



交通権学会ニューズレター トランスポート 21

第 32 号 2008 年 9 月 6 日



トピックス

- ◆2008 年度研究大会・総会がおこなわれました。—1
- ◆新しい理事会の体制が決まりました。—2
- ◆九州・沖縄部会が開催されます (9/14) —3

I. 2008 年度研究大会がおこなわれました

期日：2008 年 7 月 26 日(土)～27 日(日)

場所：熊本学園大学 (熊本市)

参加者：第 1 日目 73 名 (うち、会員は 31 名)、第 2 日目 72 名 (うち、会員は 38 名)、記念シンポジウムは約 120 名。

第 1 日目 (7 月 26 日 14:00—16:30) :

◆セッション「数字で見る交通権 (3) ～学会 20 周年記念出版へむけて」

- ・「記念出版事業の経緯」 上岡直見
- ・「規制緩和の史的展開と行政のありかた」 戸崎肇
- ・「道路交通事故にみる安全性」 曾田英夫
- ・「GIS による交通権の可視化と地域交通への活用」 松原光也
- ・「交通の環境的側面の推移と最近の状況」 上岡直見
- ・「交通権を数量化する枠組み」 上岡直見

◆会員総会 (別途記載)

第 2 日目 (7 月 27 日 09:00—16:00) :

◆発表 (□ 内は討論者) :

- ・「交通権と『脱クルマ社会』 —移動の自由から交通の自由への意味—」 西村弘、[森田優己]
- ・「意欲の上下分離と地方鉄道の活性化 —和歌山電鉄の事例を基に養老鉄道・伊賀鉄道の活性化を模索する—」 堀内重人、[上岡直見]
- ・「地域交通を確保するための国と地方自治体の役割」 可児紀夫、[香川正俊]
- ・「列車とバスの相互利用促進策の検討 —山口市内の幹線交通を事例に—」 松永和生、秦日出海、宗像恵太郎、[安藤陽]
- ・「地域公共交通の今後のあり方について —ドイツの現状もふまえて—」 近藤宏一、[青木真美]
- ・「バス停に着目したバス利用環境の改善 (2007 年度交通権学

会研究助成成果報告)」 松原光也

◆記念シンポジウム「事業者・行政・市民の連携と交通権」
西島衛治、森田弘昭、斉藤雄二郎、溝上章志、東俊裕

II. 2008 年度総会がおこなわれました

日時：2008 年 7 月 26 日 16:40—17:50

場所：熊本学園大学

参加者：出席者 31 名、委任状 65 名

1. 2007 年度の活動について

以下の報告が承認されました。

(1) 2007 年度事業報告

① 全体

- ・第 22 回研究大会・総会を開催した (2007 年 7 月 21～22 日、東京都、明治大学)。
- ・安全問題シンポジウムを開催した (2007 年 11 月 10 日、立命館大学大阪オフィス)。
- ・学会誌『交通権』第 25 号を発行した (2008 年 4 月 1 日)。
- ・ニューズレター『トランスポート 21』を発行した (第 29 号(8 月)、第 30 号(12 月)、第 31 号(3 月)、以上 3 回、昨年より 1 回減)。
- ・大会・総会案内を送付した (2007 年 6 月 20 日、昨年より 1 週間遅れ)。

② 部会の開催

- ・関東部会を 2 回開催した (2007 年 10 月、2008 年 1 月)。
- ・九州部会を 2 回開催した (2007 年 9 月、2008 年 3 月)。

③ 理事会の開催

- 全 4 回開催 (2007 年 8 月、12 月、2008 年 6 月、7 月)。

(2) 入退会者

- ・新入会者 6 名
- ・退会者 16 名 (内、原田勝正殿、三浦一男殿は逝去による)
- ・以上による現会員数は 219 名 (正会員=199 名、学生会員=10 名、賛助会員=8 名、名誉会員=2 名)

(3) 名誉会員について

- ・前回総会にて 1 名を推挙したが、辞退された。

(4) 2007 年度決算報告・監査報告 (7 頁参照、監査報告書は

省略)

