



交通権学会ニューズレター
トランスポート 21
 第 34 号 2009 年 2 月 12 日



研究奨励金基金の増額について

交通権学会・副会長
 日本大学商学部教授 桜井 徹

交通権学会研究奨励基金からの若手研究助成制度が発足して、今年度で6年を迎えました。今号のニューズレターで2008年度の奨励研究を募集していますが、今年度100万円が基金に追加され、いっそう充実した研究助成が可能となっています。ぜひ多くの若手研究者のみなさんの応募をお待ちしています。

今回の基金の増額は昨年、島原健三会員からお申し出をいただき、理事会・総会で了承され実現したものです。全会員を代表して心より御礼を申し上げます。

この研究奨励基金は、故島原琢会員のご家族より、同会員の志を継いで当学会の研究活動がいっそう発展することを期して寄附された資金をもとに、2002年に設立されたものです。研究者としての発展途上にして亡くなられた同会員の志を継ぐべく、大学院生など若手研究者が、交通権の理論的・実践的発展に資する研究を進めるための研究資金として支給されます。応募された研究計画は理事会のものの審査委員会において慎重に審議され、支給が研究の発展と研究者としての成長に有効であると判断された場合に理事会の承認を経て支給されます。支給を受けた者には、翌年の研究大会での成果報告が義務づけられます。また支給額は本人の申請にもとづき研究内容を判断して査定されます。

これまで、4人の若手研究者がこの研究助成金を受け、博士論文執筆のための実地調査などに有効に活用されてきました。経済情勢悪化の折、企業からの奨学金や研究資金の提供が乏しくなりつつありますが、本学会ではこの浄財を活用し、ひきつづき若手研究者の研究奨励を図っていきます。

トピックス

- ◆ 2009年度研究大会の統一論題が決まりました。
 統一論題：「地域公共交通活性化法と交通権実現への課題」
 期日：2009年7月18日～19日
 会場：関西大学（詳細は次号にてお知らせします）
- ◆ 2009年度研究大会の自由論題での報告を募集します（締切りは2009年3月10日；詳細は本文を参照してください）
- ◆ 研究助成対象研究を募集します（締切りは2009年3月31日；詳細は本文を参照してください）
- ◆ 会費請求に誤りがありました。深くお詫び申し上げます。（詳細は本文を参照してください）

I. 理事会からのお知らせ

1. 次回大会（2009年7月18日～19日 関西大学）について

(1) 統一論題

テーマを「地域公共交通活性化法と交通権実現への課題」とし、報告者を2月末頃までに決定します。

(2) 自由論題について

報告者（会員）を8～10名、報告時間は30分（討論を含む；前回と同様）とします。

報告者の応募締切りは3月10日とし、3月末までにプログラム委員会で確定します。

なお、予稿集用原稿締切りは6月中旬とします。

(3) 研究助成成果報告について

プログラムに1名（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）の報告枠を設定します。

2. 新入会員について

下記の2名の入会を承認しました（敬称略）。

- ・杉田正明、三村聡

3. 社会貢献賞について

1件の推薦があり、審査委員会の審議に付託されました。

4. 研究助成対象研究の募集について

大会準備スケジュールの前倒しにともない、研究助成対象研究の募集も前倒しで、今回のニューズレターで募集します。また、昨年度の議論をうけて、今年度は募集要項に「若手研究奨励（応募時40歳未満）」であることを明記します。応募締切りを3月末、審査を4月末まで、理事会での審査結果の報告/承認を5月とします。

5. 理事・会計監査委員の確定

理事の役割分担を確定しました。また、会計監査委員については、飴野仁子会員（関西大学）、石崎祥之会員（立命館大学）となりました。（下表を参照してください）

6. 報告事項

(1) 部会開催実績（詳細は別掲）

- ・関東部会 2008年12月20日（土） 午後1時30分～5時 明治大学
- ・中部・関西部会 2009年1月24日（土） 午後2時～5時 名城大学（サテライトキャンパス）

