



交通権学会ニュースレター トランスポート 21

第 31 号 2008 年 3 月 15 日



トピックス

- ◆2008 年度研究大会は；
 - ・「交通権が切り拓く近未来」をテーマとします。
 - ・7月26日（土）、27日（日）、熊本学園大学（熊本市）でおこないます。（詳細は別掲）
 - ・自由論題講演を募集します。（詳細は別掲）
- ◆研究助成金対象研究を募集しています。（詳細は別掲）

I. 理事会からのお知らせ

1. 2008 年度研究大会について

1-1. 大会内容のあらまし

大会テーマ：「交通権が切り拓く近未来」

日程：2008 年 7 月 26 日（土）、27 日（日）

会場：熊本学園大学（862-8680 熊本市大江 2 丁目 5 番 1 号）

電話 096-364-5161(代)、地図等は下記 URL を参照のこと。

http://www.kumagaku.ac.jp/annai/access_all.html

第 1 日：7 月 26 日（土）

- 13:00-14:00 受付
- 14:00-14:10 開会（会長挨拶、大会長（香川理事）挨拶）
- 14:00-16:30 『数字で見る交通権』 担当：上岡副会長
- 16:30-16:40 休憩
- 16:40-17:50 総会 担当：事務局長、安部理事
- 18:00-20:00 懇親会

第 2 日：7 月 27 日（日）

- 08:30-12:30 自由論題（30分(含質疑10分)×7本）、研究助成対象研究成果報告。
- 12:30-13:00 休憩、受付
- 13:00-16:00 シンポジウム「事業者・行政・市民の連携と交通権（仮）」：LRT、バス再編、九州新幹線、バリアフリー、まちづくりや観光と交通との関係をまとめて討論します。
コーディネーター：西島衛治（九州看護福祉大学教授）
シンポジスト：森田弘昭（熊本市副市長）、斉藤雄二郎（熊

本電鉄株式会社常務取締役）、溝上章志（熊本大学大学院教授）、東俊裕（熊本学園大学教授、NPO 代表）

16:00-16:20 閉会（次回大会長挨拶）

- ◆理事会は第 1 日（26 日（土））の 10:30-13:00 です。

1-2. 自由論題講演を募集します

上記大会第 2 日午前の自由論題枠で講演を希望する会員は、下記に従い「講演概要」を提出してください。提出された「講演概要」の内容により、大会担当理事（複数）が講演の可否を決定し、研究代表者へ本学会事務局から 5 月末日までに通知します。

講演可となった場合は、あらためて予稿を提出していただきます。所定の締切日までに「予稿」が提出されなかった場合は、講演可は取り消されます（即ち、講演ができなくなる）ので、ご注意ください。

【「講演概要」について】

- ◆形式：A4 判横書き（細かい指定はしません）
- ◆分量：1～2 頁
- ◆内容：①講演タイトル、②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、登壇者に印をつけること）、③研究代表者と連絡先（住所、電話番号、メールアドレス）、④講演の概要
- ◆締切り：4 月 26 日（必着）
- ◆送り先：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

【「予稿」について】

- ◆形式：研究大会予稿集執筆要領（別紙）参照（Power Point の画面を印刷しただけものは不可とします。後日、文献として参照/引用されることを想定して、論文形態にしてください。）
- ◆頁数：8 頁以内
- ◆入稿方法：版下として使用できるものを「Word」により単一ファイルとして作成し、e-mail の添付ファイルでお送りくださ

い (e-mail が使えない場合は、CD-ROM 等の媒体でお送りください)。なお、別途、打ち出し原稿を郵便でお送りください。

◆締切り：6月25日(必着；不着の場合は講演できません)

◆送り先：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

◇注意1：メールのタイトルに「交通権学会大会予稿」の文字を明記してください(スパムメールと区別するため)。

◇注意2：講演代表者の氏名、所属、連絡先を明記したものを同封してください。

◇注意3：印刷はモノクロです。原稿をカラーで作成された場合、その色の違いを表現できないかもしれませんので、原稿作成者側で工夫・確認をしてください。

◇注意4：提出された原稿は、原則として「そのまま版下」にします。ただし、全体のバランス等により、事務局にて修正をする場合がありますので、ご了解願います。

◇注意5：提出された原稿は返却いたしません。

◇注意6：講演当日の会場で資料・印刷物を配布することはご遠慮ください。(管理が不能になるため。) したがって、講演に必要なことからは「予稿」に書き込んでおいてください。

◇注意7：講演時はデジタルプロジェクターが使えます。

2. 研究助成金対象研究を募集しています

研究助成金を希望する会員は、下記応募要領に従った文書を、電子メール添付ファイルまたは郵便により、事務局宛にお送りください。理事会にて審査をおこないます。

・2006, 2007 年度の補助金の実績額は 20 万円, 15 万円 (各 1 件) でした。

・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。

【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金応募」と明記してください。

◆必要事項：①氏名 (グループ研究の場合は、代表者名)、②所属、③年齢、④住所、⑤電話・ファクシミリ、⑥電子メールアドレス、⑦研究タイトル (仮題でも可)、⑧研究計画、⑨助成希望金額とその用途