(5) 研究奨励助成について

- ・2007年度は1件の応募があり、採択された。

対象者：松原光也会員（関西大学大学院）

(6) 国際活動について

- ・継続的に機会を探す。

(7) 創立20周年記念事業について

・『数字でみる交通権』の企画を継続中。今大会で中間報告を実施。

(8) 「交通権学会社会貢献賞」について

- ・2007年度は自薦・他薦ともに無し。

(9) 日本学会会議に関して

・昨年度の総会において「協力学術団体」に登録することが決まったが、事務局における名簿整備作業の遅れから、申請が出来なかった。2008年度には必ず申請する。

2. 2008年度の活動について

以下の計画が承認されました。

(1) 2008年度事業計画

① 研究関連

・第23回研究大会・総会を準備する（2008年7月26日～27日、熊本学院大学）

・第24回研究大会・総会を準備する（2009年、関西大学、日程詳細は未定）（大会準備スケジュールを大幅に前倒しする。自由論題は年内に募集を開始し2月末締切、プログラム確定を3月末までとする。）

・第25回研究大会・総会（2010年、日程詳細は未定）の会場を決定する。（順番としては関東部会地域での開催が望ましいため、関東部会担当理事で検討する。）

・大会・総会の開催時期を第25回大会から、7月第1週末に変更する方向で検討する。

- ・各ブロックでの部会活動をおこなう。

② 創立20周年記念企画

・『数字でみる交通権』の出版企画を継続し、25回大会までの刊行をめざす。

③ 研究奨励基金

・3件の応募があり、審査の結果、次の申請を採択することが妥当と報告されている。

宝田惇史会員、「地域公共交通活性化再生法を活用した地方鉄道再生の可能性と課題 ～市民運動への参与と『当事者の声』の聞き取りを通して」、助成額20万円。

・若手への研究助成であることを明らかにするために、次回から、募集の際に「年齢40歳未満であること」を明記する。

・なお、基金に100万円の追加寄付をいただいたので、「若手研

究奨励」の主旨をいっそう明確にしつつ、積極的な支援を図る。

④ 社会貢献賞

・過去の受賞者のような顕著な実績のあるものだけでなく、今後の発展を励ますような授賞対象についての推薦も積極的に求める。

⑤ 国際活動

- ・多様な交流先を検討する。

⑥ その他

- ・ニューズレター『トランスポート21』の発行。

・『安全問題シンポジウム（2007年11月10日、立命館大学大阪オフィスにて開催）』の報告集を作成し、頒布する。（DTP冊子、CD-R、各1,000円）

・学会公式サイト（ホームページ）の充実。（プロバイダー変更については、担当理事に一任する。）

(2) 賛助会員について

以下を原則とする。

- ・会費は一口5千円で二口以上とする。

- ・大会時などに会員扱いする人数は、口数を人数とする。

- ・議決権は、有しない。

(3) 2008年度予算案（8頁参照）

・『数字でみる交通権』出版の予算を特別事業費として計上した。

(4) 理事選挙結果と新理事について

① 理事選挙結果（敬称略）

・得票上位10名（得票順）：土居靖範、安部誠治、近藤宏一、上岡直見、安藤陽、日比野正己、桜井徹、森田優己、西村弘、香川正俊

・得票順位11位以降の上位15名（五十音順）：青木俊昭、青木真美、宇都宮浄人、榎田基明、岡崎勝彦、岡本勝規、岡本浩、川村雅則、国府田諭、小山徹、曾田英夫、戸崎肇、藤井憲男、森すぐる、山本雄吾

