



交通権学会ニューズレター トランスポート 21

第 26 号 2006 年 11 月 1 日



会費の納入をお願いします

2006 年度の会費納入をお願いします。例年通り郵便振替用紙を同封しましたので、ご送金ください。

院生会員から一般会員への変更や、自治体合併などによる郵便番号、住所などの変更がある場合には、その旨通信欄などにお書き添えください。事務局ではなかなか把握しきれませんので、どうかよろしくをお願いします。

部会設立・開催予定

- ① 九州部会が設立されました。次回研究会は 2007 年 3 月 31 日（土）です。
 - ② 関東部会を 2006 年 12 月 3 日（日）におこないます。
 - ③ 中部関西部会を 2006 年 12 月 8 日（金）におこないます。
- いずれも、詳細は本文Ⅱをご覧ください。

I. 理事会からのお知らせ

1. 新入会員のお知らせ

2006 年 10 月のもちまわり理事会で、下記の方の入会が承認されました（敬称略）。

島原 健三、西田 敬

2. 「社会貢献賞」推薦の募集について

交通権学会社会貢献賞は、交通権の前進のために有用な社会的実践を顕彰するために 2005 年度に新設されました。昨年度は第一回ということもあり「特別賞」としてソウル市に授賞されました。2006 年度からは推薦・自薦期間をおき広く授賞対象の推薦を募ったうえで、理事会に設ける審査委員会の審査を経て受賞者を定めることとしました。12 月末日が推薦の締め切りですので、推薦・自薦の応募を受け付けています。応募用紙は事務局にご請求ください。学会ホームページからダウンロードも

できます。なおこれにともない、総会での確認をふまえて規定を下記のように改定しています。下線部が実質的な変更のあった部分です。

【旧規定】

対象：

交通権実現の観点から有益と認められる社会的実践を行った国内外の個人又は団体

候補の推薦：

本会会員は、本賞にふさわしいと思われる個人又は団体を推薦することができます。

本賞の受賞を希望する国内外の個人又は団体の代表は自薦することができます。

詳しくは事務局までお問い合わせ下さい。

【新規定】

対象：

交通権実現の観点から有益と認められる社会的実践を行った国内外の個人又は団体。

上記の社会的実践とは、推薦・自薦の時点から遡っておおむね 3 年以内に行われたものをいう。

候補の推薦：

本会会員は、本賞にふさわしいと思われる個人又は団体を推薦することができます。

本賞の受賞を希望する国内外の個人又は団体の代表は自薦することができます。

推薦又は自薦期間は、毎年 8 月 1 日から 12 月末日です。この期間中に推薦・自薦のあったものについて審査し、翌年 7 月の年次総会の場で受賞者(又は受賞団体)を発表します。

応募希望者は所定の用紙に必要事項を記入し、交通権学会事務局宛に郵送してください。

3. 会員消息についてのお願い

最近、郵送物が宛所不明で返送されるケースが多くなっています。恐れ入りますが、下記の会員をご存じの方は、事務局まで新住所をお知らせいただくよう、当該の会員までご連絡いただけないでしょうか。数年にわたり連絡がとれない場合には、会費未納退会の措置をとらざるをえなくなりますので、ぜひよろしくお願ひします。転居の際には、事務局までご一報いただきますよう、お願ひします（敬称略。カッコ内は旧住所）。

飯塚 朗充（北海道）、小田 徳彦（北海道）、
小祝 慶紀（茨城県）、福丸 治美（京都府）、
吉村 駿一（群馬県）

II. 部会開催報告／予定

1. 九州部会が設立されました

九州部会が設立され、第1回研究会の開催と同時に今後の方針が検討されました。（参加者8名）

(1) 第1回研究会開催

- ・場所：熊本学園大学
- ・日時：10月21日（土）13時より
- ・報告：

①前田善弘『自治体バス vs. NPOバス（コミュニティバスと非営利組織主導型バスとの比較研究）』

②下村仁士『BRT vs. LRT（バス高速輸送システムとLRTシステムの比較研究）』

(2) 九州部会立ち上げについて

以下の方針が決定されました。

- ① 年2回程度の開催とする。
- ② 当面、福岡と熊本で開催する。
- ③ 次回は2007年3月31日（土）に福岡開催とする。
- ④ 部長兼事務局は熊本学園大学・香川とする。
- ⑤ 大会における報告内容の質的向上、会員獲得、情報交換を含む研究及び親睦等を目的とする。
- ⑥ 会員のみにかかわらず、交通権に関係する各種研究者及び研究団体等にも呼びかけ、参加者を増やす。そのため、特別な規約等は作らない。

