

トピックス

- ◆ 2009 年度研究大会のプログラムが決まりました。
統一論題：「地域公共交通活性化法と交通権の実現への課題」
日程：2009 年 7 月 18 日（土）、19 日（日）
会場：関西大学 100 周年記念会館
詳細は 8 頁を参照してください。

I. 理事会からのお知らせ

1. 研究大会について

統一論題は「地域公共交通活性化法と交通権の実現への課題」とします。プログラムは本号第 8 頁を参照してください。

2. 社会貢献賞について

本年度は「該当なし」となりました。

3. 原田勝正先生の追悼について

本学会初代会長である原田勝正先生（2008 年 4 月 7 日逝去）をしのぶ会が 6 月 6 日に行われます。当会を代表して在京の副会長が参加します。

また、会誌次号の企画でなんらかの追悼小特集が組めるよう、編集部にご検討いただきます。

4. 報告事項

(1) 学術会議「協力団体」登録申請

3 月に申請書を提出しました。通常 3～4 ヶ月程度で回答可能とのことです。

(2) 会誌の電子化について

会誌は 22 号まで電子データ（PDF）化されました。残りは鋭意進行中です。

CiNii（サイニイ：国立情報学研究所 論文情報ナビゲータ）への登録も検討します。

■ 大会での報告者は予稿を提出してください ■

◆形式：必要な方へお送りする「研究大会予稿集執筆要領」を参照してください。なお、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 10 日（必着；不着の場合は報告できません）

◆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：報告代表者の氏名、所属、連絡先を明記したものを同封してください。

◇注意 3：写真を使用する場合は、データ量に注意してください。100KB 程度に圧縮しても印刷上は充分です。なお、添付ファイルを含むメールが大きくなった場合は、送信者が分割してください（常識的には 2MB 程度）。この際、メールソフトによる自動分割送信機能は使わないでください。

◇注意 4：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 5：提出された原稿は、原則として「そのまま版下」に使用します。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 6：提出された原稿は返却いたしません。

◇注意 7：報告当日の会場で資料・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、報告に必要なことがらは「予稿」に書き込んでおいてください。

◇注意 8：報告時はデジタルプロジェクターが使えます。

Ⅱ. 部会開催報告

1. 関東部会

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。

- 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』
- 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』
- 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』

(担当理事 戸崎肇、曾田英夫)

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5月16日（土） 13時30分～17時00分

場所：検討中

参加費：無料

◆報告者を募集中です。ご希望の方は曾田英夫までご連絡願います。(SODA77@RIVO.MEDIATTE.NET(スパムメールとの区別のために、メールタイトルに「交通権学会」の文字を入れておいてください)、または 359-1146 所沢市小手指南 1-16-4)

Ⅳ. 投稿

**リニモの経営危機と非上場鉄軌道事業の
会計制度改革の必要性**
島田 善規

1. リニモの経営危機と資金不足

愛知万博の輸送手段として建設された中量軌道系の交通システム、「リニモ」(2005年3月開業、8.9km、9駅、愛知高速交通株式会社、主な株主・愛知県(30.8%)・名古屋鉄道(株)(15.0%)・長久手町(9.7%)・名古屋市(9.2%))は、万博開催中平均一日10万人もの万博客を輸送し活躍した。しかし、予想されたこととはいえ、万博終了後乗客数は、10,500人/日(2005年度下半期)程度に激減してしまった。その後、通学客の増加や関係者の乗客誘致努力などにより、06年度には13,700人/日、07年度に

は15,600人/日、08年度上半期には17,700人/日と順調に乗客数は伸びている。しかし、建設に当たっての計画乗車人員は約31,500人/日、ようやくその半分あまりという水準である。

このため、平成19年度決算公告によれば、営業損失△2,301百万円、当期純損失は△2,609百万円であり、開業3年にして累積赤字(マイナスの繰越利益剰余金)は、△6,790百万円にも達している。営業損失が大きいのは、減価償却費2,142百万円、諸税203百万円を計上しているためで、いずれも有形固定資産額の大きさを反映している。また、支払利息は316百万円である。それにもかかわらず、一時借入金を計上していないのは、まさに万博時の資金の余裕という「遺産」のおかげであるが、営業係数(営業費用/営業収益×100)は319にもなり、企業としての経営が早い時期に行き詰まることは明らかである。平成19年度決算時点で未払金と一年以内に返済する長期借入金の計が1,840百万円であるから、有価証券と現金預金の計2,883百万円を、単純に言えば一年あまりで食いつぶして資金不足に陥ることは間違いない。