② 新理事案

・①の25名を理事として選任し、事情によりやむをえず辞退された方を除き、理事とする。

III. 理事会からのお知らせ

1. 2008～2009年度の理事会の体制が決まりました（責任者[○]）

・会長：土居靖範

・副会長：安藤陽、上岡直見、桜井徹

・事務局長（会計）：近藤宏一

・会誌編集委員会：青木真美[○]、榎田基明、西村弘

・大会プログラム委員会（＝大会全体の企画、統一論題の設定を開催地と協議して行う。自由論題報告の審査を行う）：安藤陽[○]、青木俊昭、宇都宮浄人、小山徹

- ・研究助成審査委員会（＝助成対象研究の審査を行う）：桜井徹[○]、青木俊昭、岡崎勝彦、山本雄吾
- ・社会貢献賞審査委員会（＝社会貢献賞の審査を行う）：安藤陽[○]、土居靖範、安部誠治、森すぐる
- ・研究企画委員会（＝書籍刊行など研究企画を立案し推進する）：上岡直見[○]、曾田英夫、戸崎肇、藤井憲男
- ・学会あり方検討委員会（＝学会の今後のあり方について検討し、答申する）：上岡直見[○]、安部誠治、香川正俊、森すぐる、森田優己
- ・国際活動：安部誠治[○]
- ・選挙管理：桜井徹[○]
- ・ホームページ：榎田基明[○]
- ・ニューズレター：藤井憲男[○]、上岡直見
- ・関東部会：戸崎肇[○]、曾田英夫
- ・中部関西部会：森田優己[○]、岡本勝規、山本雄吾
- ・九州沖縄部会：香川正俊[○]

IV. 部会開催予定

1. 九州・沖縄部会

沖縄の「NPO新都心にLRTを走らせる会」と合同の研究会とし、双方から計3名の研究発表を行います。また、日本初のトランジットモールの社会実験に関するヒアリングと資料収集を兼ね合わせます。なお、今年度の研究会は沖縄で開催する関係上、3月の申し合わせの通りこの1回のみと致します。

要領

(1) 集合場所について

9月12日午後2時「那覇市テンプス館」の（建物の前）付近に集合。（航空機等の都合で遅れる方は、直接、「那覇市国際通り商店街振興組合連合会」にお越しください。）

(2) トランジットモールの調査について

集合後、同館2階の「那覇市国際通り商店街振興組合連合会」（運営主体）においてトランジットモールの社会実験に関するヒアリングと資料収集。

(3) 懇親会について

12日、午後7時より「NPO新都心にLRTを走らせる会」と合同 ※場所は当日お知らせします。一次会は居酒屋か琉球料理のお店、二次会は琉球民謡のお店かスナックあたり。

(4) 合同研究会について

日時：13日、午後1時から4時半ごろまで

場所：沖縄国際大学

報告：

- ① 下村仁士（全国鉄道利用者会議）：「日本におけるLRT整備の現状と課題～事例から考える～」

② 桃坂豊（JR九州鉄道ファン懇話会会員、鉄道エッセイスト）：軽便鉄道の歴史と未来への展望（仮題）

③ 富本実（NPO新都心にLRTを走らせる会代表）：モノレールとLRTではじまる新たな沖縄の鉄道（仮題）

(5) 空港からのアクセス

① 「那覇市文化テンプス館」（那覇市牧志 3-2-10）

所要時間：空港からモノレールで15分程度、牧志駅下車

電話：098-868-7810

② 予定研究会会場「沖縄国際大学」

電話：大学代表 098-892-1111、照屋研究室 098-893-8775

（熊本学園大学商学部 香川正俊）

■情報ファイル■

1. 図書紹介

① 〈地域科学〉まちづくり資料シリーズ 31 コミュニティ交通編 巻6

山本雄二郎、鈴木文彦監修『新制度「地域公共交通活性化・再生法」、地域科学研究会、2008年6月18日、定価9,990円

乗合バスや地方鉄道の廃止が相次いでいます。多くの地域において住民や地方自治体などが積極的にかかわり、コミュニティバスの運行や地方鉄道の存続・再生を実現してきました。しかし、疲弊しきっている交通事業者が話しにのらなかった、狭い住宅地を走るコミュニティバスの運行計画に関して道路管理者から変更を指示されたなどの理由で、計画が挫折した場合があります。

『地域公共交通活性化・再生法』にもとづく支援制度には、このような困難の解決と計画策定に関する予算的支援も組み込まれています。上手に活用していきたいものです。本書は、そのための格好の手引書となることでしょう。以下、目次を紹介しておきます。

「第1編 新制度が目指す地域公共交通の活性化：支援の仕組みと体制・運営方策」は、同法とそれにもとづく予算制度の狙いに関する解説、愛知県田原市の「地域公共交通戦略計画」や全国初の法定協議会を設置した秋田市の取り組みなどを紹介しています。