・問い合わせ先：香川正俊（kagawa@kumagaku.ac.jp）

（香川正俊）

2. 関東部会開催予定

- ・日時：2006年12月3日（日）13時30分より17時頃まで
- ・場所：日本大学大学院商学研究所ビジネスコース・サテライト（新宿野村ビル33階：新宿駅西口から徒歩8分）
- ・発表：（報告と質疑応答で45分～60分）

①宇都宮浄人（日本銀行）『地方圏における乗合バスの分析—実証分析に関する基礎知識—』

地方圏における近年の乗合バス需要の衰退とその要因を県別のデータを用いるパネルデータ分析による手法で説明する。講演では、テクニカルな説明は簡略化しつつも、分析結果を提示するだけではなく、先行研究のサーベイ→自らの仮説の設定→実証データの入手→計量分析による検証という、社会科学の実証分析の基本的な手順を解説する。

②上岡直見（環境自治体会議 環境政策研究所）『交通研究における産業連関分析の適用とデータの取扱い（仮題）』

産業連関分析は、交通の活動に起因する経済的、社会的影響から環境問題まで、広く応用できる手法である。たとえば、LRTを整備した時の地域経済や雇用への派生的な影響（ポジティブ）や、ローカル線が廃止された時の影響（ネガティブ）といった検討に利用できる。しかも特別なソフトを必要とせず、EXCELのみで実行可能なので、学生の研究や、市民による政策提言等にも適している。ただしデータの入手法や、大量のデータの取扱いに関して若干のテクニックが必要となるので、その点についても解説する。また関連の参考文献も紹介する。

③小川竜明（明治大学大学院商学研究所）『市場を活かした航空・空港政策への課題（仮題）』

「国土の均衡ある発展」を目標に掲げた国土計画の推進により、数多くの地方空港が国からの財政支援を受けながら建設されてきた。ところが、規制緩和の影響等により、地方空港間で明暗が分かれてきている。赤字の地方空港を廃港にすれば、機会の平等が崩れ、地域間格差を助長する結果を招くとも言われている。そこで本論では、地方空港維持のあり方について、主として財政再建の観点から議論していきたい。

・参加費：無料

・問い合わせ先：藤井憲男（family.fujii@nifty.com）

お知り合いの方々をお誘いください（会員外の方も歓迎します）。

（曾田英夫・藤井憲男）

3. 中部関西西部会開催予定

- ・テーマ：現地に学ぶ富山LRTの現状と課題
- ・日時：2006年12月8日(金) 13時より
- ・場所：富山市国際交流センター 学習室5 (JR富山駅正面向かいC i Cビル3階)
- ・報告：(報告30分, 質疑応答20分, 休憩10分)

①林博治氏 (北陸信越運輸局富山運輸支局 輸送担当専門官)

『富山市の公共交通の現状と課題』

②岡本勝規氏 (富山の公共交通を考える会・富山商船高専) 『市民からみた富山LRTの現状と課題』

- ・研究会終了後：富山LRT現地視察 (自由行動)
 - ・問い合わせ先：森田優己 (masami-edel@ric.hi-ho.ne.jp)
- お知り合いの方々をお誘いください(会員外の方も歓迎します)。
(森田優己)

III. 投稿

ドイツの交通をめぐるつれづれ

近藤宏一

昨年の9月まで、大学より在外研究の機会を与えられドイツ南西部の町マンハイムで1年間暮らしました。なれない土地で乳児を育てながらの生活で、妻と子どもには多大な負担をかけたのですが、子連れならではの経験をすることができたという点では貴重なものでした。この小論では、学術論文や調査報告としてはまともでないけれども、交通を中心に生活のなかで見聞きし感じたことで、学会会員のみなさんに紹介したいと思ったことを書き留めてみることにします。

