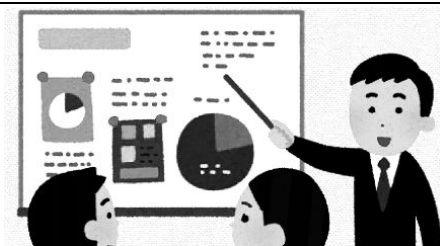


交通権学会ニュースレター トランスポート 21

第 75 号 2025 年 3 月 31 日



研究大会報告募集号

1. 研究大会概要と報告募集のお知らせ
2. 部会開催報告
3. 池田会員論稿(書籍紹介)
4. 関連書籍紹介
5. 上岡会員論稿(財源問題の一側面)
6. 鉄道のバス代替路線が廃止になった箇所
7. 交通権インフォグラフィックス

1. 研究大会概要と報告募集のお知らせ

第 40 回 2024 年度交通権学会研究大会プログラム

統一論題「リニア中央新幹線と交通権」

開催趣旨

1964 年 10 月 1 日、世界初の高速鉄道として日本の三大都市圏を東西に結ぶ旅客鉄道輸送の動脈を担う東海道新幹線が開業した。その数年前の 1962 年に日本国有鉄道は、リニアモーターカーに関する研究を始めた。その基本目標は、500 km/h で東京と大阪間を 1 時間で結ぶことだ。1973 年には全国新幹線鉄道整備法に基づく新幹線鉄道の路線を定める基本計画が決定され、リニアの研究・実験が本格的に動き始めた。

現在、超電導リニアを採用したリニア中央新幹線が当初の開業目標の 2027 年から 2034 年以降に変更して品川・名古屋間で工事が進んでいる。工事が進むなかで工事に伴う地盤沈下、水源枯渇など暮らしと命に関わる深刻な問題が発生し、一部地域では工事が止まっている。このような暮らしと命にかかわる重大事態にも関わらず、国土交通省は事業認可をしたにも関わらず、何一つの対策、方針を示していない。

中部圏域では、南アルプス付近のトンネル工事に伴う湧水による水資源問題、岐阜県瑞浪市では工事による湧水による水位の低下のほか地盤沈下が進ん

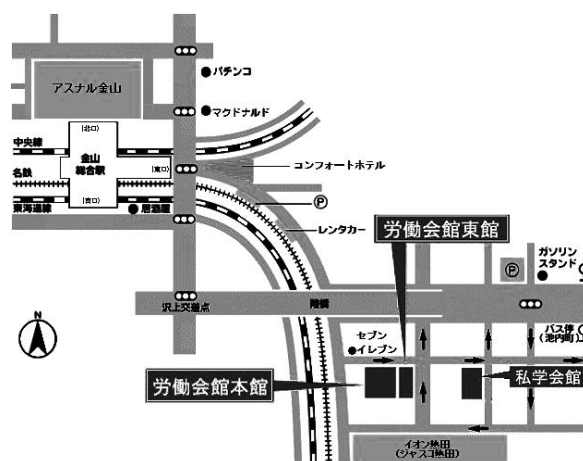
で工事は止まっている。岐阜県可児市では、地上走行計画に伴う環境・景観問題や地域住民への騒音など健康問題、さらに火災避難施設を建設することが表明されたが、隣の中津川市とともに人災・自然災害に対する防災対策への対応の不備が指摘されている。

このような状況のなか、2024 年度研究大会では交通権憲章にある「安全性」、「環境保全の尊重」「整合性」など交通権の視点から「リニア中央新幹線と交通権」を統一テーマとした。ここに、2024 年度研究大会の開催のご案内とともに統一テーマおよび自由論題への応募をいただくことを期待いたします。

1. 日時 2025 年 7 月 12 日(土) 13 時～7 月 13 日(日) 15 時

2. 場所 労働会館 〒456-0006 名古屋市熱田区沢下町 9 番 3 号 TEL 052-883-8030

JR 東海・名古屋鉄道 金山駅下車徒歩 8 分



3. 実施内容・スケジュール

1 日目

13:00 開会 13:10 基調講演・報告

パネルディスカッション「リニア中央新幹線と交通

権」
会員総会 懇親会

2 日目

9:30 自由論題報告 15:00 閉会

4. 統一論題、自由論題への募集

(1) 統一論題「リニア中央新幹線と交通権」への応募を受け付けます。

(2) 自由論題への応募を受け付けます。

(3) 申込み締切 2025 年 4 月 25 日 (予稿原稿の締切ではありません。)

報告希望の方は、報告者名・タイトルをお知らせ下さい。(プログラムに掲載されます)

※予稿原稿の締切 2025 年 6 月 15 日

連絡先 研究大会担当

可児紀夫(中部関西部会担当)

携帯 090-7860-4898, メール vyx05047@nifty.ne.jp

(4)予稿原稿は、2 枚以内とする。

送付先 可児紀夫(中部関西部会担当) 連絡先と同じ
テンプレートを交通権学会ホームページからダウンロードしてご利用下さい。

<http://www.kotsuken.jp/>

2. 部会開催報告

2024 年度第 2 回交通権学会中部関西部会

2025 年 2 月 19 日(水) 13 時 30 分～実施

参加者 会員 3 名、会員外 2 名、交流会プラス 1 名 計 6 名

2.1 可児会員論稿

はじめに

富山県内に大雪警報が発令されていた 2025 年 2 月 19 日(水曜日)13 時 30 分から伏木海陸運送株式会社本社会議室(富山県高岡市伏木湊町 5 番 1 号)をお借りして、国際海運物流の現状をお聞きしました。最初に、創立 75 周年記念館で会社の変遷や社会貢献

などの取り組みを説明いただき、会議室で会社の概要と伏木富山港における国際物流の現状をお聞きしました。富山新港にある多目的国際物流ターミナルをご案内いただきました。

当日は、岡本会員(富山商船高専)と油谷(あぶらたに)会員、行政から富山運輸支局長と伏木庁舎(元海運支局)次長に参加していただきました。(小川会員は懇親会参加)開催にあたっては、伏木海陸運送株式会社の皆さん、特に亀遊(きう)総務課次長様には当日の手配を始め準備段階から各方面にご配慮をいただき、この場をお借りして本当にお礼を申し上げます。