「第2編 生活交通への新制度活用と自治体・事業者に求められる役割」は、本書の執筆者による討論会の記録を収録しています。

「第3編 先駆自治体の公共交通計画の策定と実践—行政が交通まちづくりに取り組む意義と効用」は、武蔵野市、田原市、檜原村、京都府丹後地域の実践例を紹介しています。

（桜花学園大学 森田優己）

② 青山吉隆・小谷通泰（編著）『LRTと持続可能なまちづくり —都市アメニティの向上と環境負荷の低減をめざして—』学芸出版社刊、2008年3月、定価4,410円

長命社会の到来の中、「ひとにやさしい交通」、具体的にはバリアフリーで、誰もが安心・安全に自由に移動出来る保障、「交通権保障」の実現が望まれる。そうした交通は当然、環境への悪影響や災厄をおよぼさないものであるべきで、環境を破壊せず・資源を浪費しない「環境にやさしい交通」が望まれる。都市に限定して考えると、マイカーはいうまでもなく、現状のJRT鉄道、私鉄、地下鉄、路面電車、モノレールやバスも完全に「ひとと環境にやさしい交通機関」とはいえない状況にある。

今後都市ではマイカーではなく、低公害で、ひとにやさしいLRT (Light Rail Transit、新型路面電車) を主役として早急に整備・充実することが必要である。LRTを、ひとと環境にやさしい都市交通機関の主役として、日本の諸都市に導入すべきとの主張は、交通権学会研究大会や『交通権』の論考で以前から展開されてきた。

本書は交通権の視点は見られないが、都市アメニティの向上と低炭素社会の実現に向け、日本の諸都市にLRTを導入することをねらって展開されている。LRTの機能・特性、普及状況、導入に向けた交通戦略、道路空間の課題、事業化と合意形成の手法などを解説し、都市アメニティへの効果、二酸化炭素削減への貢献など、具体的な事例や数値をあげている。第7章でLRTの整備と導入に向けた取り組み事例として、ストラスブル（仏）、フライブルク（独）、ポートランド（アメリカ合衆国）、富山市、堺市をとりあげているのは参考になる。

章目次を紹介すると、

序章 なぜ、今、LRTなのか

1章 クルマ社会からの脱却と公共交通の再生

2章 LRTの特徴

3章 LRTと交通戦略

4章 LRTの事業化と合意形成

5章 LRTと都市アメニティ

7章 LRTの整備と導入に向けた取り組み事例

8章 LRTを活かしたまちづくりへの提言、となっている。

なお、本書と時期を同じくして刊行された『世界のLRT—環境都市に復権した次世代交通—』（三浦幹夫・服部重敬・宇都宮浄人共著・JTBパブリッシング刊、定価2,100円）は、カラー写真が満載で、ヴィジュアルに世界の諸都市のLRT・路面電車の状況が把握出来るので、本書と併せてお勧めしたい。

（立命館大学 土居靖範）

2. 資料紹介

○（財）交通事故総合分析センター「交通事故における車両と衝突相手との相関に関する分析結果—交通弱者との衝突について—（平成12年度）」2001年10月

○同「交通事故と運転者と車両の相関についての分析結果—平成18年度」2007年7月（CD-ROM付）

交通事故に関する一般的な統計はホームページや公共図書館等で比較的容易に知ることができるが、より詳細な分析に必要な情報はあまり知られていない。たとえば「スポーツタイプの車は、過剰な性能を有していることにより、他の車種より事故率が高いのではないか」「スポーツタイプの車の運転者は、歩行者や



他の車など、他の交通に対する優越感を抱くために、これらに対する加害率が高いのではないか」といった疑問は、感覚的には多くの人が抱いてきたと思うが、数量的に検証するデータはあまり知られていない。

ここで紹介する資料では、乗用車を対象として、車種別（軽四輪・セダン・スポーツ&スペシャリティ・ワゴン・ワンボックス&ミニバン、RV等）に、事故の発生確率をデータで示している。さらに平成18年度報告書にはCD-ROMが添付されており、これには車種だけでなく、具体的な車名（通称名）別のデータが収録されている。まだ詳細な検討の時間が無いものの、一見したところ、たとえばスポーツ&スペシャリティの車種は、衝突相手が交通弱者である場合の車両1万台あたりの死亡事故が、軽四輪の2倍程度高いことが、統計的事実として示されている。