1. ベビーカー天国

ドイツのベビーカーは概して大きい。日本のものより幅・長さとも1.5倍くらいの大きさがある。しかも乳児期のベビーカーに3歳くらいまで乗っていることも多いので、商店街などはベビーカーがたくさんうろろしている(日本のものとはほぼ同様の幼児用バギーもあるが、それほど多くない)。断っておくが、だいたい2~3歳くらいまではドイツ人の子どもは日本人、中国人など東アジアの子どもより平均してかなり小柄である。ドイツに多いトルコ・中東・南欧系の人々はその中間くらいであ

ろうか。いずれにせよ、体格がいいから大型が必要なわけではない。空気入りの自転車型タイヤのベビーカーも多く、当然乗り心地がよいので、ドイツに多い石畳の道でもあまり苦にならない。

こうした大きなベビーカーを転がしていても、あまりストレスがない。町中では狭いところもあるが、概して歩道は広く歩きやすい。クルマが極端に少ない住宅街の裏通り以外ではほぼ確実に歩道があるので、安心である。歩道の段差は大きいので上げ下ろしは楽ではないが、まわりにいる人が助けてくれることも多い。日本ではそもそも歩道がなかったり、あっても不法駐車であふさぎがっていたりすることからすると、大違いである。

電車やバスの利用はどうか。低床式のバスや路面電車は問題ないが、実のところ都市によってはまだこうした車両の導入が進んでいないところもある。こうした旧型車両への上げ下ろしはかなりたいへんだし、握り棒にじゃまされてつかえてしまうこともある。ドイツといえども理想郷ではないのである。しかし、こんなこともある。ある寒い冬の日曜日、ハイデルベルクから郊外電車(路面電車がそのまま都市間電車になる)でマンハイムへ帰ろうとしたところ、乗客が多いのに来た電車は小型の旧型車3両編成。たちまち人で満員になったところに、ベビーカーがうちのを含めあわせて8台も乗ろうとしたのである。日本なら「次の電車を・・・」と運転手に言われてしまうところだが、日も暮れて零下になりつつあるふきさらしの停留所で次の電車は30分後。どうなるだろうとおそれていたら、乗客がみなで助け合って8台全部を、あらゆる隙間をつかって乗せきってしまったのである。結局発車が10分近く遅れたが、割合みなにこにこしている。ふだんドイツ人と在独外国人(主にトルコ人だが、その他たくさんいる)は仲がいいとはいえないのだが、こういうときは無言のうちに協力している。子どものしつけには厳しく、他人の子どもでも何かあれば叱りつけるのがドイツだと聞いていたが、赤ん坊には優しいのかもしれない。

2. バリアフリーではないが

ドイツはまったくもってバリアフリーではない。たとえば旧国鉄のドイツ鉄道(DB)では、超特急ICEのとまる駅と、最近整備されつつある近郊電車Sバーンの駅にはエレベーターかスロープが必ずあるが、それ以外の駅だと、逆にほとんどまだ未整備である(地域差はあるかもしれない)。しかも、無人化は日本以上に進んでいて、駅員はICEのとまる駅にしかいな

と思った方がよいくらいだから、介助をあてにはできない。さらに、Sバーン以外の駅のホームは低く、ICEなどに乗るときの高差は30cmくらいにもなる(途中でステップはもちろんある)。ベビーカーでも一人での上げ下ろしは厳しく、車いすなら不可能である。さらに、エレベーターがあっても壊れていることがあり、安心はできない。

また、交差点でも歩道の段差を切っていないところが多いので、車いすの自力での上がり下りはかなり困難である。建物の入り口も、ドアまで数段の段差があることは少なくなく、そうしたところのスロープも日本ほどあるようにはみえない。こうしたことから、実のところ町中で車いすはめったにみかけなかったし、視覚障害者もそれとわかる人にはほとんど介助者がついていた。みんなクルマでドア・ツウ・ドアの移動をしているようである。