2024 年度第 2 回の開催趣旨は、交通権を実現するために、交通権憲章第 6 条「整合性の尊重」では海・陸・空の調和をうたっていることから、幅広い交通分野の実態を捉えることは重要と考え、国際海運物流についての現状と課題をお聞きしました。また、北陸開催は数年ぶりで北陸会員の参加と交流を図ることも大きな目的でした。

伏木富山港(富山県ホームページから)



伏木富山港は、伏木地区、新湊地区、富山地区の 3 地区からなる港湾です。本州のほぼ中央に位置し、能登半島に庇護され風波の影響を受けにくいといった地理的条件に恵まれ、古代から要港として栄えてきました。

現代においても、国際海上貨物輸送網の拠点としてとくに重要とされ、1986(昭和 61)年には“特定重要港湾”に、2011(平成 23)年 4 月には全国で 18 港、本州の日本海側では 2 港のみの“国際拠点港湾”に選定されました。

日本海側港湾の貿易および観光における国際競争力を強化し、対岸岸諸国のみならず東南アジア等の

成長力を日本の成長に取り込むこと、また、太平洋側港湾の代替機能を強化し、大規模災害時の物流ネットワークを構築すること、さらに、脱炭素社会の実現に貢献することが、いま、伏木富山港に求められている役割です。

そして、これをしっかりと果たすべく、さらなる機能の拡充と連携の緊密化をはかる取り組みを、3地区で個別かつ有機的に進めています。

伏木地区

伏木港は、小矢部川の河口港として古くから発達した港であり、背後地には石油配分基地のほかパルプ・紙製造業や化学工業等を中心とした工業地帯を形成しています。1989(平成元)年から、大型化する船舶への対応を図るため、外港建設に着手し、2006(平成18)年から現在の形となっています。22万トン級クルーズ船も寄港可能な水深12mを有する万葉3号岸壁は、耐震強化岸壁として整備済みであり、2024(令和6)年能登半島地震の際に支援物資を被災地へ送る支援船の利用がありました。

富山地区

富山港は、神通川の河口港として発達した港で、大正中期には物流機能を活かした都市計画事業により工業地帯が造成されており、背後地には火力発電所のほか石油配分基地、化学工業が立地しています。また、富岩運河を中心とした親水空間が形成され、県民の憩いの場として利用されています。

新湊地区

富山新港は、背後に広がる臨海工業地域の流通拠点として1968(昭和43)年に開港した掘込港湾です。2002(平成14)年度からは国際物流ターミナルが供用を開始し、現在、1万2千トン級コンテナ船の2隻同時接岸・荷役が可能となっており、外貿定期コンテナ航路のほか、2023(令和5)年からは内航フィーダー航路も就航しています。

木材チップ、石油コークス等のバルク貨物の拠点にもなっている中央ふ頭では、北陸地域で最大規模となる水深14m連続560m岸壁を有し、5万5千トン級バルク船の2隻同時着岸が可能となっています。また、旅客船バース、海王丸パーク、新湊マリーナ及び元気の森公園など地域活性化の拠点として重要な役割を担っています。

最近の国際海運物流の状況

配布いただいた当日(2025年2月19日付)北日本新聞は、「中国向け輸出過去最高」、富山新聞は、「ロシア向け中古車伸び悩み」と報道しています。富山新聞は、18日、大阪税関支署が発表した2024年度富山県貿易概要を輸出額は主要品目のロシア向け中古車が伸び悩み、前年度比2.2%減の2826億円となったと伝えています。しかし、会社の説明では、発表は貿易額ベースで、物流量の実態は中越パルプのチップ、石炭などが多くを占めているようです。

これは、ウクライナ侵攻に伴う日本政府の経済制裁に加え、運転手不足の「2024問題」で関東圏からの出荷が増えたことが影響しているようです。ロシア向け中古車の港湾別出荷台数では統計が残る2005年以降富山県内の港がトップであったが陥落しました。輸入額は2.7%減の2757億円。24年は、木更津港(千葉県)が4万4473台、伏木港が4万3832台、富山港が3万3494台となった。「お前んとこ、まだ、ソ連と商売しとるんか」と言われることもあるそうです。富山商船高専にはロシア語、中国語もあり、出願者は減っていないようです。市内にはロシア国籍市民の中古車バイヤーも多くいるようです。

輸出品目では、自動車は28.6%減、銅・銅合金が38.8%増の311億円、銅スクラップ・金属鋳・くずが72.9%の193億円、どちらも中国向けで銅価格の上昇によります。国別では、ロシア、中国、米国、ベトナムの順となっています。これは、貿易額ベースで、輸送量ではチップ、石炭など工業原料が多くを占めます。輸送ルートは、これまでの韓国釜山から上海での集約が多くなり、そこから東南アジアへの輸送に変化しているそうです。驚きは、生卵がコンテナ船で東南アジアに輸出されていることでした。

国際海運を担う物流業者の実態

伏木海陸運送株式会社(社長の挨拶(要旨)から)

伏木の地は古くから運輸、交通の要衝であり、伏木港は遠く万葉集の時代から湊としての機能を果たしてきたと推察されますが、港湾荷役についても数多くの業者の営みの歴史があり、幾多の変遷が一つの大きな流れとなって、1944年春にこの地の荷役業者が大同合併し、伏木海陸運送株式会社が設立されました。

1944年に伏木港湾運送株式会社(1941年2月伏木

港所在の回漕業者 8 社を集約統合して設立)と日本通運株式会社伏木支店(1942 年 3 月日本通運株式会社が伏木合同運送株式会社を吸収し新設合併)とが新設合併し、伏木海陸運送株式会社が設立され、伏木港において営業を開始しました。

1968 年の富山新港開港を機に、当社は富山県の地理的好条件を活かして、地域社会との共存共栄を図ることを旨とする「新日本海時代をひらく F K K」をキャッチフレーズに掲げ、環日本海交流の推進を目標として、人・物の行き交う港づくりに努力を重ねてまいりました。