ただし、これら趣味的要素が強いスポーツ&スペシャリティの車種は、生活必需的な交通を超えて、ドライブ自体が目的で運転されるケースが多いなど、1台あたりの走行距離が長いことが容易に想像される。したがって、かりに走行距離あたりの事故発生確率がセダン等と同じであっても、両者の積として事故件数が多く見えるといった解釈もありうる。これらを検証するにはまだデータが不足しているが、もし過剰な性能を提供していることにより加害率が大きいという検証がなされれば、自動車メーカーも責任を免れることはできないであろう。

本資料は、交通事故総合分析センターにファクス等で申し込むことにより、有償である

が入手できる。（<http://www.itarda.or.jp/pub/res.html>）

（環境自治体会議 環境政策研究所 上岡直見）

○ 日交研シリーズ A-419「道路公共交通の安全性に関する基礎研究」日本交通政策研究会, 2007年3月。

○ 日交研シリーズ A-440「低環境負荷で安全性の高い幹線的道路公共交通システムの導入可能性に関する研究」日本交通政策研究会, 2008年2月。

路面電車や路線バスの導入に際して「街路が狭隘のため危険」とする否定的な意見がみられることがある。また現実には、路面に塗装しただけの危険電停も実在する。これら2つの冊子では、狭隘電停での安全性向上実験や海外の事例、狭隘バス停の問題と改善策などが報告されている。これは今大会で報告された、松原光也会員による研究助成成果報告「バス停に着目したバス利用環境の改善」とも関連する。

○ 日交研シリーズ A-416「長期的な交通計画による運輸部門の環境負荷削減施策」日本交通政策研究会, 2007年1月。

3編の論文が収録されており、うち1編が室町泰徳氏(東京工業大学大学院)による「通勤交通行動と健康状態に関する基礎的研究」となっている。クルマ依存の負の側面は、事故・環境など外部性に注目されてきたが、個人にとっても健康レベルの低下として問題になる。本論文では、既存研究のレビューや、日本における調査からBMI(肥満度係数)やコレステロール値等、健康に関する諸指標との相関を検討している。またこれらの結果から、交通手段の転換に関する健康便益も推定している。

○ 日交研シリーズ A-431「社会参加を促すための地方部公共交通政策」日本交通政策研究会, 2007年9月。

4編の論文が収録されている。乗合タクシーやコミュニティバスの国内の事例報告の他、1編が田辺勝巳氏(慶応義塾大学)による「英国における社会的疎外と交通」となっている。日本では貧困やニート等と表現されるが、社会的疎外は経済面だけでなく雇用・健康・住居など多面的な問題である。またこれらには交通が深くかかわっている。英国ではSEU(Social Exclusion Unit)として、この問題に対処する省庁横断的組織が設けられており、それらの報告から、英国における社会的疎外の定義と対策、都心地域と過疎地域における社会的疎外の違い、交通の果たすべき役割などについて紹介している。

○ 日交研シリーズ A-441「地域・都市の道路交通政策と公の役割」日本交通政策研究会, 2008年2月。

松澤俊雄氏(大阪市立大学大学院)による2編の論文が収録されており、うち1編が「規制緩和による所得分配への影響―道路貨物輸送産業を対称に―」となっている。本研究は、規制緩和(トラック輸送部門)が同市場に与える影響をモデル化し、時系列データ分析を用いて、荷主・営業トラック事業者・トラッ

ク労働者の3者について分析している。その結果、荷主余剰増加分の大半は、営業トラック事業者の利益低下と、労働者余剰の減少分がシフトしたものであって、規制緩和の本来の趣旨であるはずの「効率化による社会的厚生改善」は、期待されたほど大きくはなく、限定的に過ぎないことを指摘している。また事業者が、一定の所得水準確保、利益確保のために、無理な営業・運行を行う可能性を示唆している。

※ 日交研シリーズは誰でも購入できます。

<http://www.nikkoken.org/publication/index.htm>

○ 松田俊一・青山吉隆・柄谷友香「中心市街地におけるトランジットモール導入の効果分析」『土木計画学研究・論文集』vol. 24, No. 1, p. 157, 2007年9月。

買物交通の目的地選択モデルを用い、トランジットモール導入の効果を組み入れることにより、中心市街地への来訪者数の変化を定量的に予測した。京都市を事例として、パーソントリップ調査から非集計ロジットモデルにより目的地選択モデルのパラメータを推計した。一方、京都市民を対象としたアンケートによりCVMの手法でトランジットモールの価値を組み入れてシミュレーションを行った。その結果、中心市街地への買物トリップが1.8倍程度増加することが推定された。