問題は、資金不足に陥った場合の資金手当ての方法である。金融機関が自己資本比率の低下を防ぐために「貸しはがし」さえ行っていると言われている経済情勢の中で、使える担保物件の少ない愛知高速交通株式会社が、短期資金を市中で調達することは困難である。公営交通事業の場合、たとえば名古屋市のように、市全体の財政資金の中から可能な限りの融通を行い、また短期借入金への信用を与えることも可能である。いわゆる第三セクター鉄軌道株式会社における短期資金調達の困難さという制度的問題が浮上している。

2. 筆頭株主愛知県の対応

報道(注1)によれば、愛知県のリニモについての経営見通しは、08年度末には「20億円の債務超過」となり、『当面五年間の債務超過(百十五億円)を回避する段階的措置を取る』ためには、「百億円程度の増資」の必要があること、09年度から「本格化する金融機関への返済に毎年九億円以上必要になることから、経営支援を行わないと10年には六億円の資金不足に陥る」試算となっている。「債務超過」とは負債合計が資産合計を上回ることであるが、ここでは資本金7,120百万円を累積赤字が上回ることで理解すればよい。愛知県の説明は、毎年発生する純損失を資本金の増資で補う(借入金の株式化)という積極的な提案を含んでおり、08年度補正予算で40億円近い追加出資を行うなどの対応は高く評価できるが、「09年度に減価償却前の営業損益は黒字化する」(下線筆者)との説明にも見られるように、報道される内容からは、資金収支の見通しとB/S(貸借対照表)、P/L(損益計算書)との関係を、十分に開示しない説明がなされているのではと懸念される。

リニモの「地元」でもあり、出資比率に応じた負担を求められている長久手町も、08年度補正予算、09年度当初予算に追加出資金を計上しないと慎重な態度を取っているが、このような説明不足が影響していると思われる。

3. 鉄軌道事業経営における長期資金収支の重要性

鉄軌道事業の整備には、インフラ建設など巨額の投資が必要であり、多くの事業者は長期借入金によりこれをまかなっている。この建設費は、借入金の利息と減価償却費としてP/Lに反映されるが、この他に借入金の償還が必要となってくる。つまり、P/Lの赤字以上に資金不足が生じている可能性があるが、この償還金に関わる資金の動きを、B/S、P/Lから読み取することは困難である。

巨額の建設借入金を抱えた装置産業においては、資金収支に対する独特の経営判断が必要となる。一般的には、減価償却は固定資産取得費を原価へ期間配分するものと理解されているが、継続発展する装置産業の場合は設備更新資金の回収・留保という性格が強くなる。一方、借入金の多い鉄軌道事業者の場合には、減価償却による償還資金の確保が現実的な課題となる。

しかし、毎年度の減価償却額と償還額とは必ずしも一致しない。前者は法人税法等に定められた法定耐用年数に拠り、後者は金融機関からの借入れ条件で決まるからである。ケースA(下左図)の場合(経常収支は均衡していると仮定)は、開業初期は減価償却不足で償還財源が確保できないが、n年度以降では資金的な余裕が生まれ、大雑把に言えば資本金相当額の資金を設備更新資金として留保できることとなる。つまり、開業初期においては沿線需要開発も不十分であり、手厚い資金的な支援がなければ「倒産」の危険さえ生まれることとなる。ケースB(下右図)の場合、開業初期は過償却であるため、表面的には経常収支が悪くても資金的には余裕があり、逆に後年度には償還資金に苦しむこととなる。