(2) 会費誤請求にかかわる事実経過と対応策について

12月のニューズレターとともに発送した会費請求を、誤って古いデータで作成したためにかなり多数（40%程度）の会員に誤った会費請求が送付されてしまいました。ただちに点検を行い、新しいファイルに残っていた誤りも修正して再度請求書を発送しましたが、なお不明瞭な点が残っており、現在振替用紙の再送付など点検の処理を行っています。

今号のニューズレターに「おわび」を掲載するとともに、3月までに再度総点検を行い、次回理事会に結果を報告します。

現在、2月から定期的にアルバイトを依頼する予定で、業務を定型化し、かつ余裕をもって仕事を進めることでミスを大幅に削減することをめざします。

（「おわび」は別途掲載しています。）

（以上）

【交通権学会2008年度理事会体制】

理事氏名→	会長	副会長	副会長	副会長	事務局長	理事	理事	理事	理事	理事	理事	理事	理事	理事	理事	理事	理事	理事	理事	理事	理事	会計監査	会計監査		
会務・委員会↓	土居靖範	安藤陽	上岡直見	桜井徹	近藤宏一	青木俊昭	青木真美	安部誠治	宇都宮浄人	榎田基明	岡崎勝彦	岡本浩	香川正俊	川村雅則	国府田論	小山徹	曾田英夫	戸崎肇	藤井憲男	西村弘	森すぐる	森田優己	山本雄吾	飴野仁子	石崎祥之
会計					◎																				
選挙管理				◎																					
大会プログラム委員会		◎				○		○								○									
会誌編集委員会							◎			○											○				
研究企画委員会			◎														○	○	○						
学会ありかた検討委員会			◎					○					○									○	○		
研究助成審査委員会				◎		○					○												○		
社会貢献賞委員会	○	◎						○														○			
国際活動								◎																	
ニューズレター編集			○																	◎					
ホームページ編集・管理										◎															
北海道部会（準備会）														◎											
関東部会																	○	◎							
中部関西部会																							◎	○	
九州沖縄部会													◎												

・○は委員，◎は責任者
 ・大会プログラム委員会：大会全体の企画、統一論題の設定、及び、自由論題報告の審査を行なう。
 ・会誌編集委員会：会誌の編集を行なう。
 ・研究企画委員会：書籍刊行など研究企画の立案し、推進する。
 ・学会ありかた検討委員会：学会の今後のあり方について検討し、答申する。
 ・研究助成審査委員会：研究助成の審査を行なう。
 ・社会貢献賞委員会：社会貢献賞の審査を行なう。

■ おわび：会費請求の誤りについて ■

すでにご承知のように、12月のニューズレターとともに発送した会費請求を、誤って古いデータで作成したためにより多数（40%程度）の会員に誤った会費請求が送付されてしまいました。まったく単純な不手際で、ご迷惑をおかけしたことをあらためてお詫び申し上げます。

ただちに点検を行い、新しいファイルに残っていた誤りも修正して再度請求書を発送しましたが、なお不明瞭な点が残っており、現在振替用紙の再送付など点検の処理を行っています。3月までに再度総点検を行い、次回理事会に結果を報告しますが、各会員におかれましても不明な点や疑義のある場合は、お手数ですが事務局までお知らせ下さい

■ 自由論題報告を募集します ■

本年の研究大会（2009年7月18日～19日、関西大学）の自由論題枠で報告を希望する会員は、下記に従い「報告概要」を電子メール添付ファイル、ファクスまたは郵便により、事務局宛提出してください。提出された「報告概要」の内容により、大会プログラム委員会が報告の可否を決定し、研究代表者へ本学会事務局から4月初旬に通知します。

「報告可」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（6月中旬を予定）。所定の締切日までに「予稿」が提出されなかった場合は、「報告可」は取り消されます（即ち、報告ができなくなる）ので、ご注意ください。