この間、伏木港・伏木外港の整備により、伏木港～ロシア極東諸港間の貨物船航路や旅客船航路の拡充や大型外航クルーズ船の入港、富山新港国際多目的ターミナルの開設で富山新港～ロシア、韓国、中国、東南アジア諸港間のコンテナ航路など定期航路が拡充され、当社は世界に広がる物流ルートを構築し、港湾貨物の積み卸しや保管・陸送等、港湾物流を総合的に取り扱ってきました。

当社は「内和外信」の社訓のもと、海、陸、空に広がる国際複合一貫輸送体制を充実させ、総合物流企業として荷主、船社の皆様のニーズに的確にお応えするとともに、環日本海交流の発展に向けて、コンテナ船、大型客船、RORO 船といった航路の開設に夢を描き、地域社会の豊かな暮らしと明るい未来の実現に向かって前進を続けてまいります。

企業理念

伏木海陸運送株式会社は、「内和外信」((合併をした経過から)社内の融和を図り、顧客や地域社会に信頼される会社となる)を信条として、総合物流企業の使命に徹し、顧客や地域社会の発展に寄与するとともに、社会の信頼に応えます。また、事業の社会的・公共的使命を自覚し、地域環境保全に取り組み、社会から一層信頼される企業になります。

倫理規定では、人間の尊重(全ての人々の人格と人権を尊重する)、法令および規定の遵守、公正な競争・取引、提供する品質、環境保全を挙げている。

部会開催から学んだこと

伏木港を中心とした海運物流は、歴史を遡れば、平安時代になるが、会社の変遷を見ると、回漕店として多くの事業者が協同して海運物流を守った歴史

があります。さらに、伏木海陸運送の歴史を辿ると 110 年前から始まります。その後、日本通運との合併をへて今日に至るが、多くの人々の協同意識が今日の物流を担っているように感じます。80 年史には、その歴史的な沿革を「当社が多くの先人たちの思いを受け継いでいる会社であることが伝わってくる」と先人への思いに敬意を表しています。記念館での多くの会社が協同してきた変遷には驚きました。

また、多目的国際物流ターミナルを富山県から指定管理者として伏木富山港港湾運送事業協同組合が管理を行い、クレーンなど機材も一部富山県が保有するものの、伏木海陸運送株式会社、富山港湾、日本通運が共同して荷積みや荷降ろし作業をしていることに現れています。

企業と地域社会との関連では、会社理念である社会への貢献が歴史を通じて今も生きていることです。記念館には、小学生の作文が何通も展示がありました。そこには、物流会社だけでなく、中越パルプなど伏木地区の企業名が列挙され、伏木の産業基盤についても小学生が的確に把握をしていることがうかがえます。企業見学や授業での学習を通じて物流と社会生活を学んでいたようです。今、義務教育でコミュニティスクールとして地域・学校連携事業が文部科学省により推進されています。すでに、ここでは、長い歴史の中で地域と企業の役割が初等教育段階で始まっていることに感激さえ感じました。

昨年 1 月の能登半島地震

地域の人たちから昨年の 1 月に発生した能登半島地震についてお話を伺いました。中心の商店街では多くの家屋が解体され、今でも東西へ通じる道筋の下水道工事が雪が舞う中行われていました。駅舎内にある観光センターの床下は液状化によりヒビが入り、「まだ傾いています」というように応急措置の状況です。港など多くのところで液状化が発生したそうです。今でも「調査済」の張り紙があります。西海食堂の経営者の女性は「そこは県道だからなおされん。県と市は仲が悪いのや、どもならんちゃ」と復興の遅れの一つの要因が見えました。

氷見線の駅舎管理

第三セクターのあいの風とやま鉄道(富山市)に経営移管が決まっている JR 城端線・氷見線に導入す

る新型車両が「新型ハイブリッド気動車」に決定したと今年1月に発表がありました。沿線の自治体が参加した城端線・氷見線再構築会議での方針が固まったとの報道です。伏木駅は、観光協会が、「みどりの窓口」を含め駅管理をしています。氷見線では3駅で委託管理がされているようです。駅管理では信越本線で栄村が地元の人を非常勤公務員として採用し駅管理を行っています。村の循環型の地域経済確立の方針に基づくものです。自身も JR 太多線の駅舎管理を地域活動の拠点にするために JR 東海と交通事業に申し出ましたが断られた経験があります。

交通権学会を北陸で国際海運をテーマとして開催したことの意義

交通権学会がめざす交通権は重度障がい者が「私も外出して多くの人と話がしたい」という切実の思いに寄り添って日本国憲法の移動の自由、生存権、幸福追求権など人権を集合した「誰もがいつでもどこでも安全で安心した交通を享受する「国民の交通する権利」「交通権」を交通事業者の皆さん、国土交通省出先機関の皆さんにお伝えする機会ができたことに大きな意義を感じます。何より北陸の会員皆さんと交流ができたことが大きな意義であったと感じます。

また、テーマの国際海運物流は、交通権憲章第6条の「整合性の尊重」のみならず、第7条「国際性の尊重」また、地域との交流を通じて交通事業者としての責務を果たされてることを学ぶことができたことは大変有意義な部会開催となりました。特に、海運物流が私たちの生活の大きな影響を与えていることも実態を通じて明らかにしていただきました。生活基盤を支えている荷役業務などで働く人たちにも敬意を表したいと思います。

2.2 油谷会員論稿

【中部関西西部会に参加して】

近年はすっかり幽霊会員と化したため、少し長い自己紹介をさせていただくことをお許し願いたい。これまで県職員として観光、病院、交通、競馬、管財と様々な部署で仕事をしたが、現在は石川県と沿線市町等が出資した第3セクターの I R いしかわ鉄道に出向し、鉄道会社の社員の身分になっている。

当社では昨年3月の北陸新幹線敦賀開業にあわせて金沢以西の北陸線も J R 西日本から引きついだ。1日200本を超える本数の列車を運行し、1日平均5万人超のお客様にご利用いただいている。並行在来線としては利用者が多いが、旅客収入だけでは経営が成り立たない。線内を通過する貨物列車の線路使用料収入や駅構内の関連事業、自治体が積み立てる基金からの支援で収支均衡させる計画である。

