



交通権学会ニューズレター トランスポート 21

第 20 号 2004 年 12 月 20 日



お知らせ

- ① ニューズレターをお届けします。
- ② 2004 年度分会費を未納の方は、早急に納入をお願い致します。

目次

- I. 理事会からのお知らせ
- II. 部会報告
- III. 文献・資料紹介
- IV. 情報ファイル

I. 理事会からのお知らせ

2004 年度第 1 回理事会がおこなわれ（持ち回り；10 月 5 日）、以下の審議・決定と報告がありました。

【審議・決定事項】

- (1) 入会の承認について：
 - ・ 1 名について、「主な著作・報告または活動」に関する内容が不明であるため、入会を否認しました。
- (2) 退会の承認について：
 - ・ 3 名について、退会を承認しました。
- (3) 名誉会員の指名について：
 - ・ 儀我壮一郎会員より申し出があり、会則第 7 条により理事会から指名することになりました。

【以下、報告事項】

- (4) 学術会議広報協力団体申し込みについて：
 - ・ 学術会議広報登録団体について 9 月 27 日に、希望部を第 2（法学）、3（経済学）、5（工学）部として、事務局より所定の書類を提出しました。審査には時間がかかるとのことです。
- (5) 関東部会で論題について：
 - ・ 本学会の研究レベルの向上のために、関東部会では「研究の方法（問題の立て方、目配りする範囲、論理の進め方、データの集め方と処理の仕方、等々）」について意識的に議論したい。具体的には、研究が未完結の状態、あるいは未着手（構想段階）で報告していただき、出席者全員で上記の点を意識した議論をする、として開催することにしました。（開催結果は別項に報告）
- (6) 来年度富山大会について：
 - ・ 富山で活動している「公共交通をよくする富山の会」と共催できることになりました。2006 年の富山港線 LRT 化開業、北陸新幹線延伸による在来線存続問題等、重要な話題がありますので、広く一般市民の参加も求める企画を検討します。会場については、申し込み受付期間（6ヶ月前から）の関係で、まだ確定していません。
- (7) 20 周年記念事業について：

・ 具体的な意見をいただきたい。

(8) 学会誌バックナンバー電子化について：

・ 「交通権」既発行分の全てが揃いましたので、9 月 22 日より学生アルバイトにより電子化作業を進めていましたが、このほど完成しました。

II. 部会報告

◆ 関東部会から

関東部会は 2004 年 10 月 30 日午後（10:30-17:00）、青山メトロ会館会議室にて行われました（出席者=10 名）。

今回の関東部会では通常の研究発表スタイルに拘らず、研究途中のものでも発表していただくことにしました。ここでは、研究方法論、論理の進め方、データ所在地等について出席者全員で議論することにより、発表者、フロアメンバー双方へ役立つことを狙ったものです。発表テーマ、発表者、議論は下記の通りでした。

次回は 2005 年 3 月頃を計画しています（詳細未定）。

① プライアン・リチャーズの LRT と Cross River Transit 2002：
金田憲久（明治大学大学院）

・ 路線計画の歴史をチェックすれば計画路線の意味が更に明確になるのではないか。

・ 費用・便益の経済価値計算をやっておけば、路線計画に対する批判にも、計画路線の取捨選択にも説得力が強くなるであろう。

・ この計画とそれをとりまく状況の特性で、日本でも考慮すべき内容があれば是非紹介して欲しい。

② 交通事故統計と安全度の考え方：

②-1 交通事故を考える：曾田英夫（あいおい損害保険）

②-2 安全度の定義について：藤井憲男（ニコンシステム）

②-3 交通手段別移動時間データ：上岡直見（環境自治体会議）

・ 交通機関の安全度、運転者／同乗者／歩行者における事故発生率等、数値を扱う場合には、その目的に合致した単位（ディメンジョン）で考えなくてはならない。

・ サンプル数値から全体を推し量るような場合、一般的には数値の比較により判断する場合、数値の取り扱いが安易にケースが見受けられる。数学（統計）的な注意をはらって取り扱わないと、論文の基本となる部分での信頼性が無くなってしまう。

・ パーソントリップ調査データとして多くの調査データが公表されている。活用すれば、いろいろな場合での交通機関の安全度の比較ができるはずである。

③ 公共交通の一元管理会社を考える：鈴木弘昭

・ 運賃共通化に関して、欧州の運輸連合について考察した論文はいくつかあるが、同様の制度を日本に適用して具体的な数値を試算した先行研究は見つからない。ありそうな学会・論文誌を教えて欲しい。

・ 「割高度」というユニークな比較手段を活かした論点的を絞り、論

旨を整理すると、新規性があり、有用な考察になるであろう。

(文責 藤井憲男)