なお、大会当日の報告時間は30分を予定しています（討論を含む）。

【「報告概要」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報告タイトル、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。非会員を含む複数による報告は、原則として会員を筆頭報告者とする）、③研究代表者と連絡先（住所、電話番号、メールアドレス）、④報告の概要
- ◆締切り：2009年3月10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
- ※メール・ファクスの場合、送信後1週間以内に確認の返信が

届かないときは送受信トラブルの可能性があるので、再度ご連絡下さい。

■ 研究助成対象研究を募集します ■

若手研究者のための研究奨励金による研究助成を希望する会員は、下記応募要領に従った文書を、電子メール添付ファイル、ファクスまたは郵便により、事務局宛にお送りください。理事会にて審査をおこない、結果は6月初旬に本人宛に通知します。

◆応募資格：40歳未満（2009年3月31日現在）であること（グループ研究の場合、全構成員が対象年齢であること）

- ・2008年度の助成金の支給実績額は20万円（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生年月日、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使途

◆判型・枚数：A4判4頁以内

◆締切り：2009年3月31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

※メール・ファクスの場合、送信後1週間以内に確認の返信が届かないときは送受信トラブルの可能性があるので、再度ご連絡下さい。

II. 部会開催報告

1. 関東部会

日時：2008年12月20日（土） 午後1時30分～5時

場所：明治大学リパティタワー8階 1084教室

参加者数：10名

各報告に対して活発な質疑応答が行われました。

第一報告 椎名文彦（会員）「教職員の『自家用通勤』に関する一考察」

報告者は従来、交通・環境・まちづくりの接点にある「通学路」に関心を持ち、小学校区という地域がもつ地力の1つが通

学路に出出していると考え。それは、子供が安全に安心して歩ける通学路には、人間形成力を秘めているからだとする。一方、教職員はその通学路に車を乗り入れてきた。このことの意味を問うことを通して「脱クルマ社会」への接近を試みた。

第二報告 上岡直見(会員)「自動車燃料や高速道路の費用の変動が公共交通に及ぼす影響について」

自動車燃料価格の高騰と再下落、高速道路の無料化・値下げの提唱など、自動車交通の費用の変動が見られることから、これが鉄道・バスなど公共交通にどのような影響を及ぼすのかを数量的に推定を行った。また、このことから、自動車から公共交通に転換を促進するにはどのような経済政策が必要かを検討した。

第三報告 小山徹(会員)「電気鉄道およびLRTのパラダイム・シフトと都市交通の現状に対応した交通権の保障」

元来、外部電源方式によって電車が運行されている鉄道を電気鉄道と呼び、蓄電池や原動機を搭載した電車による電気運転では電気鉄道とされなかった。近年、蓄電池のみならず燃料電池の開発によって架線なしのLRTやバスそのものによる無軌条のBRTが実現し、都市電気鉄道やLRTにパラダイム・シフトが生じつつある。ところが、現用されている電池の耐久・信頼性を勘案し、多数の短時間大電流充電所、その配電網整備を考えると、架線を通じ大規模発電所から給電され、軌条で案内されるとともに情報を得て安全制御される電気鉄道式LRTの方が交通権は保障されるだろうとした。

(明治大学 戸崎肇)

2. 中部・関西部会

日時：2009年1月24日(土) 午後2時～午後5時

場所：名城大学名古屋駅前サテライト教室

参加者数：約40名 (約半数は会員外)

講演：

名城大学理工学部教授 松本正幸氏(ゲストスピーカー)「利用実態と利用者意識に基づくコミュニティバスの特性分析」

報告：

- ①愛知学泉大学 三村聡氏(会員外)「欧州先進都市のまちづくりと交通政策」
- ②リニモねっと代表、NPO法人リニモクリエイティブ理事長 島田善規氏(会員)「名古屋都市圏における交通まちづくりNPOについてーその現状、課題、提案ー」
- ③NPO法人環境市民 堀内重人氏(会員)「MM(モビリティ・マネジメント)の現状と今後の課題」