ただ他方で、けっこう人が助けてくれるのでなんとかなるといふ面もある。親切の風土があるのか、無言の圧力があるかわからないが、ベビーカーを押して段差の前でとまり、誰かいないかときよろきよろしていると、人がすつとよってきて、だまって手を添えて去っていくことも少なくない(ただぼおっとたっているとほおっておかれる)。DBのICEなら、たいいてい車掌がすつとんできて、大丈夫といっても手助けしてくれる。それで少々発車が遅れても気にする風がない(ダイヤに余裕があるうえに、5分やそこらはそもそも遅れのうちにいれていない)。路面電車の旧型車でも、まわりの人が一生懸命助けてくれることが多かった。

3. 公共交通の実情

都市部では公共交通が整備されていて便利であるというのほうではない。しかし、いろいろ住んでいると見えてくるところがある。

(1) 運賃は安くない

受益者負担の圧力はドイツでも強まっており、実のところ運賃は安くない。マンハイムだと、都心の環状道路内側(半径1kmくらい)は特別運賃で0.9ユーロ(130円程度)だが、その先の、日本的に言うと市内均一区間に相当する範囲だと2ユーロ(280円程度)である。郊外での初乗りは1.3ユーロ(180円くらい)なので、乗れる範囲が広いとはいえかなり割高感がある。

事業者は一日券や定期券の利用を拡大して、発券・改札コストを下げたいという意向である。しかし、3ゾーンまでの一日券が一人用5ユーロ(約700円)となると、日本とそう変わらない。ただし、5人まで使える複数用一日券なら8ユーロ(約1200円)で、大勢で使うとようやく安いかなと言った感じになってくる。また、月単位の定期券もある程度割安(一般定期券は誰でも買える)だが、通学定期や高齢者割引が非常に安い。実際、公共交通の利用者のかなりの部分が高齢者と学生、およびマイカーの利用が困難な外国人という現状がある。

(2) 格差が激しい

大都市はこれまで、大きく黒字になっている公営電力や公営水道の利益を公共交通に内部補助することで便利な公共交通を維持してきた。ところが、いわゆる郡部(ドイツの郡は議会と行政機関をもつ実質的な自治体である)に行くと、自治体の財政力が乏しいためとたん不便になる。市内のすみずみまで平日なら通常20分間隔で市バスが走るハイデルベルクからSバーンで15分ほど山間部へ入った町では、もう路線バスは朝夕数本しかなく、事実上通学バスの便乗になっている。こうした地域ではほとんどの人がマイカーを利用するので、乏しい税収から公共交通に資金を拠出するインセンティブが少ないのであろう。

(3) おもしろい工夫もある

とはいえ、細かいところではいろいろな工夫がみられる。たとえば、いくつかの路面電車は終夜運転を行っているが、実際に電車がくるのは深夜0時ごろまでで、その後2時頃まではバスが電車と同じ扱いで同じ路線を走り、その後はタクシーが同じように走る(もちろんダイヤに沿って)。そして朝6時頃からまた電車が走る、というふうに需要に応じた運行がなされているケースが多い。また閑散路線では、平日はバスが運行するが日曜日は電話タクシーがダイヤにそって運行するというケースも多い。電話タクシーは日本でも一部にあるダイヤル・バスの発想で、あらかじめ1時間ほど前までに電話しておけば運行されるというものである。これらの代替バス・タクシーはすべて通常の乗車券で乗車できるので、利用者には運賃面の負担はない。

まともでない文章になってしまいましたが、調査報告書などではなかなか表現できない、雰囲気のようなものが、「交通権」

とは密接に関連している部分があることを感じ取っていただければ幸いです。また質問などお寄せいただければ、わかる限りお答えしたいと思っています。

(了)

平成 11 年	334,588 件
平成 12 年	252,752 件
平成 13 年	219,874 件
平成 14 年	209,515 件
平成 15 年	173,463 件
平成 16 年	150,793 件
平成 17 年	139,198 件

となり、平成 9 年と 17 年では 40.9%まで減少している。それでも平成 17 年では 1 日当たり平均では 381.4 件となり、皆無ではない。

この場合は取締りで発覚した場合であるが、具体的に事故に至った件数はどれくらいだろうか。原動機付自転車以上の自動車を運転して第一当事者となった事故のうち酒酔い運転で発生しているのは、下記の件数である。但し、第一当事者とは「最初に交通事故に関与した車両等の運転者または歩行者のうち、当該交通事故における過失が重い者をいい、また過失が同程度の場合には人身損傷程度が軽い者をいう。」と定義され、一言でいえば事故の原因者である。第一当事者が酒酔い運転で事故を発生させた件数は、