Ⅲ. 文献・資料紹介

◆鉄道まちづくり会議(編)『どうする? 鉄道の未来—地域を活性化するために』緑風出版, 1,800円, 【写真1】

鉄道存続に必要な運動のノウハウと、抵抗勢力を撃退する理論を、経験者・専門家がQ&A形式で解説します。

- I 鉄道の価値を再認識しよう
- II 鉄道をめぐのお金の話
- III こうすればできる存続運動
- IV 地方鉄道はもっと活用できる

その他、交通権学会会員の有志がコラムを執筆しています。

◆中村英夫・林良嗣・宮本和明(編訳)『都市交通と環境—課題と政策』運輸政策研究機構, 5,000円(2004年内は割引あり), 【写真2】

本書は、都市交通と環境に関わる一般論に加えて、日本を含む先進国や開発途上国都市における豊富な実例を体系的にとりまとめたもの。

- 第1章 都市交通と環境の概要
- 第2章 都市交通システム
- 第3章 都市交通に起因する環境問題
- 第4章 環境改善をめざした交通および土地利用に関する政策手段
- 第5章 諸都市における交通環境問題とその対策
- 第6章 環境政策の政治的情勢と国際的資金メカニズムの提案

申し込み <https://www.jterc.or.jp/cart/cgi/frame.html>

◆日本交通政策研究会編『2004 自動車交通研究 環境と政策』, 本体無料, 【写真3】

自動車と道路に関する基本的なデータと最近の動向、技術、政策などが簡潔にまとめられています。希望者は日本交通政策研究会まで。

ホームページ <http://www.nikkoken.org/>

◆北陸線・ローカル線の存続と公共交通をよくする富山の会(編)『公共交通をよくする富山の会・パンフレット第6集—北陸新幹線建設で北陸本線はどうなる どうする』, 【写真4】

内容は2004年5月29日 安部誠治会員の講演記録など。希望者は渡辺真一会員まで。

ホームページ <http://www5e.biglobe.ne.jp/~thlt/>

◆LRTさっぽろ(編) 提言書第三弾『LRTで札幌がかわる—さっぽろLRT10km構想—』, 200円(別に送料100円要), A4版20ページ, オールカラー, 【写真5】

「LRTさっぽろ」ホームページより: 札幌市電は施設が老朽化で限界に達する中で経営が悪化し、存廃を含めた議論がおこっています。このまま現行8.5kmの路線だけにとどまり縮小均衡の道を歩むのか、積極投資し都市の装置として活路を求めめるのか……。私たちは、市電の存廃議論の中に都心と公共交通の将来を切り開くための大きな契機があると考え、具体的な提案として、市電を札幌駅前まで1.5km延長しLRTへと脱皮を図る、プロジェクト計画を策定しました。

希望者はLRTさっぽろまで。

ホームページ <http://www.lrt-sapporo.gr.jp/>

◆半沢一宣「資料集『東武鉄道のたばこ問題2003-2004』, 自費出版, 【写真6】;

本資料集は、『交通権』21号所収の著者論文の資料編的な性格を併せ

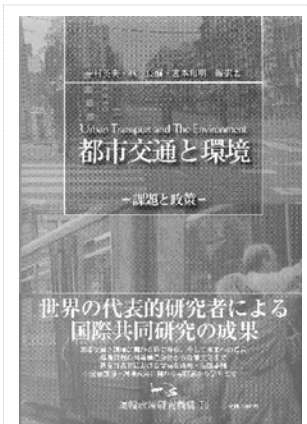
持つもので、収録内容は、

<http://www.geocities.jp/mgmkos/hnzw/index.htm>

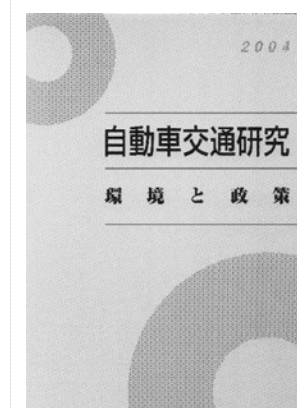
でも公開中。希望者は、2,400円(2冊の場合は4,200円)を、郵便振替(通信欄に「T P21 東武2003-2004資料集 希望冊数(2冊以内)」を記入)にて送金方(宛先「00150-5-578411 半沢一宣」)。(なお、前作『東武鉄道のたばこ問題』も残部少数あり。上記ホームページまたは往復はがきにて「〒121-0822 東京都足立区西竹の塚1-7-24 半沢一宣」へ問い合わせ方。)