◆判型・枚数：A 4 判 4 頁以内

◆締切り：4月30日(到着分)

◆送り先：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

3. 理事改選について

今年度は理事改選の年にあたります。

・選挙管理委員会 (委員長：桜井理事) で進行・管理します。

・選挙は 6 月を予定しています。

なお、詳細は後日おしらせします。

II. 部会開催予定／結果報告

1. 開催予定

(1) 九州部会 2007 年度第 2 回研究会(「福岡の都市づくりと交通を考える会」と共催)

日時：2008 年 3 月 29 日 (土) 14:00-17:30

会場：西南学院大学「西南クロスプラザ」2 階

福岡市早良区西新 3 丁目 13 番 1 号 電話 092-823-3201

*地下鉄西新駅下車、脇山口交差点より北 (福岡タワー)

へ徒歩 1 分。1 つ目の信号機の角。

参加費：1,000 円 (資料代)

プログラム：

14:00-14:15 部会長挨拶、自己紹介

14:15-15:50 報告 1：日比野正己「21 世紀の交通権思想～その原点と課題」(報告時間には質疑応答時間を含む)

15:50-14:00 休憩

16:00-17:30 報告 2：下村仁士「福岡の交通の現状と課題について～歴史からの一考察～」(報告時間には質疑応答時間を含む)

◆会員でなくても参加できます。

◆研究会終了後、交流会をおこないます(希望者のみ、別料金)。

連絡先：香川正俊 (熊本学園大学, kagawa@kumagaku.ac.jp)

2. 開催実績報告

(1) 関東部会 (2007 年度第 2 回)

開催日：2008 年 01 月 27 日 13 時 30 分～17 時 45 分

場所：日本大学大学院 新宿サテライト・キャンパス (新宿野村ビル 33 階)

参加者：11 名

内容：①今田保(ジェーアールアール)『地方交通と商業環境』,

②上岡直見(環境自治体会議 環境政策研究所)『徒歩・自転車・二輪車交通の定量化について』

Ⅲ. 投稿

公共交通で「社会的市場経済」と「競争」は両立するか — 模索するドイツ —

近藤 宏一 (立命館大学)

2月末から3月はじめにかけて訪独し、いくつかのインタビューを行いました。その概要から、模索するドイツの姿の一端を紹介します。

すでに知られているように、ドイツでは従来、過疎地を除き地域の公共交通(バスや路面電車)は基本的に自治体の直営で行われてきました。「社会的市場経済」を掲げるドイツにおいては、「生活にかかわる基本的なサービスについては公的な配慮が当然なされるべきである」というニュアンスで用いられる「Daseinsvorsorge」という用語があり、その保障は公的機関が行うことが当然視されてきました。しかし、近年、EUが推進する公共サービスの民営化の流れの中で、公共交通についても公営事業者独占を廃して競争を導入することが強制される見通しが強まり、ドイツにおいても民営化と競争の導入が進められています。またこれに対応して従来の公営交通事業者も民営化され、公募入札方式のもとで民間事業者と対等の「競争」を迫られるようになってきています。

また本紙でも以前紹介したように、連邦財政が破綻寸前の状態にあるため、従来は旧国鉄の分割・民営化の代償として州に支給されてきた公共交通整備のための補助金が大幅に削減されてきました。こうした状況のもとで、ドイツにおける地域の公共交通がどのように変貌しつつあるのかを現在観察しています。

まず訪れたのがヘッセン州政府です。同州はCDU(キリスト教民主党=保守)の単独政権のもとで、ドイツでも公共交通への競争導入と民営化をもっとも強力に推進してきたことで知られています。前回2005年のインタビューでは、2010年までに州の管轄下にある鉄道についてはすべて公募入札方式を導入し、バスについても2012年までに各自治体が公募入札方式を導入するよう進めるという計画が示されました。

今回は、その計画の進捗状況と、そのなかでうまれている課題について聞きました。進捗については若干遅れているものの順調であることが強調されましたが、課題についてはバスにおいて事業者がじゅうぶんに育っておらず、地元の事業者が公募に応募できるようにするためのなお支援策が必要であることが指摘されました。大きなバス事業者がもともとほとんど存在し

なかったドイツにおいて、寡占化を防ぐためには地元企業の育成が不可欠であることは当初からわかっていたのですが、やはりそこが大きな課題になっていることがわかりました。

また、そうした競争の導入や連邦政府からの補助金削減のもと、「Daseinsvorsorge」をどのように維持していくのか、と問うと、現時点では補助金削減に起因する路線廃止はないが、難しい問題であると言われました。競争導入はコストを削減して、資金的な困難があってもサービスを維持するためであるという考え方は強調されましたが、担当者には「あまりそれには触れたくない」という様子がありありとうかがえました。

