)	産業遺産と観光資源としてのローカル線維持の思考―中国山地の長大ローカル線を残す仕組み―
9:40～10:00	後藤智春 (国土交通労働組合)	仙台市地下鉄東西線開業に見る業務委託の実態と課題

		について
10:00～ 10:20	香川正俊 (熊本学園大学)	規制緩和と安全性―貸し切りバスの事例より―
10:20～ 10:40	下村仁士 (NPO 法人 交通まちづくり戦略会議)	費用便益分析にもとづく地域鉄道の存続可否判断がもたらす諸問題
10:40～ 11:00	休憩	
研究助成報告…司会 未定		
11:00～11:40	宝田惇史 (元東京家政大学)	大規模ショッピングモールにおける公共交通活用の動向から見る持続可能性―地域社会との連携を中心として―
11:40～11:45	閉会挨拶 香川正俊(副会長)	

2. 理事会報告

2016 年 5 月 7 日に第 7 回交通権学会理事会(持回り)を開催し下記の議案について承認されました。

【議案 1】会誌編集担当者について

会誌 33 号の編集担当を青木真美理事から香川理事へ変更することで作業を進めていましたが、熊本地震により香川理事の業務遂行が困難な状況となったため青木真美理事に一時的に担当していただくことになり既に発行されました。なお 34 号以降は電子化の検討もされていますがこれに伴う編集体制・担当者は現在検討中です。

【議案 2】新規入会承認について

以下の 3 名の入会が承認されました。

山野克明 所属 熊本保健科学大学
田村昭彦 所属 九州社会医学研究所
兒玉悠利 所属 宮崎大学工学部(学生)

3. 部会開催報告

九州沖縄部会

2016 年 3 月 12 日に関東部会が開催され 3 件の報告がありました。

日時: 3 月 12 日(土)14:00～17:00
場所: 熊本学園大学　本館 3 階特別会議室
参加人数: 11 名

① 下村仁士(尚絅大学非常勤)
「地域鉄道の存続可否判断における費用便益分析の役割とその限界」

地域鉄道の存続可否判断では、費用便益分析が用いられることが多い。費用便益分析は、地域鉄道の存続可否判断基準を、鉄道事業者の収益性から鉄道の社会的有用性に転換させたという観点から、これまで積極的に評価されてきた。

しかし近年では、費用便益分析に対する批判が見られる。多様な価値判断基準を反映する役割を担う公的部門が、意思決定は効率性基準に依拠するのは矛盾しているという指摘や、価値判断基準の多様性を支持する民主主義とは相いれないという批判がある。また、他公益事業分野では、多様な評価要素を取り入れた評価へと転換する必要性が認識されているほか、持続可能な発展の観点からの批判もある。

報告では、費用便益分析を批判的に評価するとともに、オルタナティブな方向性について議論した。

費用便益分析は、効率性基準の観点からの評価と優先順位を示すが、その結果は最終的な判断を拘束するものではない。しかし、現実の費用便益分析は、絶対基準としての影響力をもつことは否めない。このとき、地域鉄道の存続可否判断は効率性基準に依拠してしまい、地域社会の維持や持続可能な地域づくりの視点といった、多様な価値判断基準は反映されない。

報告ではオルタナティブな方向性として、ポジション分析と複数基準アプローチを提案する。重要なのは、費用便益分析のように一つの基準に重点を置くのではなく、複雑性を無視せず、複雑性を許容する、多次元で複数基準の方向をもつアプローチが必要な点である。

近年の地域鉄道では、公的部門・民間営利部門・市民部門三者の協働が意識されている。三者は異なる目的意識と行動原理をもつとともに、民主主義的な鉄道運営も期待感される。このとき、費用便益分析よりポジション分析のほうが望ましいことを示した。貨幣的価値での便益の測定の困難さという観点からも、ポジション分析は望ましい。

今後の課題として、交通権の思想をはじめ、多様な価値判断基準をどのように地域鉄道の存続可否判断のなかに織り込むかについて、問題が提起された。また、事例研究の必要性も示された。

② 前田善弘(福岡県立明善高等学校)・兒玉悠利(宮崎大学工学部学生非会員)
「高校生の視点で取り組んだ要望活動―JR 九州・宮崎地区を例として―」

宮崎都市圏は都市圏人口約 50 万人の規模であるが、地域交通体系は自家用車がメインであり、公共交通機関のシェアは 3%弱に過ぎない。とはいえ、2012 年頃は鉄道の混雑が夕方の時間帯を中心に深刻化しており、社会人中心の署名運動が行われ、県議会でも問題になる、それが新聞報道されるほどの