○ 波床正敏・中川大「公共交通網におけるパルスタイムテーブルシステム成立条件に関する研究」土木計画学研究・論文集』vol. 24, No. 4, p. 693, 2007年9月。

「パルスタイムテーブル」とは、スイスの「Bahn 2000」プロジェクトで試みられたように、主な鉄道駅間を約30分の倍数で結ぶとともに、列車間隔を30分に設定することにより、ソフト的に乗り継ぎを円滑にして利便性を高める方法である。既報によれば実施区間では20%の増客効果がみられた。これを日本に適用する場合について検討した。ただし実際の鉄道ネットワークは、単純な幾何学的形状ではなく、これらをモデル化するためのさまざまな試みが記述されている。

※ 土木計画学研究・論文集は誰でも購入できます。

<http://www.jsce.or.jp/publication/catalog.asp?id=3>

(環境自治体会議 環境政策研究所 上岡直見)

3. 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>

熊本大会と周辺の交通事情について

環境自治体会議環境政策研究所 上岡直見

本号の冒頭で報告のとおり、2008年7月26日～27日に熊本学園大学で2008年度研究大会・総会が開催された。今回の開催に際して、香川理事と学生さん、九州在住の会員のご尽力に、改めてお礼を申し上げたい。参加者数でみると東京・大阪で開催するよりも多いほどであり、この面でも現地の方々のご尽力が大きかったことが示されている。内容について個別の評価をするスペースはないので、個人的感想にとどまるが熊本周辺の交通状況なども含めて述べたい。

大会の期間中は連日35度を超える猛暑であった。今年の首都圏はセミが少なく、熊本で「ワシワシワシ…」というクマゼミの声を聞いて盛夏を実感した。熊本駅前に宿泊したが、市街中心部からやや外れており、大会会場の近くまでは路面電車(熊本市交通局)を利用した。路線網は最盛期に比べると縮小しているものの、中心街を貫く2系統が設定され、暑い中でもあまり待たずに次々と電車がやって来て便利である。軌道敷内の自動車通行禁止も守られている。

熊本市交通局は、1978年に路面電車として国内初の冷房車両の導入(改造車)、また1997年に国内初の超低床車両の導入など、車両面では先進的な施策で知られている。一方、民鉄の熊本電気鉄道(熊電)が郊外部で運行している。線路規格が異なる(交通局は標準軌、熊電は狭軌)が、相互直通・LRT化を行うことによって、利便性の向上と経営改善が期待されている。

この計画について、熊電は2003年3月に「熊本市及び北東地域公共交通網改善計画」という自主報告書を作成し、行政に対して呼びかけを行った。鉄道事業者側から、このように積極的な提言を行った例は珍しい。一方でこれは、計画を実施しなければ熊電の鉄道事業からの撤退が不可避となり、熊本市交通圏における公共交通ネットワーク機能に重大な損失をもたらすというアピールも含んでいた。

こうしたプロジェクトでは、需要予測と整備の費用対効果の分析が重要となる。これに関して、研究大会第2日の記念シンポジウムでもパネラーとして登壇された溝上章志氏(熊本大学大学院教授)、斉藤雄二郎氏(熊本電気鉄道役員)らにより「熊本電鉄の都心乗り入れとLRT化計画案実施に伴う利用需要予測、および費用対効果の実証分析」(『土木学会論文集 D』vol. 63, No. 1, 2007年2月)として報告されている。

報告によると、まず沿線住民を対象としたアンケートにより、LRTへの転換や自治体の財政支援に対する意向を調査した。また工学的な交通手段選択モデルと、ネットワーク均衡配分手法による需要予測を行い、それを基に国交省の鉄道プロジェクト評価マニュアルに準拠して、費用対効果の分析を行った。

その結果、LRT化では年間約30億円の総便益が発生するのに対して、鉄道廃止・バス転換では年間約5億円の負の総便益(損失)が発生すると推計された。またLRT化に伴う改修工事や車両購入費などを考慮した費用便益分析では、ルート案などにより変動があるが費用便益比にしておよそ4.0前後の数字となり、実施に値するプロジェクトと評価された。