ゲストスピーカーの松本先生からは、日進市のくるりんばす利用者を対象とした満足度調査と利用実態との相関分析、また、周辺の町のコミュニティバスとの比較分析など詳細な調査分析に基づき、便数増加などサービス水準の向上が必ずしも利用者増にはつながらない実態、高齢者にとっては経路つまりバス停からの、またはバス停へのアクセス、イグレスが重要な問題であることなどが紹介された。そして、コミュニティバスにとって、最も重要なことは利用増加だけをめざすのではなく、本来の運行目的に沿った改良をかさねることが必要であることが指摘された。

また、三村先生からは、「公共交通か私的交通か」という対立的思考で交通のあり方を考えるのではなく、多様な選択肢が共存することの必要性とそれらに優先順をつけること、交通手段間の接続のシームレス化の必要性などが、シュトゥットガルト市での交通まちづくりに関する現地調査をふまえて報告された。

島田会員からは、市民が支えなければ公共交通の存続は危なく、その際NPOの役割が非常に大きいにもかかわらず、NPO活動自体が困難に直面している現状をその原因が報告され、NPOを交通まちづくりに活用するための制度づくりと人材育成の必要性が指摘された。

堀内会員からは、政策ツールとしてのMMに対する評価と学校教育の場におけるMMの活用の現状について報告された。

全体を通じて質疑応答の時間が短く、論点の深化が見られなかった。この点については、ゲストスピーカーからも指摘を受けたので、今後改善する方向で努力したい。

なお、報告者が確定して以後の告知を行っていた点についても、今後改善したい。

(桜花学園大学 森田優己)

Ⅲ. 部会開催予定

1. 関東部会 (担当理事 戸崎肇、曾田英夫)

日時：2009年3月7日(土) 13時30分～17時00分

場所：明治大学 駿河台キャンパス アカデミーコモン9階309H教室

参加費：無料

プログラム(時間割はおよその目安です)：

- ① 13:30～14:30 宝田惇史(東京大学大学院)『鉄道存続運動の正当性獲得のプロセス』

本報告は、鉄道存続運動が正当性を獲得するまでのプロセスを対象とする。鉄道の存続には莫大な費用がかかることもあり、鉄道廃止問題が発生した地域の住民は「あきらめムード」になってしまうことも多い。また、鉄道存続の大義名分を周囲に説明することに苦勞するケースも見られる。

では、鉄道存続運動が正当性を獲得していくためにはどのような方法が有効なのだろうか。そもそも、鉄道存続運動が正当性を獲得することが困難な背景は何なのだろうか。

事例（島原鉄道南線存続運動など）と当事者の声をもとにして議論したい。

② 14:40~15:40 戸崎肇(早稲田大学)『富山交通のシルバータクシー事業の取り組み』

地方公共交通の衰退が叫ばれて久しい。この間、その空隙を埋めるべく、様々な取り組みが行われてきたが、なかなか目だった成果を挙げるまでには至っていないようだ。しかしながら、こうした実践の積み重ねの中から、ノウハウを蓄積し、全国モデルたりうる事業展開を模索していくことは極めて重要なことである。こうした観点から、現在富山県の大沢野地区で行われているシルバータクシーの取り組みについて紹介し、その意義と今後の課題について検証する。

③ 15:50~16:50 儀我壮一郎(交通権学会)『米国のビッグ・スリーの歴史的変化』

2008年はGM、フォード、クライスラーにとって「百年目」です。米国の産業構造変化の中で石油と自動車の相互関係にも注目しながらいくつかの問題点に触れ、オバマ大統領のビッグ・スリー救援策についても検討したい。勿論トヨタ、日産などとの比較や相互関係についての討論を期待している。

IV. 投稿

【編集部より】 前号にひきつづき半沢一宣会員による投稿を、理事会の承認を得て、査読無しで分割掲載します。(詳細説明は前号をご参照ください。)

