

重要なお知らせ

- ◆ 2009 年度研究大会・総会が開催されました。
- ◆ 2010 年度研究大会・総会は、2010 年 7 月、日本大学（東京）の予定です。
- ◆ 入会に必要な推薦者数を 2 名から 1 名に変更しました。
- ◆ 「交通権学会社会貢献賞」の推薦をお願いします。
- ◆ 理事の皆様によるリレー連載「最近の研究から／随想」を開始します。

I. 最近の研究から／随想

「石見銀山方式パーク＆ライド」と「歩く観光」
森田優己（桜花学園大学）

はじめに

私は現在、桜花学園大学人文学部の観光文化学科に所属している。いくつかの担当科目の名称には、前か後ろに必ず「観光」の 2 文字がつくおかげで、「趣味」と「研究」が緋い交ぜの幸せな日々を送っている。

そしてとうとう、学生時代から好きだった工場見学が産業遺産観光へ、さらに、今夏ドイツで開催される国際産業遺産保存会議 (TICCIH2009) での報告へと行き着いてしまった。報告のテーマは、「観光振興が世界産業遺産に及ぼす諸影響」である。研究事例として、産業遺産としては（この点については、議論がある）アジア初の世界遺産となった石見銀山を取り上げている。

というわけで、この小論では、報告の一部をなす「世界遺産・石見銀山における交通規制のあり方」について紹介したいと思います。先般の研究大会における統一論題報告では、来訪者による二次交通を除外して論じたので、そのお詫びも兼ねて。

1. 世界遺産・石見銀山の誕生と観光客の急増

石見銀山遺跡は、島根県大田市の典型的な過疎の山間部に位置している。その玄関口である大田市までは、名古屋から、新幹線－（岡山乗換）特急「やくも」－（出雲市乗換）JR山陰本線を乗り継いでおよそ 6 時間を要する。JR 山陰本線は行き違いのための停車が多く、長いときには 8 分間の停車であった。

特急「やくも」からの乗換時（2009 年 7 月 9 日出雲市発 20:13）には、部活帰りの高校生で満席だった 1 両編成の列車は、大田市に近づくにつれ、乗客が一人降り 2 人減り、列車ごと夜の闇に引き込まれそうで、なんとも心細かったのを覚えている。

2007 年 7 月、石見銀山遺跡は、「石見銀山遺跡とその文化的景観」として世界遺産に登録された。その範囲は、銀鉱山跡と鉱山町、街道、港と港町の 3 つのコアゾーン（約 442ha）とバッファゾーン（約 3,221ha）を加えた約 3,663ha と広大である。いまだ発掘調査中の遺跡や遺構も多く、大規模で際立ったモニュメントが存在せず、非常にわかりにくい遺跡であると言われている。

その中心部は大森町であり、世界遺産センター、間歩とよばれる坑道跡、銀山経営を支えた代官所や郷宿、町家、寺社などの文化財が自然に包み込まれて残されている。とくに、代官所から南へ約 1 km の範囲は、「大森銀山重要伝統的建造物群保存地区」に指定されている。

大森町の人口は 403 人、世帯数 191 世帯、高齢化率 38.7%、（2009 年 8 月 1 日現在）である。1960 年から約 50 年間に人口はおおよそ 3 分の 1 に、世帯数はおおよそ半分になった。一貫して人口減少が続いていることから、この地域が、日本経済の高度成長の恩恵に浴さなかったことがよくわかる。観光地としての知名度も高くなかった。2005 年に島根県が東京 23 区と大阪市の 20 歳以上の一般男女を対象に、島根県内における旅行希望先をたずねたアンケートでも、石見銀山はトップ 10 に入っていない（『島根県観光認知度調査結果報告書』）。

しかし、この状況は、世界遺産登録によって一変した。2008 年には、石見銀山（大森町）の観光客数は県内 5 位に浮上したのである（『島根県観光動態調査結果』）。石見銀山における観光客数は、世界遺産暫定リストに登録された翌年の 2002 年以降ゆるやかな増大傾向を示していたが、世界遺産登録年である 2007 年には、前年の 40 万人に比べて一挙に 78% 増の 71 万 3700 人に、そして 2008 年には 81 万 3200 人に達したのである。

この数字をみれば、世界遺産のステイタスが、いかに観光客誘致に貢献するかがわかる。

2. 交通規制における PDCA サイクル

周知のように、観光における交通の役割は、交通流を円滑化することによる観光流動の促進と、何らかの規制による観光流

動の抑制にある。

世界遺産地域の観光開発にとって、遺跡の保存管理は大前提である。景観に配慮し景観を壊さずに、観光客を受け入れなければならない。石見銀山の交通規制は、保存管理を大前提として、観光客の増大と施設整備に合わせて、ここ2年あまりの間に、以下のように変化してきた。