関連して、熊電と中心商店街とが協力して2006年12月24日に「熊本電鉄線の利用促進・都心結節とまちづくりを考える交通社会実験—クリスマスは電車に乗って街へ行こう」が実施された。①列車の増便(15分間隔)および終発時刻の繰り下げ、②運賃の低廉化(鉄道区間を全線100円)、③列車終端～中心街間、駅～沿線団地間、駅～パークアンドライド駐車場間等の連絡バスの運行である。この結果、乗降客数が通常の3～4倍に達し、商店街の増客効果もあり評価も高かった。社会実験についてはシンポジウムでも紹介されたが、同じく溝上章志氏らにより「公共交通機関と商店街の協働によるまちのにぎわいづくり交通社会実験」『第36回土木計画学研究発表会・講演集』(CD-ROM版, 2007年11月)として報告されている。

このように計画面では高い評価がされている一方、会社としての熊電自体の経営再建の問題もあって、プロジェクトの実施に停滞が生じている。しかし大会の機会に熊電関係者のご意見を伺ったところ、実現に向けて努力を続けているとのことである。全国の関係者からの注目度も高く、現存する貴重な鉄道インフラを活用した実現が望まれる。

帰路は久しぶりに豊肥本線を回った。阿蘇の外輪山を越える立野駅の三段スイッチバックは昔のままだが、立野から分岐する旧国鉄の高森線は、第三セクターの南阿蘇鉄道(1986年転換)となっている。南側の稜線に風力発電の風車(阿蘇にしはらウィンドファーム)が望まれ、時代の変化を感じさせる。以前、高森線の終点の高森からバスで山を越えて高千穂へ出て、さらに旧国鉄の高千穂線を乗り継いで延岡まで行ったことがある。高千穂線も第三セクターの高千穂鉄道(1989年転換)に引き継がれたが、2005年9月の台風14号により多くの橋梁が損壊するなど大被害を受け運行を休止した。復旧に向けて各種の施策が試みられたものの全線の復旧を当面断念し、現在は一部を保存鉄道として再開する事業が実施されている。

地域的には市電・熊電のLRT化、また広域的には九州新幹線の全線開通や長崎新幹線の動向と、それらに伴う並行在来線の取り扱いなど、これからも何かと課題の絶えない九州であるが、当学会の研究が、微力ながらも人々の交通権の増進に役立つことを期待したい。

■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 で送ってください。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 投稿された原稿は査読者により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、掲載をお断りする場合があります。なお、査読者により「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い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)

収入の部				支出の部			
摘要	予算	決算	差	摘要	予算	決算	差
前期繰越金	1,167,715	1,167,715	0	大会費(注2)	180,000	266,949	86,949
会費	700,000	928,000	228,000	通信費	120,000	80,415	-39,585
寄付金	0	0	0	印刷費	10,000	20,662	10,662
会誌売上	20,000	3,790	-16,210	会誌制作費(注3)	730,000	885,532	155,532
受取利息	40	88	48	特別事業費(注4)	600,000	0	-600,000
雑収入(注1)	0	70,000	70,000	部会活動費(注5)	30,000	0	-30,000
立替金返済	0	0	0	国際交流特別会計繰入(注6)	100,000	0	-100,000
				事務費(注7)	50,000	189,504	139,504
				予備費	0	0	0
				次期繰越金	67,775	726,531	658,756
合計	1,887,755	2,169,593	281,838	合計	1,887,775	2,169,593	281,818

- (注1) 雑収入は「安全問題シンポジウム」会場での資料代收収入。
 (注2) 大会費の膨張は会員から大会費を集めなかったため
 (注3) 会誌制作費は2号分。ただし、1号あたりの経費も予算をかなり上回った。
 (注4) 特別事業費は20周年記念出版へ向けた積み立て。
 (注5) 部会活動費には未執行がある。
 (注6) 国際交流は、当面のメドがないため特別会計への繰入を中止。
 (注7) 事務費の膨張は主に「安全問題シンポジウム」の開催のため。

収入の部				支出の部			
摘要	予算	決算	差	摘要	予算	決算	差
前期繰越金	20,999	20,999	0	国際交流費	120,000	0	-120,000
今期繰入金	100,000	0	-100,000	予備費	0	0	0
				次期繰越金	999	20,999	20,000
合計	120,999	20,999	-100,000	合計	120,999	20,999	-100,000