昨年の金沢以西延伸時に列車を9本増発し、昼間はパターンダイヤとしたが、この3月の改正でも快速列車2本を含む7本の列車を増やした。全国共通交通 I C カードが全駅で使えるほか、スマホやコンビニで企画乗車券が買えるなど、地域に密着した鉄道として、沿線自治体はもちろん、富山・福井の並行在来線とも連携して利便性向上に努めている。

そろそろ本題に入りたい。先日の交通権学会のニュースレターで、中部関西西部会の開催案内を目にした。近場の北陸での開催で、なかなか知る機会が無い海運がテーマになるという。かつて所属した部署で担当した離島航路では、少量多種類の貨物を旅客とともに運んでいた。今回はその対極の、規格化された大型コンテナによる効率的な輸送を目の当たりにできると思い、参加させていただくことにした。

伏木の街をゆっくり歩くのは初めてだったが、能登半島地震の液状化の被害が大きく、明らかに傾いた家や、玄関に貼られた「要注意」の表示の多さに心が痛んだ。会報で紹介のあった北前船資料館を見学してから、会場に足を運んだ。

旧本社を改装した75周年記念館で、戦時中に多くの会社が合併して生まれた会社の歩みを拝見した後、会社概要と富山新港の現状をご説明いただいた。伏木は古くから北前船の拠点として栄えた港町だが、戦後の船舶の大型化に対応して、伏木、新湊、富山の3地区からなる伏木富山港の建設が進められ、国の国際拠点港湾に位置づけられている。

環日本海の貿易港として、ロシアへの中古車輸出の拠点としても知られてきたが、トラックの2024年問題は海運にも影響を及んでいるとのことで、日本海側までトラックで車を運ぶよりも、太平洋側から船で運んだ方が経済的になることが多いのだという。ロシアへの経済制裁の影響も大きく、国内外の様々な要因の変動に対応しながら、コンテナ貨物の拡大を進めてきたとの説明をいただいた。

続いてコンテナ埠頭に移動して荷役作業を見学させていただいた。レールに載った大型クレーンが

岸壁を左右に行ったり来たりイメージはあったが、内側にも緑色の門型のクレーンがあり、レールと車輪ではなく、岸壁をタイヤで走行している。タイヤが90度回転して縦にも横にも動くのには驚いた。大きなクレーンは組立が大変そうだが、完成した状態で台船に載せ、海から搬入するのだという。

クレーンの動きを見ていると、コンテナの着脱は一瞬で行われ、コンテナの上部に杵状の吊り具が載ったと思ったら、次の瞬間にはコンテナが宙に浮き、前後左右に動いた後はスッと降下する。コンテナ同士を重ねるのは慎重な位置合わせが必要だろうと想像していたが、大量のコンテナが次々と処理され、それでいて乱暴さもないのに感心した。

もう少し予備知識があれば気の利いた質問ができたかもしれない。いただいた80年史を自宅で拝見し、己の勉強不足に赤面することも多々あったが、大変貴重な経験をさせていただいた。

間もなく人事異動のシーズン。この原稿が載るころにはおそらく別の仕事を担当しているものと思うが、職務を離れても常に地域交通に目を向けつつ、視野を広くもっていくようにしたい。

最後に、今回の開催にご尽力いただいた可児様、当日長時間にわたりご案内いただいた伏木海陸運送株式会社の皆様に改めてお礼を申し上げたい。

2.3 岡本会員論稿

文責 岡本勝規(富山高専)

交通権学会中部関西部会では2024年度例会として、2025年2月19日に、富山県の伏木富山港にて巡検を行いました。今回の巡検は港湾を拠点とした物流に焦点を当てたものであり、生活交通に直接かわるものではありません。ですが交通権憲章でも触れられているとおり、物流は生活関連交通として現代社会の交通の重要な要素であり、交通権による保障の延長線上にあります。また、自動車依存からの脱却は物流においても喫緊の課題であり、そのための方策として内航へのモーダルシフトと港湾の利用も注目されているところです。

巡検には地元富山から3名、富山県外から2名が参加し、高岡市伏木地区にある伏木海陸運送株式会社さまを訪問してお話を伺いました。同社は、伏木富山港の伏木地区(伏木港)、新湊地区(富山新港)、富山地区(富山港)のうち、伏木地区の全埠頭と新湊地区の大半の埠頭を地盤に港湾運送業を展開する一般

港湾運送事業者です。また、通関業、船舶代理店業、陸運業、倉庫業、不動産業も展開しておられます。

まず、本社社屋向かいの同社設立75周年記念館にて、同社の歴史や伏木港の発展経緯などについて資料と共に説明を受けました。伏木築港に伴って周辺地域で工業立地が進み日本海側でも目立った工業集積地に発展していったこと、もともとは数多くあった港湾運送業者が合併を繰り返し最終的には戦時統合で同社が発足したこと、その際に日本通運株式会社(日通、現NIPPON EXPRESSホールディングス)の伏木港における拠点を吸収したため、伏木港は日通の拠点がなく数少ない商港となったこと、などを知ることができました。

続いて、本社社屋にて伏木富山港の概要について伺いました。バルク貨物では石炭やウッドチップなどの輸入・移入、中古車や金属くずなどの輸出・移出が多いこと、コンテナ取扱はコロナ前の水準に回復して約75000TEU/年であることが解りました。また、韓国、中国、ロシアへの定期コンテナ航路により国際物流を展開し、特に釜山トランシップを活用して基幹航路へつなげてきたものの最近釜山へ寄港する基幹航路が減って来ていること、一方で国の国際コンテナ戦略港湾政策の一環、かつモーダルシフトを意識して始められた内航フィーダー航路が伏木富山港に寄港し、北九州港及び阪神港経由で基幹航路へつなげられていることなどを知ることができました。