実のところヘッセン州では1月の州議会選挙でCDUが敗北し、SPD(社会民主党)主導の政権が発足する可能性が高くなっています(議席が同数で両党とも単独過半数をとれないことから、3月はじめの時点では連立交渉が迷走している)。特にSPDが公共交通における公共性重視の政策をとるDieLinke(左翼党)との連立を選択すると、競争導入政策は大幅に変更される可能性があります。今後の動向が注目されます。

今回はまた、ノルトライン=ヴェストファーレン州政府を初めて訪問しました。同州ではヘッセン州とは逆に現場重視の姿勢を取り、州の管轄する鉄道に関しては公募入札方式の導入を進めているものの、バスや路面電車に関しては「基本的には自治体の判断にゆだねている。EUの決定も一自治体内で完結する路線については公営事業者でもかまわないことになっていると理解している」と述べていました。ヘッセン州では公募入札方式の条件を整えるために、公募条件の設定などについても州が積極的に関わっていますが、ノルトライン=ヴェストファーレン州政府の担当者は「ヘッセンではバス停の位置まで州が決めたいのだが、うちはそんなことはしない」と皮肉を述べており、州によって姿勢が大きく違うことをうかがわせました。

事業者の側では、従来の公営交通事業者の生き残りのためにユニークな経営方式を採用したマンハイム市のRVN(ライン=ネッカー交通株式会社)を訪問しました。ここでは周辺3市の交通局とその傘下の2つの近郊鉄道会社の事業をRVNに統合し、3交通局+2社は単にRVNの株を保有するための存在になるという形がとられています。このことでRVNは管理コストを一元化することと、労働者の待遇を公務員水準から民間水準へ切り替えることでコストを削減し、将来、公募入札が導入されても民間に対抗できるコスト競争力をめざしています。

同社は2005年に発足しており、この2年間の成果について聞いたところ、管理コストは確かに大幅に削減されていました。もともとこの3交通局+2社は相互乗り入れのため規格がかなり共通化されていたので、車両などの設備も相互に融通しあうことで効率化が図られています。このあたりは日本の公共交通事業者においても示唆的です。しかし、人件費の削減は、

やはり既存の労働者については基本的に公務員待遇をひきつぐことになるので、新規採用者の比重が増えてこないと目に見えてこないようです。また、当然3市の代表者が取締役会に入ってくるので、意思決定の複雑さは経営者を悩ませているようでした。

詳細についてはまた別な機会に述べますが、概要このようにみてただけでも、引き続きドイツにおいては、EUの方針、財政難、公共サービスの使命という3つの要素をどのようにバランスさせるかについて模索が続いている様子がうかがえます。ドイツの公共交通も、かつて日本で理解されていたようなバラ色の状況ではなくなっているのです。しかし日本の、特に公営交通事業者を有する自治体においてその「赤字」だけが問題になる様相とは、もっとも「競争」の導入に熱心なヘッセン州においてもかなり異なっているということは、もっと知られてよいことだと考えています。

■情報ファイル■

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

<http://homepage3.nifty.com/sustran-japan/datafile/events.htm>

■ニューズレター『トランスポート 21』の原稿を募集中です■

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
- ・締切り：特に設けません。
- ・字数：図表を含めて4,000字程度（参考：本号の1頁を文字で埋め尽くすと約2,400字に相当します）。
- ・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「トランスポート 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。

[e-mail が使えない場合は、CD-ROM で送りください。短文の場合は、②の打ち出し原稿だけでもかまいませんが、その場合、図表はご遠慮ください。フロッピーディスクは藤井のマシンで読めないため、使用不可です。]

・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、掲載ができ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 印刷はモノクロです（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。
- ④ お送りいただいた原稿は返却いたしません（発行後破棄します）。
(藤井憲男)

■お詫び■

◆「トランスポート 21 No. 30」に不具合がありました。

「トランスポート 21 No. 30」に半沢会員による投稿「鉄道の治安はどこへ行く？ —健全経営の鉄道事業者におけるワンマン運転の拡大に思うこと—」を掲載しましたが、その際、脚注参照の番号が本文該当箇所から脱落していました。著者ならびに会員読者の皆様に大変ご迷惑をおかけいたしました。深くお詫び申し上げます。ホームページ掲載分は、正しいものいたしますのでご参照ください。

なお、本不具合の発生原因は；

- ①直接的には最終プリント出力結果の確認不徹底（Word 画面上では表示されているが、プリンタには出力されなかった）、
 - ②発行直前に版下作成者以外が差し替え作業をおこなうことになり、「要注意点の申し送りが不徹底であった」、
- ことにもよります。

今後は、原稿の集約、版下作成／修正作業の一本化、印刷前検査の慎重化、等を図るよういたします。

（「トランスポート 21」編集担当理事 藤井憲男）

トランスポート 21 第 31 号

発行日：2008年3月15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.ritsume.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/>