東武東上線ときわ台踏切「事故」への疑問符
鉄道の定時性を守るためには、
救える命を見殺しにするのもやむを得ないのか？
半沢 一宣

(前号よりつづく)

6. 他社と比べても遅れている、東武鉄道の踏切保安装置整備状況

自動式(無人)踏切の保安装置としては、踏切支障報知装置のほかに「非常ボタン」がある。これは警報機付近に設置されていることが多く、ボタンを押せば直ちに接近中の列車を緊急停止させる信号を発報するものである。

筆者が全国のJRや大手私鉄の踏切を観察して回った範囲では、特急が走らないローカル線であっても、2車線(片側1車線)程度の道路の踏切であれば、ほぼ間違いなく、踏切支障報知装置と非常ボタンの両方が設置されている。

ところが東武鉄道では、この両方を設置している踏切は竹ノ塚の2ヶ所と北千住の1ヶ所の計3ヶ所^(注8)のみで、他の踏切ではこのどちらか片方だけしか設置していない(2007年2月現在)。東上本線第22号踏切でも「事故」発生当時設置されていたのは踏切支障報知装置だけで、非常ボタンが追設されたのは2008年2月の宮本警部1周忌のころである^(注9)。それでいて東武鉄道は、

「当社線の踏切で踏切支障報知装置と非常ボタンの両方を設置しているのは竹ノ塚だけである、竹ノ塚ではそれだけ安全の確保に万全を期している」

と説明しているとされている^(注10)。東武鉄道の最上層部における安全管理意識のレベルの低さには、沿線住民の1人として、嘆かわしさと不信感を覚えずにはいられない。

7. ときわ台での「事故」に係る刑事告発の顛末

筆者は2007年8月、東武鉄道のI元運転課長とその後任者、及び事故調の責任者らが、踏切支障報知装置の欠陥を認識しながらそれを放置し続けた不作為によって、宮本警部を死亡させた「事故」を引き起こしたとする、業務上過失致死傷容疑での告発状を板橋警察署長あてに郵送した。

ところが同署は「郵送での告発等は受け付けていない、また直接持参されたとしても立件は難しいと考えるので、受理する考えはない」として関係書類一式を返戻してきた^(注11)。同署が告発の受理を拒絶したのは、捜査の過程で、1年前に竹の塚警察署が第38号踏切でのインシデント発生に係る筆者からの通報を門前払いしていた問題を避けて通るのが難しく、したがって自らの不祥事の自己暴露により警察のメンツが潰れるのを避けたい思惑もあったためではないかという疑いを、筆者は否定することができない。

その後、筆者は同年9月に同趣旨の告発状^(注12)を、今度は東京地方検察庁特別捜査部直告班に郵送した。しかしこれについても、東京地検の町田啓治検事^(注13)が、同年12月5日の筆者との面接の席で不受理とする旨を通告した。その理由は、要旨以下のようなものであった。

「根本的には、遮断機をくぐり抜けて踏切道内に侵入した自殺志願者の女性が悪い。仮に将来、踏切道内に迷い込ん

だ子供を助けようとした母親や踏切警備員がはねられる事故が起きたとしても、悪いのは子供から目を離れた母親の監督不行届であって、東武鉄道ではない。半沢が求めるように踏切支障報知装置の作動時間を短くすると、野良犬のせいで頻繁に電車が停まることになってしまう。その社会的影響の大きさを考えると、亡くなった警察官にはお気の毒だったが、安全のためだからといって鉄道の定時性を犠牲にしてよいとは認められない。国土交通省もそのあたりのことを考慮して技術基準を定めているのだろうことは、素人でも常識で判断できる。踏切支障報知装置以外に非常ボタンも設置するかどうかは、東武鉄道の経営判断の問題。『踏切支障報知装置の作動時間が他の鉄道事業者ではもっと短いのに、東武鉄道でだけ6秒に設定されている』のような事実があることを半沢が自ら調べ立証してみせない限り、我々が捜査に着手する（東武鉄道の責任を問う）ことはできない。」