最後に、同社の車両にて伏木富山港新湊地区のコンテナターミナル(CY)へ移動し、荷役施設を見学させて頂きました。2024年元旦の能登半島地震により伏木富山港ではガントリークレーン二基のうち一基が故障したのですが、残ったガントリークレーンでコンテナ荷役を継続できたこと、CYは同社の他に日通と富山地区を地盤とする富山港湾運送株式会社をあわせた三社共同で行っているため、ストラドルキャリア¹が各社ごとに計四基ある(うち一基はハイブリッド)こと、積雪時の除雪の苦勞などを教えて頂きました。ちょうど内航フィーダー航路のコンテナ船が入港していたのでその荷役を見ることができましたが、輸出貨物をここから出す場合は通関を伏木や富山の税関で行い、神戸まで保税輸送が行われているとのことでした。また、とりの中古車輸出

¹港湾荷役機械の解説は国交省港湾局ウェブサイト
https://www.mlit.go.jp/kowan/photo/photo_02a.html

埠頭の様子も見せて頂きました。



今回の見学では、普段は中々触れることができない港湾運送業務に触れることができました。また、コンテナ港湾政策、モーダルシフト政策により物流網に変化の兆しが見られることも知ることができました。このような機会を与えて下さった伏木海陸運送株式会社の皆様に、深く御礼申し上げる次第です。

3. 池田会員論稿(書籍紹介)



神野直彦
『財政と民主主義—
人間が信頼し合える
社会—』岩波新書
2024年2月

与党過半数割れの中で、国会での予算審議が続いている。所得税における基礎控除拡大、揮発油税におけるトリガー条項の凍結解除の論議が進む中、一部野党からは消費税ゼロの主張も存在する。一方で、石破新首相は財源確保のため法人税や金融所得税の見直しを総裁選で主張していたが、こちらの論議は進んでいない。ここで、公共交通問題に関わる者として気にかかるのが、トリガー条項の凍結解除と政策の優先度である。

実は私は、福田内閣の時代に、潤沢であった揮発油税が原則的に道路財源にしか使われないことを問題視し、公共交通全般の施策に使えないものか、LRT

建設など旧建設省と旧運輸省に跨る政策の財源とならないかと、与野党の政策担当と論議するシンポジウムを開催している。

その直後、思わぬ事態が起こったことも記憶に生々しい。福田首相は独断で揮発油税の一般財源化を宣言している。私は時代の流れ、国土交通政策の流れもこれで変わると期待したのであるが、実質的な揮発油税の用途は「道路財源」のままであった。その後、クルマの低燃費化や車両数の頭打ちもあり税収額は減少し、現在では、本来の一般財源から「道路財源」が賄われる事態に陥っている。しかも、不要復旧の道路整備が継続される一方で、地方自治体が管理する地方道の維持管理が不十分な事態が続いている。

トリガー条項の解除による財源喪失、クルマ優先の発想は、本当に未来目線なのであろうか。ガソリン価格は国際的に見ても極めて低水準でもある。既に価格維持のために8兆線の国費が投入されているが、危機を迎えている全国路線バスの事業経費は年額8千億円と言われている。

さて、本論に戻るが、政策を推進するにあっては、少なくとも財源論をしっかりと固めないと次世代に大きなつけを遺す。既に国家予算の4分の1は国債により賄われているが、補正予算では国債の償還費と利払いがほぼ同額である。本書は、これらの問題に警鐘を鳴らしてきた著者が、失明の危機、重病を抱えながら長年の研究成果をまとめ上げた渾身の1冊である。

先ず、本書は、新自由主義による「政府の縮小と市場拡大」は人間と自然の関係である自然環境だけでなく人間と社会の関係である社会環境を破壊する、私たちが際限ない社会環境と自然環境を破壊する「強盗文化」の中に存在していることを力説し、コロナ禍の中、我が国は大きな政府を指向せざるをえなくなり、債務残高は国際的に比較しても突出し、財政が有効に機能する能力を奪い取っていることに危機感を示す。

著者は、福祉国家の行き詰まりへの克服への道は、「新自由主義による財政の縮小と市場のグローバル化」ではなく「租税負担を高めて社会保険の現金給付に現物給付を加えたセットで生活保障を行う福祉国家の再編成」であり、「所得税と一般消費税の基幹税とする租税体系を構築せざるをえない」としている。その一方、法人税、金融課税の強化の必要性を述べつつ、社会保険料は定額負担もあり逆進性が強

く、地方税総額どころか国税総額をも上回り応能負担には程遠いことに警鐘を鳴らし、税と社会保険を一つの制度として考えるべきと述べている。

このなかで納税者に容易に理解を得られないのが、「所得税と一般消費税の基幹税とする租税体系を構築せざるをえない」という部分である。著者は消費税の逆進性は認めつつも、その必要性を唱えている。歳入構造の改善には、所得税の累進強化、金融課税、法人課税の強化が求められるが、法人税を除き、大きな歳入効果は期待できない。格差拡大の中で富裕層が増加したとは言え少数派に過ぎず増収効果は少ない。我が国では国家に対する信頼感がなく、納税者は納税を忌避する。このため税の歳出先の論議も必要だが、先ずは財政論議を行わないと子や孫の世代に対して負の遺産を残す。高福祉、高負担は北欧で実践されてきたが、今、この理念が攻撃されているという現実もある。今一度、著者の思いを本書により知っていただきたいし、交通税論議の参考にしていきたい。

(池田昌博)



宇都宮浄人・柴山多佳児『持続可能な交通まちづくり—欧州の実践に学ぶ』

ちくま新書
2024 年 10 月

フランスでは 1982 年に制定された交通基本法(現、モビリティ基本法)で人の移動を権利として示したことが知られるが、ドイツ、オーストリアでも公共部門における福祉サービスなどを「生存権配慮」として捉え、交通サービスもその対象としている。

この思想をベースに公共交通のあり方を見直し、その実現に向けた取り組みを行うものが EU が提示した「持続可能な都市モビリティ計画(SUMP : Sustainable Urban Mobility Plan)」である。戦略部隊が地域戦略を検討、開示し、住民を巻き込んだ形で説明や論議を繰り返し、常に成果を確認していく

交通政策の具体的ビジョンである。本書は、この具体的事例を詳説しながら我が国の交通政策のあり方について提言している。

SUMP が示す政策目標は環境、エネルギー、都市環境の改善、福祉向上を目指した過度にクルマに依存しない社会の実現である。この取り組みには「交通分担率」という目標が与えられる。目標があるから計画の有効性が常に問われることにもなる。残念ながら、我が国での地域公共交通計画では、この目標値が取り上げられるケースは僅少である。