このように、借入金の多い鉄軌道事業者の場合には、長期資金収支がもっとも重要な経営資料のひとつとなる。

公営地下鉄事業の場合、資産の多くを占めるトンネルなどの構築物の償却方法が、60年という長期間の定額法であることなどにより、概ねケースAの形となる。このため償還金等の資金の不足に充てるための起債が認められている。実質的な償還計画を減価償却費の計上額に近づけるための措置と言っても良い。また、大規模な施設改良に対する起債も認められているため、留保資金の不足を設備更新の観点から危険視する必要性は少ない。こうした特殊な事情により、開業当初の公営地下鉄事業において、当面の運転資金を確保する意味で、償却前経常収支(下線筆者)の黒字化を経営目標とすることの妥当性が生まれる。

4. 読み取れないリニモの資金収支

リニモの場合、998億円の総事業費に対して、道路整備の一部としてインフラが整備されるなど比較的手厚い支援が行われた。しかし、車両や電気設備等の「インフラ外」の設備等は事業者の負担となり、356億円が費やされた。その財源内訳は、出資金71.2億円(20%)、無利子借入107.2億円(30.1%)、有利子借入177.6億円(49.9%)となっている。

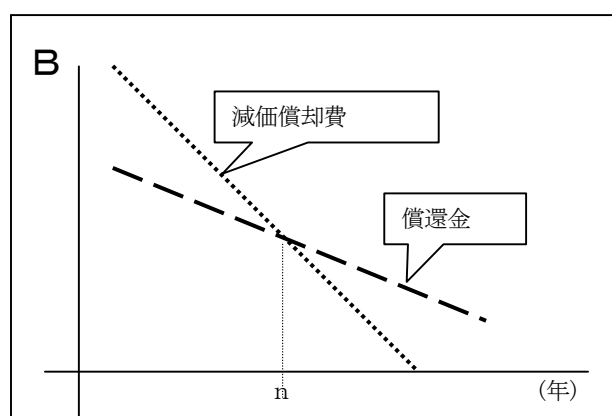
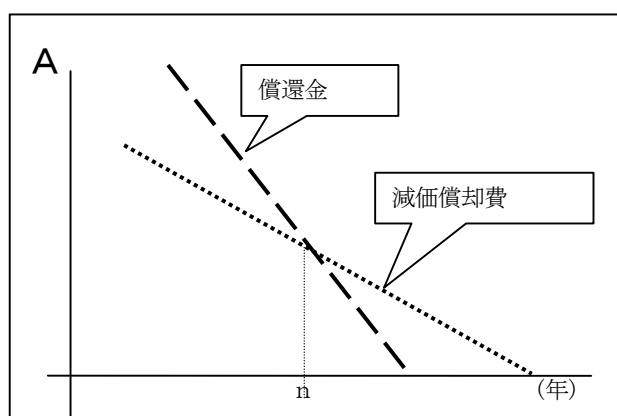
前述のように、リニモの経営を診断するためには、償還金等の長期的な資金の動きの分析が重要であるが、愛知高速交通株式会社が公表している財務諸表では、わずかに「一年以内に返済する長期借入金」が公表されているのみであり、今後の見通しは全く読み取れない。主権者たる県民は、議会と党筋から流れた新聞報道の内容から推測するしかない状態におかれている。

このように資金情報が公表されない理由のひとつには、鉄軌道事業の会計制度改革の遅れがある。

5. 会計制度改革とキャッシュフロー計算書

「会計ビッグバン」とも呼ばれる会計制度改革によって、日本の会計基準は国際会計基準に近づき、企業会計の透明性は大きく改善された。

この改革によって、一定期間の資金の流れを原因別に示す資金情報の位置づけも大きく変更された。改革以前は、証券取引



法（現在は金融商品取引法）により資金情報は補足的な情報と位置づけられ、非連結ベースの「資金収支表」として有価証券報告書に記載されていた。改革によって上場企業等では、1999年4月から開始する事業年度からは、連結ベースでの「キャッシュフロー計算書」が、公認会計士の監査の対象となる財務諸表へと格上げされ、作成が義務付けられた。

このため現在では株式を上場している鉄軌道会社は、連結キャッシュフロー計算書を含む詳細な財務諸表を作成しディスクロージャー（開示）している。長期資金収支までは読取れないが、主な負債の内容や経営成績に関する詳細な報告内容から推定することはある程度可能である。