状況であった。こうした状況を受け、当時高校生だった兒玉氏は、公共交通にかんする問題を自らの身の回りの問題として積極的に解決することの必要性を感じ、JR 九州に対する要望活動を始めた。
報告では、その要望活動についての事例紹介と、宮崎都市圏総合交通戦略についての解説が行われた。

JR 九州に対する要望活動は、2012 年 9 月上旬に兒玉氏が高校の生徒指導部の先生に要望書提出を提案することからスタートした。同年 9 月中旬にアンケートを実施し、同年 10 月上旬、JR 九州に対して学校名義で要望書が提出されるに至った。要望活動を通じて、2013 年 3 月のダイヤ改正で、列車の増結や輸送力のある車両への変更が行われた。また、利用者の増加や車内の雰囲気の改善という効果ももたらしている。この活動は兒玉氏の後輩が引き継ぎ、継続して活動が行われている。

活動の今後の課題としては、他の高校との共同での要望活動の実施、地元バス会社に対する要望書提出活動への取り組み、宮崎県・宮崎市への要望書提出が挙げられた。また、いまひとつの課題として、生徒の乗車マナー向上がある。乗車マナーがよくない状況では、交通事業者との対話が難しいという。JR 九州とではこの問題は生じていないというが、地元バス会社に対する要望活動推進においては、懸案となっている。

また、宮崎都市圏総合交通戦略については、公共交通の利用促進が課題となっており、そのために路線バスを中心した社会実験が行われるとともに、成果をあげている事例が紹介された。もっとも、まちなか居住の推進や中心市街地活性化と連携した公共交通活性化の観点や、利用者・事業者・自治体のコミュニケーションの観点からは、課題があることも指摘された。

③ 西島衛治（九州看護福祉大学）
「玉名市の地域公共交通の今後の動向について」

玉名市の人口は、10 年前の人口 7 万人から現在の約 6 万 6 千人と減少している。高齢化も進み、高齢化率は 30%に達している。路線バスは一部が廃止され、高齢者の移動保障のため、市内の公共交通空白地域に相乗りタクシーを運行している。一方、九州新幹線の開業に伴い新幹線駅が整備され、一部地域には若い人口が集中していることから、バス路線の環状化や新幹線と在来線の循環バス運行が必要になっている。

報告では、2015 年 11 月 6 日に開催された 2015 年度第 2 回玉名市地域公共交通会議の会議資料を参考に、今後の玉名市の地域公共交通の今後の動向や構想が示された。また、この動向や構想をもとに、参加者間での議論がなされた。

玉名市の地域公共交通の課題には、中心部における路線バス運行見直しの問題と、公共交通空白地域の解消の二つがある。

中心部における路線バス運行見直しでは、市街地循環バスの導入、市域間の移動と市域内の移動との役割分担の明確化、市域内の乗継ポイント設置による市外線の重複区間の整理の 3 点を、問題点として指摘する。そこでは、市外線の利便性低下と循環バスのサービス水準向上はトレード・オフであり、有力な見直し案では市外線の運行ルートが不便になるという問題点が指摘された。行政ヒアリングと路線バス利用者ヒアリングは終了しているが、今後パブリックコメントの実施、運行ダイヤの検討の後、運行実施計画は 2016 年 7 月末までに地域公共交通会議の承認が得られる見通しである。

公共交通空白地域の解消(現在 2 か所)については、中心部の路線バス運行見直しの後検討が進められる。現時点で具体的な施策は絞り込んでいないが、玉名市ではすでに相乗りタクシーを導入していることから、これに追随した施策になる可能性も否定できない。なお、財政支出の抑制が意識されており、施策の経費は既存の公共交通の運行効率化や利用促進の取り組みによって確保する。また、新たな公共交通を運行する場合は最寄りのバス停や駅に接続する路線設定を基本とし、地域による一定の負担や運行継続基準の導入等も検討される。

【開催予定】次回部会の詳細は決まっておりませんが、報告希望者を随時募集しています。また、部会開催についての提案もお待ちしております。報告希望者や部会開催の提案がある方は、下村までお知らせください。(shimomura_h@nifty.com)