平成 9 年	1,171 件
平成 10 年	1,101 件
平成 11 年	979 件
平成 12 年	1,085 件
平成 13 年	920 件
平成 14 年	782 件
平成 15 年	688 件
平成 16 年	609 件
平成 17 年	471 件

となっている。この方も減少傾向であることが分かる。それでも皆無ではない。

さらに、死亡事故で原動機付自転車以上の自動車を運転して第一当事者となった事故のうち酒酔い運転で発生させた件数は、

平成 9 年	321 件
平成 10 年	323 件
平成 11 年	327 件
平成 12 年	340 件
平成 13 年	279 件
平成 14 年	215 件
平成 15 年	165 件
平成 16 年	144 件
平成 17 年	135 件

となっている。減少傾向で、平成 9 年と 17 年の比較では 42.1%となっているが、17 年では少なくとも 135 人の人が酒に酔って運転した者に死亡させられている事が分かる。

数字で見る酒酔い運転

曾田英夫

今年 8 月 25 日午後 10 時 50 分頃、福岡市東区の「海の中道大橋」で一家 5 人が乗った RV 車が追突され、その反動で海に転落し、幼い 3 児が死亡するという痛ましい事故が発生した。加害者は同市の職員で飲酒のうえ運転し、このような重大な事故を起こした。

この事故をきっかけとし、その後の新聞紙面には「飲酒運転」「酒気帯び運転」の文字が毎日のように踊っている。今までは何も騒がないのに……。

酒を飲んで運転してはいけないことは法律を読むまでもなく当然の事である。酒に酔って正当な判断ができない人間が自動車を走らせていることを想像しても、正常な運転ができるはずかない事は明らかである。

そこで、このような酒酔い運転や酒気帯び運転に関する統計を財団法人交通事故総合分析センターが毎年発行している『交通統計』によって追ってみたい。まず、交通取締りによる交通法令違反取締件数をみてみよう。酒酔い運転では、

平成 9 年	2,995 件
平成 10 年	2,899 件
平成 11 年	2,764 件
平成 12 年	2,534 件
平成 13 年	2,427 件
平成 14 年	2,339 件
平成 15 年	2,267 件
平成 16 年	2,030 件
平成 17 年	1,675 件

となっている。平成 13 年に「危険運転致死傷罪」が新設されたこともあり、数字上では減少しており、平成 17 年では 2 千件を切っている。とはいえ 1,675 件もあり、1 日当たりは平均 4.6 件となり、皆無ではない。参考のために酒気帯び運転では、

平成 9 年	340,598 件
平成 10 年	333,900 件

このように世間で騒いでいるにもかかわらず、新聞報道によれば、9月12日から18日までの飲酒運転取締強化週間の7日間で酒気帯び運転4,356件、酒酔い運転は27件の検挙件数に上ったと報じている(日本経済新聞9月21日夕刊)。どうしてこのようなことになるのか。

正常な精神でも事故を起こす可能性があるのに、酒によって正常な運転ができない恐れがある者が運転することは事故が発生する可能性は大きくなる。このことは人為的に交通権の阻害要件を生じることであり、皆無となるべきであるとする。

(了)

■情報ファイル■

1. EST(環境的に持続的な交通)ポータルサイトの紹介

事務局 交通エコロジー・モビリティ財団

EST(環境的に持続的な交通)は、単に環境負荷の少ない交通体系という意味だけでなく、経済・社会面の持続性を支える側面や、社会的弱者の移動の権利を保障する側面など、交通権と共通した要素を多く含む概念である。ESTに関する論説・行事・事例などを参照できるポータルサイトが開設された。

ここからメールマガジンにも参加でき、また自分たちの活動を広報(審査有)してもらうこともできる。

URLは <http://www.estfukyu.jp/>



なお2007年2月14日にESTシンポジウムが開催される。(詳細未定)

(上岡直見)