収入の部				支出の部			
摘要	予算	決算	差	摘要	予算	決算	差
前期繰越金	820,029	820,029	0	今期支給額(注1)	350,000	350,000	0
				次期繰越金	470,029	470,029	0
合計	820,029	820,029	0	合計	820,029	820,029	0

(注1) 今年度支給額は、2006年度の支払いが遅れたため2年度分を計上。

(敬称略)

収入の部				支出の部			
摘要	2007年度決算	予算	差	摘要	2007年度決算	予算	差
前期繰越金	1,167,715	726,531	-441,184	大会費	266,949	160,000	-106,949
会費(注1)	928,000	850,000	-78,000	通信費(注3)	80,415	100,000	19,585
寄付金	0	0	0	印刷費	20,662	10,000	-10,662
会誌売上	3,790	10,000	6,210	会誌制作費	885,532	450,000	-435,532
受取利息	88	80	-8	特別事業費	0	800,000	800,000
雑収入(注2)	70,000	50,000	-20,000	部会活動費(注4)	0	30,000	30,000
立替金返済	0	0	0	国際交流特別会計繰入(注5)	0	0	0
				事務費(注6)	189,504	80,000	-109,504
				予備費	0	0	0
				次期繰越金(注7)	726,531	6,661	-719,870
合計	2,169,593	1,636,611	-532,982	合計	2,169,593	1,636,661	-532,932

(注1) 会費収入は実態に即した予算とした。

(注2) 雑収入は「安全問題シンポジウム」報告書の販売収入を見込む（@1,000円×50部）

(注3) 通信費はニューズレター発行増に対応。

(注4) 部会活動費は開催部会に必ず支給する。

(注5) 国際交流は見通しが立たないため、国際交流特別会計への繰入れを当面凍結する。

(注6) 事務費には「安全問題シンポジウム」報告書作成費を含む。

(注7) 特別事業費は今年度までなので、来年度の収支は改善する。したがって、緊急時には国際交流特別会計より借り入れる。

収入の部				支出の部			
摘要	2007年度決算	予算	差	摘要	2007年度決算	予算	差
前期繰越金	20,999	20,999	0	国際交流費	0	0	0
今期繰入金	0	0	0	予備費	0	0	0
				次期繰越金	20,999	20,999	0
合計	20,999	20,999	0	合計	20,999	20,999	0

収入の部				支出の部			
摘要	2007年度決算	予算	差	摘要	2007年度決算	予算	差
前期繰越金	820,029	470,029	-350,000	今期支給額	350,000	200,000	-150,000
				次期繰越金	470,029	270,029	-200,000
合計	820,029	470,029	-350,000	合計	820,029	470,029	-350,000

収入の部		支出の部	
参加費(注1)	17,000	大会事務費	72,314
懇親会費	102,000	大会会議費	0
補助金	0	大会会場費	103,950
その他収入	0	懇親会費	105,000
学会会計より	266,949	予稿印刷費	104,685
合計	385,949	合計	385,949

収入の部		支出の部	
参加費	70,000	報告者交通費	104,432
学会会計より	101,458	受付アルバイト費	21,420
		通信費	10,000
		会場費	14,700
		事務費	244
		資料集作成費	20,662
合計	171,458	合計	171,458

(注1) 参加費は非会員からのみ。

残高（費目別）		残高（場所）	
事業会計	726,531	郵便貯金口座	51,133
国際交流会計	20,999	郵便振替口座	1,019,550
研究奨励会計	470,029	現金	146,876
合計	1,217,559	合計	1,217,559

◆会員消息についてお願い◆

下記の会員について宛先不明で郵便などが返送されてきます。消息をご存じの方は、ご本人に学会事務局まで新連絡先をお知らせいただくよう、お伝えいただくと助かります。よろしくお願ひします。

伊藤昭男、井上桜、大川浩正、小祝慶紀、滝本祐寛、美濃部雄人、森田誠（敬称略）

トランスポート 21 第 32 号

発行日：2008年9月6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、上岡直見、近藤宏一

交通権学会ホームページ：

<http://www009.upp.so-net.ne.jp/kotsuken-gakkai/>