6. 非上場鉄軌道事業者の会計制度と資金情報

非上場企業においては、会社法に定める開示制度に拠ることとなるが、「会社計算規則」においては、重要な資金調達等についての開示が求められているのみである。一方、鉄軌道事業者は、鉄道事業法により「鉄道事業会計規則」に拠ることとされ、公営鉄道事業者はこれにしたがっている。ところがこの「鉄道事業会計規則」は、「会社計算規則」と比べても粗い内容しか求めておらず、資金に関する情報も一切開示を求められていない。

実際には、株式会社となっている非上場鉄軌道事業者の場合においては、「会社計算規則」をベースに、鉄軌道事業の現状に即した比較的コンパクトな内容の決算書類を作成しているケースが多い。資金に関する情報の開示は、極めて少ない。一方、国土交通省は、鉄道事業等報告規則により「営業報告書及び事業実績報告書」の提出を各事業者に求め、その内容を「鉄道統計年報」に公表しているが、資金に関する情報は一切ない。

7. 鉄軌道事業の透明性の改善とリニモの経営情報の開示

会計制度改革によって、上場企業の資金情報の開示は大きく進んだが、改革は十分とは言えない。借入金に頼ることの多い鉄軌道事業者については、非上場事業者も含めて、長期資金収支に関する情報を提供されなければ適切な経営分析を行うことはできない。まして、公営交通事業者や自治体などが出資する第三セクター事業者には、多くの税金が投入されている。提供される経営情報が純民間の上場企業より少ないことは奇異ですらある。鉄軌道事業の透明性を高める開示制度の改善が求められている。

さらに、開示制度の改善を待つまでもなく、リニモの経営情報の開示が急がなければならない。非上場民間企業の間でも、積極的にキャッシュフロー計算書を作成する会社が増えている。地方公営企業（水道事業者）の間でも、キャッシュフロー計算書を作成・公表する者が始めている。名古屋市交通局では「市営交通事業経営改革計画」（平成18年度～22年度）において、

資金収支の概要が読取れる「資本的収支」の長期見通しを示し、経常収支の改善だけでは解決できない累積資金不足の深刻さを公表している。

公共交通は環境改善など大きな社会的便益をもたらす社会資本であり、短期的な経常収支などでその存否を判断すべきではない。たとえ万博輸送のために建設されたという宿命を背負うリニモであっても同様である。経営情報の透明性を大胆に改善し、長期的な視点での支援を広く社会に求めるべきである。

（注1）：「日経ネット」・地域経済ニュース・「中部」、2009年1月15日更新

松山市の交通瞥見

上岡 直見

2009年3月に愛媛県松山市を訪問し、都市交通に関して、他の都市では見られない状況を見聞する機会があった。同市は交通・環境対策にも熱心であり、路面電車が活用されている都市でもある。研究的な分析ではなくフォト・ルポ程度の内容であるが、ご参考までに紹介したい。



↑路面電車と鉄道線の「平面交差」という単純なシステム。だからといって安全性に問題があるという指摘もない。こうした簡素なシステムが評価されてもよいだろう。別の例だが、福井鉄道では鉄道線の車両がそのまま軌道線に乗り入れて平然と路面を走っている。当初からそういうものだと思えば何の不思議もない。単純な方式こそ各都市のLRTを推進するヒントとなるのではないかと。余談ながら鉄道線の車両は京王帝都電鉄からの改軌改造車である。費用節約のための苦肉の策であり、積極的に推奨するわけではないが、こんな「リユース」ができるのも鉄道の特徴であろう。鉄道線は地方都市としてはレベルの高いサービスを提供している。（大手町電停）



↑路面電車のメリットは言うまでもないが、センター軌道では歩道と電停との連続性に難点がある。信号待ちの間に電車が行ってしまったり、電車を降りて歩道に渡る際に自動車との干渉の問題がある。この事例はスクランブル交差点を挟んで両側に上下電停を設けており一つの工夫といえる。(大街道電停)



↑日本国内では例が少ない二輪車先出しレーン。(路面に「二輪」の表示あり) 後続の自動車に二輪車の存在を明確に意識させ、安全性が向上するとされる。



↑松山市は自転車がよく利用されている都市であるが、マナーは良くない。歩行者と錯綜する歩道・横断歩道を、かなりのスピードで走行することが常態化している。筆者も初めて松山市