町田検事のこのような考え方は、突き詰めれば「安全（人命）よりも定時運転のほうが大事」と言っているのと同じであり、交通権に対する重大な挑戦であると批判せざるを得ない。更には言えば、東武鉄道が安全への投資と利益の確保（安全への投資の出し惜しみ）とを天秤にかける「経営判断」をするのを容認したり、捜査機関が事件（犯罪）の立証に必要な（ましてや鉄道事業者が一般市民に公表するとは考えにくい情報に関する）捜査を行うべき責任の所在を市民に丸投げするのを正当化したりしている点についても、疑問を指摘せずにはいられない。

8. おわりに

ときわ台での「事故」が問題提起したのは、東武鉄道や関係当局の、

「鉄道の定時性ひいては鉄道事業者のメンツを守るためには、今後も踏切支障報知装置の作動条件を現状の緩いままとし続けることで、第二第三の宮本警部のような犠牲者を出すことになってもやむを得ない」という考え方を、国民が受け容れてよいのか？ということである。

歩行者等に対しては機能しない踏切支障報知装置を設置して事足りりとしている東武鉄道の姿勢は、踏切保安対策に取り組んでいるポーズを示すためだけのアリバイ作りに過ぎないと非難したら、言い過ぎであろうか。

結果として、竹ノ塚で発生していたインシデントがときわ台での「事故」の予兆であったことを考えると、筆者は「竹ノ塚でインシデントが発生したときに然るべき対策が講じられていれば、宮本警部はときわ台での『事故』で命を落とさずに済んだかもしれないのではないか」という疑問を感じずにはいられないのである。

ないのである。

（注8） いずれも足立区内に所在し、2005年まで手動式だった踏切。

（注9） 宮本警部が生前に勤務していた、常盤台交番の警察官の話。

（注10） 2007年7月5日に開かれた足立区議会交通網・都市基盤整備調査特別委員会で報告された、足立区都市整備部市街地整備・立体化推進室からの照会に対する東武鉄道の回答。

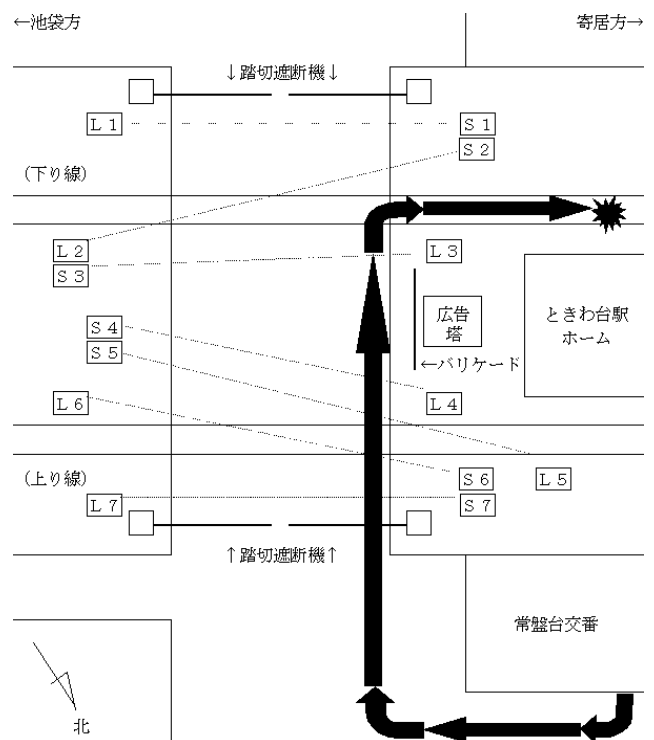
（注11） 刑事訴訟法には、告訴や告発を郵送で行うことはできない（書面を直接持参しなければならない）とする定めは見当たらないが、板橋警察署から筆者へはこの点に係る説明は何もなかった。