また、この取り組みでは社会全体での成果を評価するため、事業者の採算性は前面には出て来ない。持続可能と言うと、我が国では交通事業者の採算性、継続性として捉えられることが多いが、SUMP では社会全体の便益、生活水準の向上が管理尺度となる。事業は実施したら一旦、終焉という我が国とは全くスタンスが異なる。

この他、データベースの重要性と「バックカスティング」の必要性を力説している。交通権、移動権を論じる際に、適切な交通サービスの水準が何かという論議が求められるが、例えば、鉄道統計年報に代表されるように代表指標の公表時期が遅く、適切な検証ができないとの声も散見する。著者は「遅れる統計整備」の問題点を指摘する一方で、従来の需要追従型の発想から『「将来の目標をどのように達成するのか？」という「目的からの逆算型」に切り替えることが求められることが日本の交通政策に求められている。』とバックカスティングによる評価軸の変更を唱えている。

本書は交通政策、都市政策、交通権、移動権などの研究者、実務者には極めて参考になる文献である。私も 20 年ばかり前に人の移動する権利や交通権の思想をベースに都市交通政策のあり方について問題提起し LRT 計画の提案などを行ってきたが、この間の欧州の計画手法の変化に驚くばかりであった。

(池田昌博)

4. 関連書籍紹介



須畑寅夫
『バスドライバー
のろのろ日記』
三五館シンシャ
2023 年 6 月

鉄道職員経験者の現場体験談や回想録などは数多くあるが、バスドライバー経験者の著書は希少ではないだろうか。高校教員からバスドライバーに転職し、神奈川県の中堅バス企業で実際にドライバーとして勤務した著者の回想録である。

新交通立国論

バスが日本の未来を明るくする

日本バス協会 会長
清水 一郎



清水一郎
『新交通立国論 バス
が日本の未来を明
るくする』時評社
2023 年 6 月



辻泉『鉄道少年たち
の時代』勁草書房
2018 年 7 月

5. 上岡会員論稿(財源問題の一側面)

滋賀県の近江鉄道は、県と連携した地域公共交通活性化のビジネスモデルとしてはたしかに注目される。しかしインターネット上では、以前に近江鉄道に勤務していた人からとして次のようなコメントが

寄せられている²。

[基本給 16 万円と聞いていたのに、実際の基本給は 13 万円で業績配分 3 万円を加えて 16 万円だった 駅員の時は 1 月に休みが 3 日しかない状況が続いた 組合はあったが全く機能していなかった 乗務員になってからは、有給を取った月に休日出勤をしたら何故か休日出勤分と有給が消えていた]

事例の中には、もし事実とすれば労働基準法に違反する事案も含まれるのではないと思われるが、事実かどうかは確認できない。またこうしたサイトは不満を持つ人が中心に書き込むことから全体を代表する意見ではない可能性もある。そうしたバイアスを差し引いても、中小民鉄事業者の従業員が、その技能や責任に見合った待遇ではないことは否定できないのではないかな。

こうした中小民鉄従業員の待遇を改善するにはどのくらいの原資が必要なのだろうか。国土交通省の「鉄道統計年報³」によると、同統計で「中小民鉄」に分類される職員の給与総額は 1,222 億円(通常給与 + 臨時給与)である。乱暴な仮定だが、それを 5 割アップするとすれば、必要な原資は 611 億円である。それが国内の交通関連の財政全体でどのくらいの規模なのかを見てみよう。

ここでいわゆる「大砲かバターか」的な議論をすると收拾がつかないので、国土交通省主管の分野内での議論とする。比較の例として、神奈川県横浜市において横浜湘南道路(7.5km)、高速横浜環状南線(8.9km)の自動車専用道路の事業が実施されている。いずれも「圏央道」の一部を構成する区間で、前者は 2005 年に、後者は 1999 年に工事着工された。こうした土木事業の常態として、進捗中にさまざまな追加・変更やトラブル対策が発生し事業費の膨張が発生する。2020 年での評価に対して、わずか 2 年後に前者は 4,600 億円から 5,700 億円に、後者は 5,820 億円から 7,920 億円に増加する見込みである⁴。

² Youtube「鉄道現業職はなぜブラックになりがちなのか、口コミを 20 件紹介します」
<https://www.youtube.com/watch?v=d20ViAotueg&t=4s>

³ 国土交通省「鉄道統計年報 (令和 3 年度)」
https://www.mlit.go.jp/tetudo/tetudo_tk2_000061.html

⁴ 国土交通省関東地方整備局「神奈川県圏央道連絡調整会議 (第四回) 開催結果について」(前出)。
https://www.ktr.mlit.go.jp/ktr_content/content/000846574.pdf