関東部会

2016 年 4 月 16 日に関東部会が開催され 3 件の報告がありました。

高井博司「国鉄荷物営業の終罵とその後」

国鉄には、民営化前まで旅客の一部門として小量物品輸送を行う荷物営業部門があった。旅客の旅行用品を輸送する手荷物と、一般荷主の小量物品を輸送する小荷物である。国鉄の手小荷物は、旅客の旅行形態の変化や民開業者による宅配便の普及により、その輸送量は、1974(S49)年の約 7,600 万個を最高に逐年減少し、ついには 1986(S61)年 11 月に全廃された。今回は終末期を中心に荷物営業の制度や輸送量の変化、各種試みられたサービスについて調査し、若干の考察を加えた。

曽田英夫「判例にみる『低髄液圧症候群』」

従来の医学界の常識では「髄液はめったに漏れな

い」とされてきた。それが 2000 年(平成 16 年)に篠永石が髄液が漏れている患者が多いことに着目された。その後「むち打ち症」でも髄液が漏出することがあると主張された。しかし 2005 年(平成 17 年)に交通事故により「低髄液圧症候群」を発症したとする患者と、その主張を不当とする損害保険会社、共済との間で全国的に訴訟が展開された。本報告では「低髄液圧症候群」を解説するとともにそれらに関する判例を検討した。

上岡直見「数値情報を用いた地方鉄道の社会的価値」

鉄道は単に個別の採算性ではなく、地域の核として重要であること、また、鉄道が廃止されると地域の表退が加速することは以前から経験的には論じられてきたが、定量的な検証は難しいとされてきた。あるいは「えちぜん鉄道」その他の存続問題で実証されたように、大都市よりはるかに輸送量の少ない地方鉄道であっても鉄道の運行が止まると周辺の道路交通に大きな影響を及ぼす。これらの問題についてインターネット上で得られる数値情報を用いて網羅的に検討する試みを紹介する。合わせて GIS の利用についても紹介する。

4. 文献紹介

吉田信彌「女性の免許保有者はいかにして交通事故を減少させるか」『交通科学』vol.46, No.2, p.87

筆者が子供の頃、すなわち日本でマイカーが急速に普及を始めた 1960 年代後半には「一ヒメ・二トラ・三ダンプ」という言葉をよく聞いた。これは事故を起こしやすいドライバー、注意すべきドライバーのベスト 3 という意味であり「ヒメ」は女性運転者を指す。現在では第二種運転免許を保有して路線バスやタクシーを運転する女性も珍しくないが、当時は女性の免許取得者はまだ少なかった。しかしこの頃からその数が増え始めた状況を背景として、一方では女性に対する差別意識も感じられるが、女性ドライバーは危ないという社会通念が広まった、あるいは広められたことを示す言葉である。なお「トラ」は飲酒運転、「ダンプ」は土石運搬のトラックである。ところが題記の研究によると、女性は男性に比べて荒い運転を避ける傾向があり、道路上でその割合が増えたことにより相互作用として全体として重大事故の減少に寄与している可能性があるという。(紹介者・上岡)

5. 会員著作物紹介

上岡直見
『鉄道は誰のものか』
緑風出版 2016 年 6 月
228 頁/2500 円
ISBN978-4-8461-1610-1 C0036

～人を大切にしない日本の鉄道交通は、人権である～

日本の鉄道の混雑は、異常である。大都市圏の通勤、通学は、不快であるだけでなく、危険もあり、混雑ゆえのトラブル、乗客同士のいさかいも多発している。鉄道事業者は、マナーを呼びかけ、秩序を維持しようと必死だが、それで問題が解決するわけではない。混雑を解消するために必要なことは、第 1 に鉄道事業者の姿勢の問い直しであり、第 2 は、交通政策、政治の転換である。本書は、混雑の本質的な原因を指摘すると共に、鉄道が本来持っている存在価値、特にローカル線の存在価値を再確認すると共にリニア新幹線の負の側面についても言及する。

第 1 章 なぜ電車は混むか
第 2 章 交通は人権である
第 3 章 電車から見える日本社会
第 4 章 「マナー」にご注意
第 5 章 ローカル線が日本を守る
第 6 章 鉄道はエコでなくてよい
第 7 章 リニアより詰め込み解消を

交通権学会ニューズレター

『トランスポート 21』第 63 号
2016 年 7 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