（注12） （注7）に同じ。

（注13） 本稿では、誰が本件告発を不受理とする処分を決定したのかという「知る権利」に応えるためと、検察官が名指しでの批判に堪えられない無責任な仕事しかしていないようでは公共の福祉に反するという考えから、当該検察官の実名を公表した。

*本稿は、2007年11月10日に開催された「公共交通の安全を考えるシンポジウム」向けに寄稿したものを、ニューズレター編集担当理事との協議を経て加筆修正したものです。（2008.10.30.記）

【東上本線第22号踏切における踏切支障報知装置設置状況の略図
（2007年4月20日と5月3日に筆者が現地調査）】



・点線は、踏切道内に張り巡らされた、踏切支障報知装置の赤外線センサーの位置。「L1」と「S1」のように数字が同じ2個で、1組のセンサーを構成している。

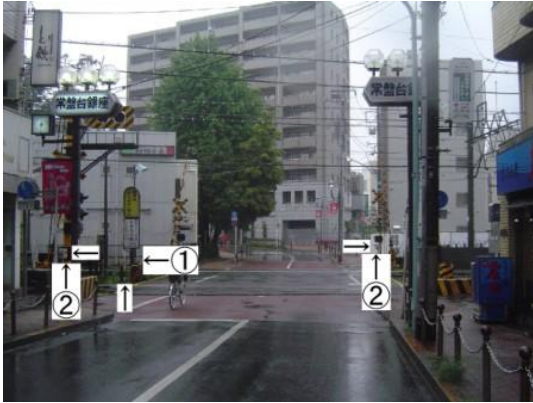
・「L1」「S1」などは、踏切支障報知装置の赤外線センサーに実際に記載されている装置番号。

・太い矢印は、自殺志願と見られる女性と宮本警部がたどったと思われる

る、大まかな経路。

参考写真

【写真①】東上本線第 22 号踏切の南側からの全景。踏切の向こう左側の白い建物が常盤台交番。その手前の広告塔の下に踏切支障報知装置（矢印①）が見える。非常ボタン（矢印②）は 2008 年 2 月ごろ設置されたもの。（2008 年 5 月撮影）



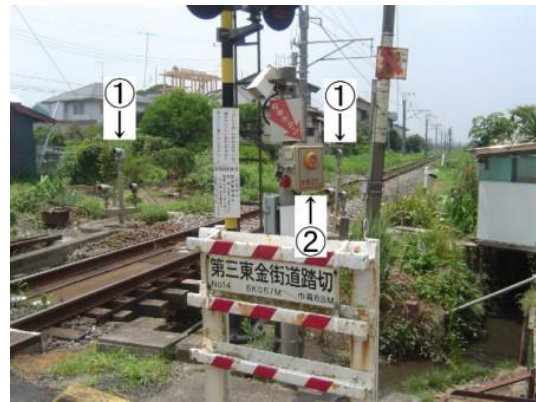
【写真②】東上本線第 22 号踏切の踏切支障報知装置。ときわ台駅の上り列車停止位置目標付近のもの。常盤台交番は画面の右手に位置する。（2007 年 4 月撮影）



【写真③】自動化後の伊勢崎線第 37 号踏切に設置された非常ボタン（矢印①）。踏切番号標識（矢印②）や、北千住駅構内の起点（0 キロポスト）から 6K300M 地点であることを示す距離標（矢印③）も見える。（2007 年 11 月撮影）



【写真④】踏切支障報知装置（矢印①）と非常ボタン（矢印②）の両方が設置されているローカル線の踏切の例。（千葉県東金（とうがね）市・JR 東日本東金線「第三東金街道踏切」。東金線は、普通列車だけが 1 時間に 1 本程度走る単線電化路線。2007 年 7 月撮影）