6. 鉄道のバス代替路線が廃止になった箇所

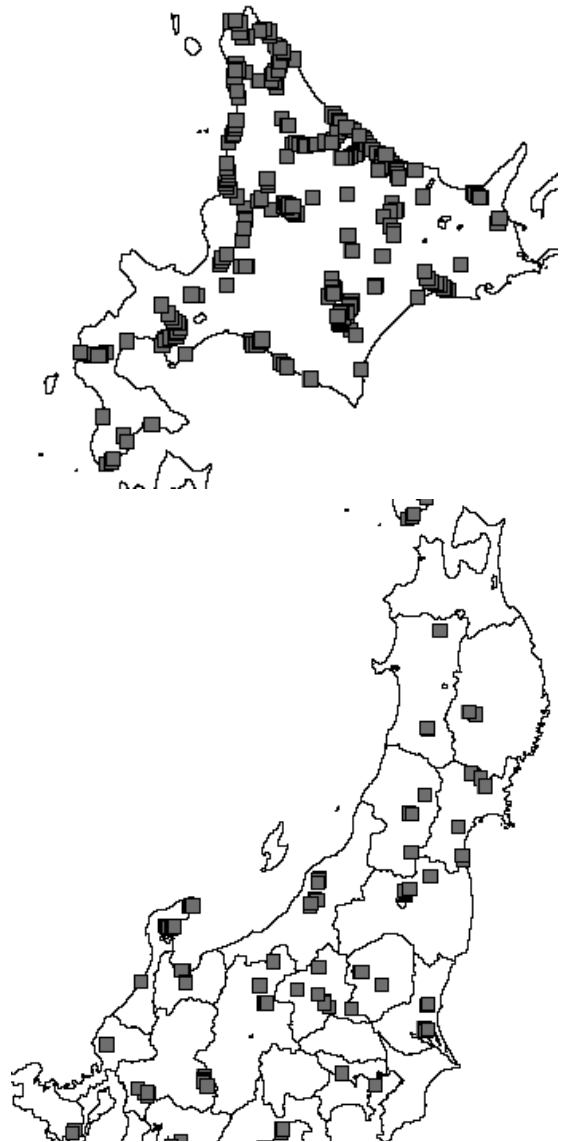
すなわち全国の中小民鉄の職員の給与を5割アップする原資の611億円とは、ごく局地的な道路事業の1km分にも満たない額なのである。10年続けるとして10km分にも満たない。「交通」という枠内だけでもいかに資源配分の歪みが存在するかを示す数値である。

また全国でバス運転士不足が問題となっているが、こちらにも技能や責任に見合わない待遇が大きな要因と考えられる。全国の子バス事業の2023年度の人件費合計は、大都市圏2,545億円、その他地域1,694億円、計4,239億円である⁵。こちらにも乱暴な仮定だが、もし全国の子バス運転士の給与を2倍にするとしたらその同額の原資が必要となる。同様に前述の道路事業と比較すると、全国の子バス運転士の給与を2倍にするには年間「道路事業の5km分の財源」を回せば足りる。

また別の側面であるが、国交省は2024年6月の第2回公共事業評価手法研究委員会で従来の費用便益分析(B/C)の計算根拠を改訂するとしている⁶。その概要は①道路ネットワークとしての機能を踏まえ、高規格道路、大規模バイパス等の起終点間を基本として設定する、②評価対象の特性に応じて、効果把握に要するコスト等を踏まえた区間とすることができ、③区間設定にあたっては、第三者委員会等において意見を聴取する等である。これは要するに、今後の新規・再評価する道路事業では、交通量の増加が見込めないことにより、従来の「時間短縮・総工費用・事故削減」ではB/Cの数値が1.0以上となる評価が出にくくなっているところから、さまざまな間接的・派生的効果を加算してみかけB/Cをかさ上げしようとする意図とみられる。

道路事業ではこのような「何でもあり」の評価がなされる一方で、公共交通については一部でクロスセクターベネフィット評価の試みがみられるものの、基本的には依然として「赤字・黒字」の枠組みを出ないとすれば、公共交通に対する資源配分がますます制約される可能性がある。

ある鉄道ライターから、鉄道廃止路線のバス代替路線で、そのバスも廃止になった箇所はどのくらいあるかという質問があり、GISを利用して検討してみた。ただし何を以て「代替バスも廃止になった」とみなすのか明確な定義は難しい。もともと代替バスは旧鉄道路線・駅をそのまま辿っているとは限らないし、また代替バスと称さなくても近くに利用可能な別のバス路線があれば「廃止」には相当しないともいえる。そこで大まかな仮定だが「旧鉄道駅の1km以内に現時点で利用可能なバス停がない(デマンド除く)」という条件で抽出してみると次の図のようになった。やはり北海道が特に深刻である。その他の地域では、利便性等の評価はともかくとして一応は代替バスが存在するといえる。

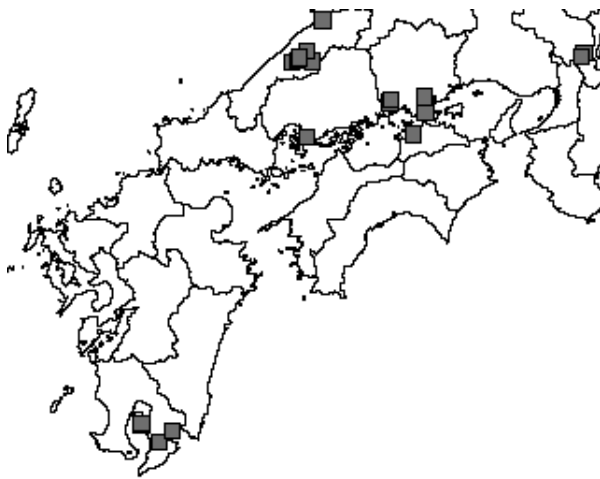


⁵ 国道個通章「一般乗合旅客自動車運送事業について」

<https://www.mlit.go.jp/jidosha/content/001845838.pdf>

⁶ 国土交通省「令和6年度 第2回公共事業評価手法研究委員会について」

https://www.mlit.go.jp/tec/tec_fr_000146.html



7. 交通権インフォグラフィックス

海外ではコロナ後の公共交通需要喚起や環境対策等として、公共交通料金の割引さらには無料の設定が行われている。フランスのイル・ド・フランス圏(パリ周辺の都市圏、ただしかなりルーラルな区域も含む)では、これまで5つのゾーンが設定され、ゾーンをまたぐと別料金になった。しかし現地在住者からの情報⁷によると、2025 年から改訂され、イル・ド・フランス全体で 400 円均一となった。近距離では割高となるが、日本の相当面積とすれば最大 3,000 円以上(JR 普通列車)になるので、中距離移動としてはかなりの割安となる。イル・ド・フランスを日本の首都圏とした場合の範囲の比較を図 1 に示す。

またルクセンブルクでは、環境対策として 2020 年から国内全公共交通無料(国境を越える場合は有料)となった⁸。ルクセンブルクは小国ではあるが面積としては東京都・神奈川県くらいあるから、それに相当する範囲が無料となる。同様にルクセンブルクを日本の首都圏とした場合の範囲を図 2 に示す。