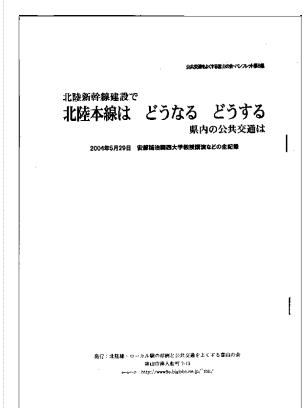
【写真1】



【写真2】



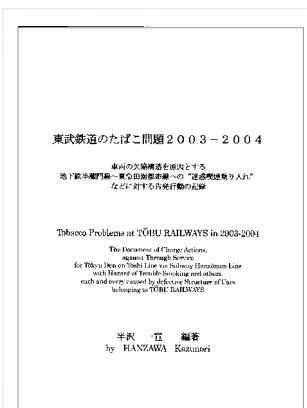
【写真3】



【写真4】



【写真5】



【写真6】

IV. 情報ファイル

事務局がキャッチしている情報です。皆様の活動にお役にたください。

◆富山港線LR T化—いよいよ現実へ

日本では、構想ばかりで夢物語のように思われていたLR Tが富山で実現する。年内(2004年)にも準備工事に着工とのことで、いよいよ現実のものとなってきた。

「富山港線路面電車化に関する検討報告書」が、富山市のホームページで提供されている。検討の経緯や、需要予測、費用便益分析など、注目すべき内容が記載されており、他地域でも参考になると思われる。

<http://www.city.toyama.toyama.jp/contents/7d35080e2c07000/other/7d35080e2c070008.pdf>

◆第1回鉄道まちづくり会議が開催される(【中国新聞】記事より)

鉄路存続、官民で知恵「一畑」軸に討論 ローカル鉄道の生かし方を考える「鉄道まちづくり会議」の全国大会が2004年11月6日、平田市立文化館であった。全国約20路線の事業者や沿線自治体、住民団体の関係者ら約300人が参加。代表者がそれぞれ経営改善策や住民の利用促進運動の現状を報告し「路線維持には行政、住民、事業者の意思統一が不可欠」などと意見を述べた。「国・自治体・事業者・市民の役割」をテーマにしたパネル討論では、一畑電車の現状を軸に意見交換。沿線地域対策協議会会長の長岡秀人平田市長は「交通弱者の移動手段確保は行政の責務」と強調。経営改善に向けては、「JR松江駅乗り入れや高速化など積極的な施策に転じる必要がある」と話した。沿対協から年間2億円程度の助成を受ける一畑電鉄の大谷厚郎社長は「欠損補助という現状の支援方法ではイメージが良くない」と事業者の本音を明かし、運行を民間で、線路などの維持管理を自治体で担う上下分離方式など新しい支援策の必要性を説いた。会場からは住民で支援団体を組織するとの声も出た。会議の締めくくりには、国に対し、地方鉄道への適切な財政支援や、上下分離方式の積極的導入などを求める要望書を採択した。



◆三段峡サミット

第1回鉄道まちづくり会議に続いて、「三段峡サミット」が2004年11月7日、昨年に一部区間が廃止されたJR可部線沿線の広島県安芸太田町 戸河内ふれあいセンターにて開催された。最近、各地の鉄道存続問題において、住民合意が形成されながら、市町村、あるいは都道府県レベルで「住民合意を受けた行政の取り組み」が行われないケースが多々見られるようになった。これは三位一体の行財政改革によって、地方交付税や補助金が削減され、地方財政が逼迫していることが、行政に地方鉄道への運行経費負担・設備投資負担を逡巡させているのが原因であろう。本来であれば、行政が費用便益分析にしたがってその存廃を判断し、住民参加と行政の関与によって地域の鉄道を維持する道筋を探るのが

あるべき姿だが、先にあげた要因によって、各地で住民が本来の道筋とは手順を入れ替え、住民がみずから出資金を集め、住民による鉄道会社を立ち上げる方法をもって鉄道存続の道筋を探る動きが全国的に始まっている。また、それを支援する全国的な組織の必要性についても、各地で議論されるようになってきている。そこで、そのような地域の住民の代表が一堂に会し、また、アドバイザーとして、関連する分野の専門家の方々に参加いただき、「今後どうしたら地方鉄道を存続し、再生させることができるか」の有効な方策を具体的に探るシンポジウムが開催された。

【会議録ダウンロード可】

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

◆参考資料

もし輸送密度4,000人以下の鉄道路線が廃止されたらどうなるか、未来の鉄道ネットワークを予想した。(鉄道まちづくり会議提供)

現在の鉄道路線網



■皆様もご存知の行事がありましたらお知らせ下さい。

トランスポート 21 第 20 号

発行日：2004年12月20日 発行者：交通権学会事務局
〒102-0083 千代田区麹町 2-7-3 半蔵門ウッドフィールド 2階
環境自治体会議環境政策研究所内 電話：03-3263-9206
ファクシミリ：03-3263-9463 e-mail：sustran-japan@nifty.ne.jp
編集担当者：曾田英夫、藤井憲男、上岡直見
Home Page： <http://www009.upp.so-net.ne.jp/kotsuken-gakkai/>