を訪れたときは危険を感じ驚いた。春の交通安全運動のためか警官(写真中央)が立っていたが注意もしないようである。



↑他所ではあまりみられない自転車専用信号と自転車専用横断帯。しかし車道側も進行現示のため、きわどい場面が頻発していた。地元の人は慣れているのか気にしない様子。

公共交通機関の安全に関する世論調査を読む

曾田 英夫

先般内閣府から平成 20 年 7 月 24 日から 8 月 3 日にかけて掲題の世論調査の結果が発表になった。回答は 20 歳以上の男 840 人、女 982 人の計 1822 人であった。これらの人で公共交通を「毎日利用」は 11.4%であるに対して「ほとんど利用しない」「まったく利用しない」は 40.5、13.0%で、合計すれば 53.5%で過半数を超えるのは意外である。

まず、公共交通の安全性の意識では「安全だと思う」38.9%、「ある程度安全だと思う」50.2%で合計すれば 89.1%と 9 割近くが安全だと回答している。その割合は大都市で高く、男性で高いということである。さらに「どのようなことがおこなわれれば安全と感じるかとの問いには、「事故より少ない」が 54.8%、「運行上のトラブルがより少ない」が 42.1%、が上位の 2 つである。また、この 10 年で「安全性の変化」に対しては、「向上した」37.4%、「低下した」10.4%、「変わらない」44.1%で、「変わらない」「向上した」が 8 割近くを占めている。これをみれば、公共交通は安全とされていると考えられる。またこの 10 年間の「遅れ」に対しては「多くなった」14.5%、「少なくなった」21.7%、「変わらない」47.6%、「わからない」16.1%となっていて、変化がないとの回答が多かった。また、10 年間の「快適性」に対しては「向上した」54.4%、「低下した」4.1%、「変わらない」30.6%と回答している。

交通機関の安全に関する情報についても調査している。このような情報を見たり、聞いたりしたことがあるかに対しては「ある」47.7%、「ない」49.8%と「ない」が上回る。「ある」と答えた人のうち「テレビ・ラジオ」84.9%、「新聞」62.7%、「ポスター」12.8%、「インターネット」12.1%となっており、85パーセントは「テレビ・ラジオ」によって得ている。さらにそのような情報を知りたいと思うかとの問いに「思う」63.2%、「思わない」33.6%であり、6割の人が関心を持っていることが分かる。「思う」人のなかで特に詳しく知りたい交通機関では「鉄道」79.0%、「航空」49.9%、「バス」43.8%、「タクシー」17.8%の順になっていて、「鉄道」の情報は8割の人が知りたく思っていることがわかる。また、どのような情報を特に詳しく知りたいかの問いでは「事故等の状況・内容」58.8%、「事故の原因分析や再発防止策」52.5%、「利用者の安全な利用の仕方に関する情報」35.4%と続く。最後に「事業者が独自に行なおうとしている安全への取組みの内容等の情報を国が積極的に集めてPRすべきか」との問いに「集めてPRすべき」は「積極的に」「ある程度」の合計で82.8%、「すべきでない」は「あまり」「集めてPRすべきでない」の合計で10.0%を大きく上回っている。

公共交通機関の安全利用について聞いている。ここでいう「不安全行動」とは「公共交通機関」において、利用者が「発車間際の駆け込み乗車」「ドアの手や物のさみ込み」「船舶や航空機への時間ギリギリの搭乗手続き」「航空機の停止前の離席や荷物の取出し」などを行うことを「不安全行動」ということとしている。

まず、公共交通機関を利用する際に安全に関して心がけていることは何かとの問いには、「あらかじめ余裕をもって行動する」76.2%、「不安全行動をしないようにしている」43.8%、「安全に関するお知らせ・掲示等に目を通すようにする」20.3%、「安全対策に積極的に取り組んでいる公共交通機関を利用する」12.2%の順となっている。さらにここ数年で「不安全行動」を見た又はしたことがあるかとの問いに「何回か見た又はしたことがある」との回答は「何回か見た又はしたことがある」25.9%、「1、2回見た又はしたことがある」17.5%、「見たこともないししたこともない」42.9%、「公共交通機関を利用していない」12.4%となっている。それに不安全行動をしている人にどのように感じるかについては「危険だと思っているが、やむを得ずしていると思う」35.8%、「危険だと思っているが、自分は大丈夫だと思っていると思う」45.0%、「特に危険だと思っていないのでしていると思う」16.9%となっている。