ドイツでは、やはりコロナ後の需要回復対策や環境対策として 2020 年に 9 ユーロ(約 1,400 円)でドイツ全土の鉄道が 1 か月乗り放題(3 か月限定)のパスが設定された。ドイツはレギオナルエクスプレス(地域急行)という運賃のみで乗車できる快速列車が都市間を結んでいるので、中距離であれば追加料金を必要とせず相当な割安となる。コロナ後の需要回復対策とはいえ日本なら南東北から近畿相当のエリアが 1,400 円となれば無料に近い。現在はその後継

システムで 49 ユーロ(約 7,800 円)に改訂されたが、それでもかなりの割引率である。ドイツを日本にあてはめた時の範囲を図 3 に示す。一方で日本の旧ワイド周遊券は、急行自由席(後に周遊区間内は特急自由席)に乗り放題で、1998 年 3 月廃止時点で南東北ワイドが東京発の学割で 11,650 円であった。現在の消費者物価指数は当時とほとんど同じであるからドイツの 49 ユーロバスに対してそれほど遜色はない。青少年の移動と体験に大きな貢献があったことは会員諸氏の多くがみずから体験したと思うが、廃止されたことは大きな社会的損失である。

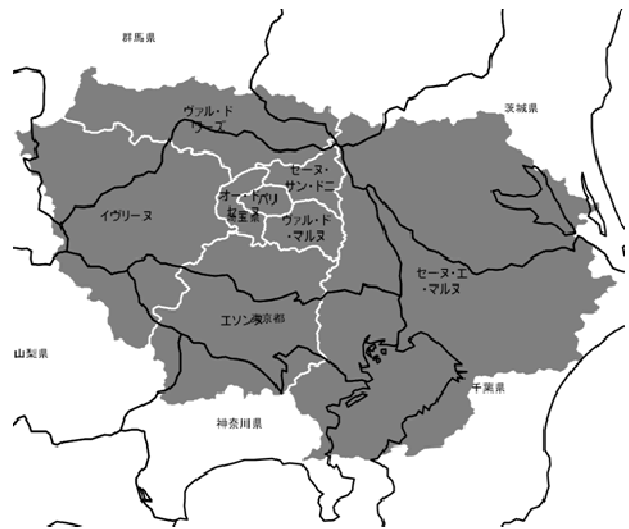


図 1 イル・ド・フランスと首都圏の比較
この範囲が約 400 円均一



図 2 ルクセンブルクと首都圏の比較
この範囲が約 400 円均一

⁷ <https://www.youtube.com/watch?v=V1CbYat7ZVk>

⁸ <https://toyokeizai.net/articles/-/635801>

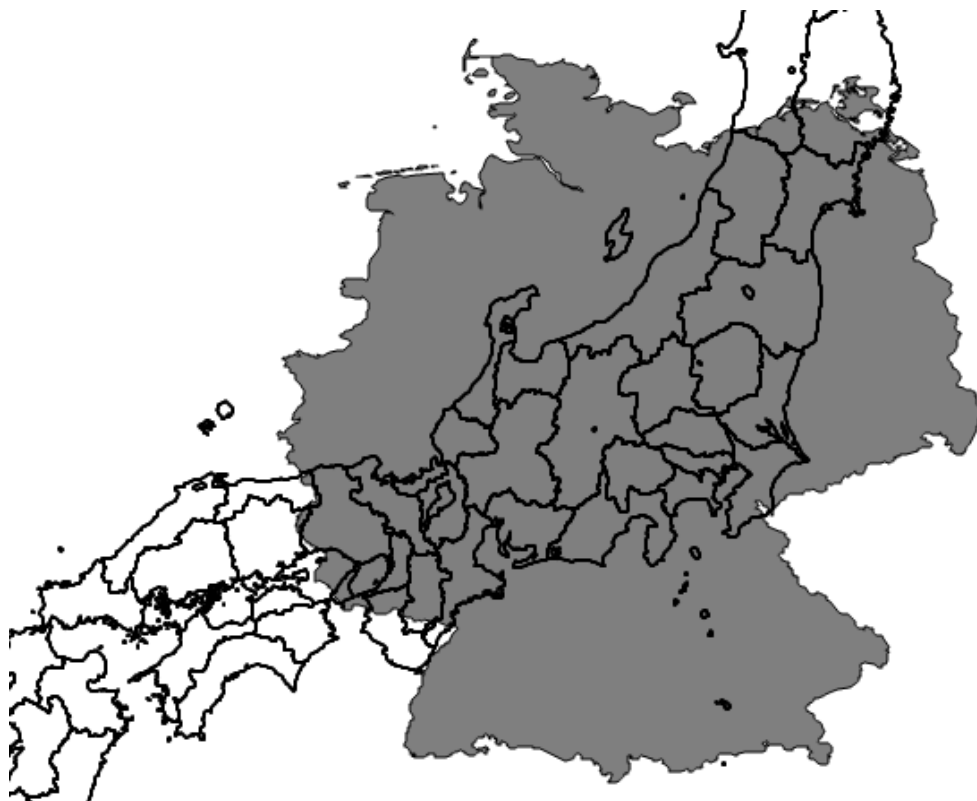


図3 ドイツの範囲と日本の比較 この範囲が約7,800円均一

南満州鉄道のミカイ

新潟県三条市の「燕三条地場産業振興センター・リサーチコア」に南満州鉄道のミカイのライブスチームモデル(1/12)が展示してあるのを見かけた。解説によると2003年9月に三条市の鶴巻英雄氏が製作・寄贈とある。ライブスチームモデル自体はイベントなどでよく見られるが、たいていは日本国鉄型であり、満鉄のミカイは珍しい。鶴巻氏は他にもD51等を制作しているが、珍しい機種を作りたいとミカイを選んだという。ガラスケースの中であまり鮮明に写せなかったが紹介したい。

トランスポート 21 はどなたでも投稿できます。掲載希望の方は編集担当 上岡まで
sustran-japan@nifty.ne.jp

会費納入をお願いしております。会費納入がお済みでない方はよろしくお願いいたします。

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 交通権学会



交通権学会ニューズレター

『トランスポート 21』第75号

2025年3月31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

連絡先 〒810-0054 福岡市中央区今川

1-12-8-306 交通権学会事務局 下村仁士

メールアドレス: office@kotsuken.jp