2. 書籍紹介

①『エコモビリティ実現に向けて—実務者のための手引き』交通エコロジー・モビリティ財団発行【無料配布中、在庫切れ次第終了】

エコモビリティとは「地域レベルや都市レベル、日常生活圏レベルにおける環境への影響を可能な限り小さくしながら、人々の活動や社会参加を支援し、福祉を向上させるような交通」であると定義されている(本文p.21より)。地域や自治体でこうした交通の実現に関心を持つ担



当者や市民団体向けのテキストとして刊行された。

【目次概要】自動車交通問題とエコモビリティ実現へ / エコモビリティの実現方法(現状の把握, データの整理, 目標の設定, 代替案の立案と評価, 費用と財源等) / エコモビリティの先進事例

・希望者は交通エコロジー・モビリティ財団交通環境対策部まで(03-3221-7636) (上岡直見)

② 全国地球温暖化防止活動推進センター編、『地球温暖化対策ハンドブック—交通編』【環境省委託事業、無料配布中、在庫切れ次第終了】

地域や自治体で、環境負荷の少ない交通体系の実現に関心を持つ担当者や市民団体向けの手引として刊行された。

【目次概要】運輸部門のCO₂はどうなっているか / 私たちの暮らしからみた交通CO₂ / CO₂排出の地域特性 / 乗用車に依存した交通体系 / 対策のメニュー～京都議定書目標達成計画から / CO₂排出の少ない自動車 / 公共交通の新しい取り組み / 自転車の利用促進 / 行政・事業者・住民協働の事例 / 総合的な交通対策 / 人々の意識と交通手段の選択 / 持続可能な交通(EST)～世界と日本の取り組み / 京都議定書目標達成



計画とは / より詳しく知りたい人のために

・希望者は全国地球温暖化防止活動推進センター (担当・桃井さん) まで. (03-5114-1281) (上岡直見)

③ 太田和博・加藤一誠・小島克巳『交通の産業連関分析 (日本交通政策研究会研究双書 21)』, 日本経済評論社, 2006 年 1 月, 312 頁, 5,000 円

本書は研究者向けの専門書であるが, 産業連関分析は, 交通の活動に起因する経済的, 社会的影響から環境問題まで, 広く応用できる手法である. たとえば, LRT を整備した時の地域経済や雇用への派生的な影響 (ポジティブ) や,



ローカル線が廃止された時の影響 (ネガティブ) といった検討に利用できる. しかも特別なソフトを必要とせず, Excel のみで実行可能なので, 学生の研究や, 市民による政策提言等にも適している. ただしデータの入手法や, 大量のデータの取扱いに関して若干のテクニックが必要となるので, その点についても解説されている. なおこの内容は, 2006 年 12 月 3 日の関東部会で紹介する予定.

【目次概要】交通の産業連関分析の意義 / 交通における数量指標と金額指標 / 国民経済計算とサテライト会計 / 産業連関表における交通産業の扱い / 産業連関表における自家輸送の扱い / 交通分野の産業連関分析: 経年変化を中心に / 交通機関別の産業連関分析 / 交通部門の労働投入構造の変化 / 交通部門への価格分析の適用 / 自家輸送部門への付加価値の付与 / 輸送指数と自家輸送の付加価値 / 拡張型交通サテライト会計の意義と課題 / 産業連関表データの作成方法 (上岡直見)

④ 交通法科学研究会 (編), 『危険運転致死傷罪の総合的研究 重罰化立法の検証』, 日本経済評論社, 2005 年 11 月, 300 頁, 3800 円

昨今, 飲酒運転が社会的に注目を浴びているが, 立法の過程, 危険運転の重罰化の法的側面と問題点, 重罰化の効果が本当にあるのか等を, 13 人の弁護士・研究者らが協働で研究した成果を執筆している. 情緒論で拙速に施行された重罰化の問題点や,

その有効性の検証, 現在の交通統計が事故の未然防止に必ずしも有用でないといった指摘もなされている. 統計・判例・報道・参考文献が CD-ROM で付録になっているのも有用.