■情報ファイル■

1. 会員の近著紹介

○戸崎肇「タクシーに未来はあるか（規制緩和と交通権 2）」2008 年 6 月刊行、学文社、2,100 円、ISBN-13: 978-4762018602

昨年（2008）末に国土交通省の交通政策審議会が、従来政府がとってきたタクシーへの規制緩和政策を事実上転換する内容を持つ答申を発表した。また、大阪であいついで運転手が犠牲となるタクシー強盗事件が発生したこともあり、タクシーについてふたたび注目が集まっている。しかし、実のところタクシーについて学術的にまとまった文献や論考はほとんどない。本書は、さきの答申が出る以前の刊行であるが、タクシーに関して包括的に論じた希有な文献であり、いかなる立場であれタクシーについて議論する上では必ず参照すべきものである。

また、タクシーの規制緩和をめぐる議論においては労働条件や運賃、増車か減車かといった論点に目を奪われがちであるが、実際にはタクシーが過疎地域での住民の足、あるいは都市部においても高齢者など交通弱者の足として重要な役割を果たしていることに、もっと注目される必要がある。その点で、本学会の理事である著者が本書を著された意義は大きい。

本書の目次は以下のようなものである。

- 序章 “小泉改革”は何をもたらしたか
- 第 1 章 交通権をめぐる現状と課題
- 第 2 章 現代におけるタクシー産業の現状と課題
- 第 3 章 地方分権の課題
- 第 4 章 高齢化社会とタクシー産業

第5章 環境問題とタクシー産業

終章 タクシー産業の将来展望

序章から第2章まではこれまでの規制緩和と交通権についての総括的な議論の中にタクシーを位置づける内容で、本書全体の2/3を占めている。著者は規制緩和と政策すべてを否定しているわけではないが、これまでのタクシーに対する規制緩和と政策は基本的には市場の失敗を生んだと評価している。そして、現時点での問題点はどこにあるのか、を具体的な実態に基づいて多面的に示している。特に、タクシーにおける「競争」をみる場合に顧客との関係だけでなく労働市場との関係を重視する必要があり、そこにタクシー事業の将来に関わる重大な状況—運転手の高齢化—があるとの指摘は、見落とされがちだが重要な点である。この点は、かつてタクシーの規制緩和と導入が最初に議論されていたころに大阪市立大学の伊勢田穆先生（現名誉教授）がタクシーの労働市場についても検討する必要性を力説されていたが、その後、現在の「派遣切り」問題の原点でもある労働力流動化政策が全面的に展開される中でほとんど顧みられなくなっていた。しかし、サービスの充実と安全の両面からタクシーの労働問題は利用者にとっても実は等閑視できない点であり、今後の議論へむけた基盤が本書によって作られた意義は大きい。

第3章から終章までは、前半の分析をふまえて今後の課題と、その打開の方向性を示している。前提としての交通政策の地方分権化の必要と、高齢化と環境という2つの大きな現代的課題に対して、タクシーという事業がどのようにアプローチできるのかを示している。ただ、状況が流動的ななかで執筆されたものでもあり、これらについてはなおいっそう深化を求めたい部分もある。特にタクシー企業の若手経営者のあいだで経営の近代化や、地域密着型の新しい展開を模索する動きが少しずつ起こってきている—個々の取り組みには賛否がありうるにせよ—も、事業経営としての今後についても検討が必要であろう。ただこれはむしろ、サービス経営学の課題ともいえる点であり、筆者のみにその責を求めべきものではない。

最後に本学会会員の多くがタクシーの問題にも取り組まれることを願って、本書の紹介に代えるものである。

(近藤宏一)

2. 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。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せん。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 写真原稿はデータ量を1枚50kbyte程度に圧縮してください。
- ⑤ 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)

トランスポート 21 第 34 号

発行日 2009年02月12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、上岡直見、近藤宏一
 ホームページ <http://www009.upp.so-net.ne.jp/kotsuken-gakkai/>