さらに、「不安全行為」を「何回か見たまたはしたことがある」「1、2回見た又はしたことがある」と答えた人に、他の人への影響についてどのように感じるかの問いに「他の人にとって危険だと思う」63.7%、「他の人にとって迷惑だが、危険までは言

えないと思う」33.6%、「他の人にとって迷惑でも危険でもないと思う」1.8%となっている。また、「係員に通報したか」の問いに「した」5.3%、「しない」93.6%となっている。さらに「不完全行為を見たとき止めたり、注意したか」の問いに「した」9.0%、「しなかった」89.6%となっている。

公共交通機関を利用する際に、不安全行為に関する係員からの注意案内の呼びかけがあったり、ポスター掲示を見たりしたとき「改めて安全に気をつける」67.7%、「いつも安全に気をつけているので特に気にはしない」16.7%、「呼びかけを聞いたり、ポスター掲示を見たことがない」7.4%、「特に安全に気をつけているわけではない」5.7%という結果となっている。

公共交通機関の安全な利用の仕方についての教育・研修・講演を受けたことがあるかの問いにたいしては「何回か受けたことがある」4.8%、「1、2回受けたことがある」4.6%に対して「受けたことがない」が90.2%とほとんどが「受けたことがない」となっている。

公共交通機関を安全に気をつけて利用するためには、国や事業者はどのような取組みをするのが効果的かとの問いに「テレビ、新聞、雑誌、インターネットによる周知」66.8%、「不安全行動を行う人に対する注意」38.0%、「船車内、ターミナル等におけるポスターの掲示やパンフレットの配布」29.0%などとなっている。

「安全確保のための国への要望」としては、「事故原因の究明」52.7%、「事業者の安全管理体制や技術基準の遵守などの国によるチェック」49.8%、「事故を防止するための技術開発の促進」43.5%といずれも高い率となっている。

「事業者は運輸安全マネジメント制度にどのように取り組むべきかに対して「積極的に取り組むべき」73.3%、「ある程度積極的に取り組むべき」17.4%と高く、「現状のままでよい」は5.0%であった。

『交通権』第25号の誤植訂正とお詫び

交通権学会事務局

『交通権』第25号に下記のような誤植がありましたので、下記の通り訂正するとともに、お詫びを申し上げます。

- 1) p. 107 右段2行目 「写真⑧」 → 「写真⑩」が正しい
- 2) p. 111 図⑤の説明文で最後の「」が脱落
- 3) p. 112 右段上から3行目の「」 → 脚注番号23を追加

以上

■情報ファイル■

1. 書籍紹介

○ 鉄道まちづくり会議編『どうする？鉄道の未来』増補改訂版、緑風出版、ISBN 978-4-8461-0903-5、1,900 円

2004 に刊行された旧版が好評のため、再販の要望に応じて内容を一新して編集された。旧版から現在までの間、富山ライトレールの開業、地域公共交通活性化・再生法の制定など、前向きな話題もみられる一方で、地方鉄道の廃止の流れが止まっていない。路線数で数えると、すでに廃止あるいは協議中の事例のほうが多くなっている。増補改訂版では、前回と同様に

○ 鉄道にはどんな価値があるのですか？

○ バスに切り替えたほうが合理的ではありませんか？

○ 存続運動は効果があるのですか？

○ 新幹線の開業によって「平行在来線」はどうなるのですか？

○ 地方鉄道整備の財源はどうするのですか？

といった問答形式で、最新の状況も反映しつつ、地方鉄道の活性化・再生に関する基本的な知識と活動のノウハウを紹介している。



(上岡直見)

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>

■関西大学（研究大会会場）の情報■

高松塚古墳壁画再現展示室について

関西大学博物館には高松塚の発見時の石棺・壁画を忠実に再現した原寸大の展示物があります。その他に、安土桃山期の飾り橋のある大阪城を描いた屏風の再現展示物等があります。これらは当博物館でしか見ることができません。この機会にお出かけください。