【目次概要】道路交通政策の展開と危険運転致死傷罪 / 刑事法における被害者の位置づけ / 危険運転致死傷罪施行をめぐる状況に関する社会学的一考察—社会学的风险研究を手がかりとして / 自動車運転による死傷事犯に関する刑法改正—審議過程の紹介と分析 / 危険運転致死傷罪の弁護経験から / 危険運転致死傷罪の解釈 / 危険運転致死傷罪における危険概念 / 危険運転致死傷罪における主観的要件 / 捜査手続における危険運転致死傷罪の問題 / 危険運転致死傷罪と交通業過致死傷罪 / 危険運転致死傷罪の量刑 / 危険運転致死傷罪と交通事故犯者の処遇 / 危険運転致死傷罪施行・道路交通法一部改正と関連する交通統計の概観と検討 / 警察庁統計からみた交通事故現状と有効な防止対策 / 道路交通事件の厳罰化と非犯罪化

(上岡直見)

⑤ 中村文彦 (監修) 『コミュニティバスの導入ノウハウ』現代文化研究所, 2006 年 8 月, 192 頁, 2500 円

【監修の言葉より】コミュニティバス導入の目的や役割は, 地域の特性や交通事情により異なりますが, その多くは, 自治体が主体となり, 在来のバスがカバーしてこなかった地域の住民ニーズに対応すべく, その貴重な公共交通手段の担い手として導入がなされてきたといえます. あわせて, コミュニティバスは市民に密着したサービスを提供することにより, 高齢者や主婦などの大切な足として重宝されてまいりました.

本書は, 現在, コミュニティバス導入を検討している, あるいは見直しに直面している地方自治体やバス事業者, 地域住民の皆様向けに, 2006 年 10 月から施行される「道路運送法」の改正概要を織り込み, 対象地域におけるコミュニティバスのより望ましい導入計画プロセスや, あるいは, すでに導入されている地域においては, より効果的な運営・運行を実現するために求められる基本的ノウハウについてやさしく解説いたしました.

【目次概要】コミュニティバスとは / コミュニティバス導入の
あらし / コミュニティバス導入検討の実際 / 導入事例集
(藤井憲男)

(藤井憲男)

3. 各地／各種団体による行事予定, 新刊資料, その他の情報
下記に掲載されています.

[http://homepage3.nifty.com/sustran-japan/datafile/events
.htm](http://homepage3.nifty.com/sustran-japan/datafile/events.htm)

■ニューズレター『トランスポート 21』の原稿を募集し
ています■

下記にしたがって, ふるってご投稿ください.

- ・内容: 交通権に関わる身近なニュース, ご意見等
- ・締切: 特に設けません.
- ・字数: 図表を含めて 2,000 字程度
- ・送り先:

336-0022 さいたま市南区白幡 3-1-9, 2-607 藤井憲男

e-mail: family.fujii@nifty.com

・入稿方法:

① Word および/または Excel で作成されたファイルを,
e-mail の添付ファイルとして, 上記藤井の e-mail アドレスへ
お送りください. この時, メールのタイトルに「トランスポ
ト 21 原稿」の文字を明記してください (藤井が承知していない
方からのメールを迷惑メールとして排除することの防止です).

② なお, 念のため, 「打ち出し原稿」を上記送り先へ郵送して
ください.

・ご注意:

① 内容によってはレフリー (相当) に依頼して掲載可否の検
討をおこないます. その結果により内容の訂正をいただく, ま
たは, 掲載が出来ない場合があります. なお, レフリーにより
「掲載可」となった後の修正はできません (明白な誤字訂正は
除く).

② 掲載にあたって, 意味内容の変更は要しなくても, 表現を
変更した方が良くと判断される場合は, 編集担当理事および事
務局長の判断により, これを変更する場合があります.

③ 印刷は白黒です (フルカラーではありません). Excel によ
るグラフ等の図表については, モノクロでの仕上がりを想定し
て作成してください.

トランスポート 21 第 26 号

発行日: 2006 年 11 月 1 日
発行者: 交通権学会事務局
〒525-8577 草津市野路東 1-1-1 立命館大学経営学部
近藤宏一研究室気付
電話/ファクシミリ: 077-561-4691 (直通)
e-mail: kondok@ba.ritsumei.ac.jp
編集担当者: 藤井憲男, 近藤宏一
交通権学会ホームページ:
<http://www009.upp.so-net.ne.jp/kotsuken-gakkai/>