開館時間：7 月 18 日（土）は 09:00～17:00

（7 月 19 日（日）、7 月 20 日（海の日）は終日休館）

詳細は <http://www.kansai-u.ac.jp/Museum/index.html> を参

照願います。

■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 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 35 号

発行日 2009 年 04 月 13 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.ritsumeit.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/>

研究大会 プログラム

日程：2009年7月18日（土）、19日（日）

会場：関西大学 100周年記念会館 第1特別会議室

統一論題：地域公共交通活性化と交通権の実現への課題

2007年に成立・施行された地域公共交通活性化法は、過疎地域・「限界集落」の拡大のなかで、交通政策に関して一定の修正をもたらすものであり、これまで疎外されてきた地域の公共交通・生活交通のあり方を再度見直す方向性を含んでいる。国民の交通する権利としての交通権の実現を目指す交通権学会として、地域公共交通活性化法とそこにおける諸施策が地域の公共交通・生活交通にどのような効果・影響を与えているのか、いないのかを検証することが必要である。

2009年度全国大会において、国土交通省担当者からその政策的目的と現状・実態について報告を受け、それが交通権の実現に向けてどのような課題を持っているのかを考えるのが、この大会の目指すところである。

第1日【7月18日（土） 13:00 受付開始】

13:30～13:40 開会の挨拶

開催校挨拶

13:40～14:40 自由論題報告1（司会：もりすぐる）

13:40 報告① 堀内重人（NPO法人環境市民）：「学校MM（モビリティ・マネジメント）の現状と今後の課題」

14:10 報告② 三村聡（愛知学泉大学）・床尾あかね（愛知学泉大学客員研究員）「豊田市逢妻地域における交通権確保に向けた交通安全活動」

14:45～15:15 自由論題報告2（司会：榎田基明）

14:45 報告③ 西田敬（独立行政法人都市再生機構）「環境グルネル会議とその法制化～ポスト京都議定書に向けたフランスの新しい交通政策」（仮）

15:15～16:00 〈休憩〉

関西大学キャンパス・ツアー（希望者のみ）

「高松塚古墳壁画再現展示室及び豊臣期大坂図屏風の見学」（高松塚古墳壁画を、色彩を含め完全な原寸大で再現した展示物は、全国でここにしかありません。ふるってご参加ください）

16:00 記念講演（司会：西村弘）

ベ・ギモック教授（韓国・大真大学、都市工学専攻）
「ソウル市の公共交通体系改変の現状と課題」

17:00 〈総会〉

18:00 〈懇親会※〉100周年記念会館内 レストラン紫紺

※ 懇親会は有料で事前予約制です（後日募集します）。

◆理事会は18日10時～13時、19日11時30分～12時30分の予定です。

第2日【7月19日（日） 09:00 受付開始】

09:30～10:30 自由論題報告3（司会：山本雄吾）

09:30 報告④ 国府田諭（環境自治体会議環境政策研究所）：「小地域統計を用いた『自治体別・公共交通アクセシビリティ指標』の算出手法

10:00 報告⑤ 島田善規（NPO法人リニモクリエイト）：「名古屋圏における交通まちづくりの現状と課題ーリニモの例を中心としてー」

10:30 報告⑥ 井本正人（高知女子大学）「過疎バスの公共性に関する一考察」

11:00～11:30 研究助成報告（司会：曾田英夫）

宝田惇史（東京大学大学院）「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」

11:30～12:30 〈昼休み〉

12:30 統一論題報告（司会：香川正俊）

12:30 趣旨説明

12:40 ゲスト・スピーカー：近畿運輸局担当者（予定）

13:20 報告①：土居靖範（立命館大学）

13:50 報告②：桜井徹（日本大学）

14:20 報告③：森田優己（桜花学園大学）

14:50 報告④：〔依頼中〕

15:20 〈休憩〉

15:30 シンポジウム（司会：上岡直見）

17:00 閉会の挨拶

詳しい会場案内などは、最終決定プログラムに掲載します。

（以上）