① 2007年4月28日「石見銀山方式パーク&ライド」開始

大森町南東部に位置する「ふれあいの森公園」に石見銀山駐車場(400台収容)を整備するとともにバス予約システムも実施し、観光車両の集中化をはかった。つまり、大森の町並み地区(0.8km)および龍源寺間歩のある銀山地区(2.3km)へは、路線バスに乗り換えるか、歩いて観光することとなった。

路線バスは、平日が30分に1本、土日祝日は15~20分に1本の運行であったが、観光客側には、待ち時間の長さや乗れないことに対する不満が増大した。結果、増便をはかるが、住民側からは、騒音、振動、排気ガスに関する苦情が寄せられたという。

2007年7月当時の状況は、「バスがひっきりなしに通るが、車内は立錐の余地ない状態である。次の日、間歩まで歩き、なかに入ったが、押すな押すなの盛況で、ゆっくり見る暇も無く、ところてん式に押し出された。」(森まゆみ『起業は山間から石見銀山群言堂松場登美』、バジリコ株式会社、2009年8月、195ページ)と描写されている。

② 2008年4月26日~5月31日まで、銀山地区を走る路線バスの運休を試行

銀山公園から龍源寺間歩までの区間を運行休止とし、来訪者に歩いて観光してもらおう実験を行った。その結果について、大田市は、「概ね歩く観光への理解を得られたのではないか」「普段路線バスが走っている時にはほとんど訪れる人がいなかった遊歩道沿いの墓所や、精錬所跡、寺社(跡)などの史跡に立ち寄り姿が多く見られたことや、路線バスの通行を気にせずによく安心して散策していただくことができたという点で、成果があった」と評価している(島根県大田市教育委員会『石見銀山ニュース』September2008, No. 13, 13ページ)。

③ 2008年5月3日~5月6日、大田市仁摩町に臨時駐車場500台を確保、石見銀山までシャトルバスを運行

GW中の観光客増大に備えて、仁摩町にあるサンドミュージアム周辺に臨時駐車場を設けた。連日朝から満車となり、駐車場に入ろうとする車の渋滞とシャトルバスを待つ列が生じたとはいうが、マンパワーによって「円滑な受け入れができた」と、これも評価している(同上ニュース、12ページ)。

この実験の意義は、観光車両をさばくことよりも、今後の観光の広域化を考える上で、どこをパーク&ライドの拠点にして観光流動をつくりだすのがよいかを検討するための素材を提供

したことにあるように思われる。

④ 2008年10月1日、石見銀山遺跡地内を運行する龍源寺間歩行き路線バスを廃止

②の試行実験の成果を踏まえ、思い切って、代官所~龍源寺間歩3.3kmの区間のバス路線が廃止された。ここにおいて、「歩く観光」が大きくクローズアップされることとなった。

世界遺産登録が交通規制に対する「外圧」であるとするれば、町並み保存活動の伝統、大森での生活を大事にしたいという住民の気持ちは、交通規制に対する「内圧」である。この両者があいまって、交通規制にかかわるPDCAサイクルを効果的に機能させていると言ってもよさそう。

3. 「歩く観光」を補完するペロタクシー

2009年7月9日~13日の現地調査の際に入手した「来訪者の皆様へ 世界遺産石見銀山の歩きかた」というパンフには、次のように書かれている。

「自然と共生する石見銀山は『歩いて観光』する世界遺産です。○石見銀山へは世界遺産センター(「ふれあいの森公園」に建設された・・・筆者)からバスでの移動となります。(約2km, 10分) ○石見銀山内では徒歩での移動となります。(町並み約0.8km[片道], 鉱山跡2.3km[片道]) ○石見銀山観光は少なくとも3時間以上必要です。」

じっくり時間をかけて歩いて観光してほしいのだというメッセージが、明確にそして強烈に発信されている。

では、高齢者や障害のある人など、長距離の歩行に困難を感じる観光客はどうしたらよいのだろう。元気だと思って歩き始めたらず途中で歩くのがしんどくなった、という場合はどうすればよいのだろう。

そのような人に対応することを目的に、2008年9月21日、㈱ライナス・ワンが、銀山公園~龍源寺間部~代官所跡付近で、ペロタクシー3台の運行を開始した。2008年7月1日付で、島根県が道路交通法の施行細則を改正したことにより、ペロタクシーが乗客装置に応じた人員を乗車させることが可能となったのである。

開業以来2009年6月1日までの約8ヶ月間の輸送実績は、6,100人。GW中には、ドライバー1人が1日18回運行し36人を運び、3台あわせて約100人を乗せたという。ただし、観光客が激減する12月~2月は赤字である。

ドイツ製の車両は、屋根部より車体がでっばっているため雨に濡れる、石見銀山のような坂道での運行には不向き、小柄な日本人にはサドルとペダルとの間隔が長いなど不都合な点があるという。自社で改良を進める試みをしているとのことであり、ライナス・ワンの車両には、クルマ椅子牽引用の装置もつけられている。また、降車時には、「一般自動車での移動と比較する

と約 423 g の CO₂ が削減された事になります」と印刷されたレシートをくれる。この装置も自家製だという。(以上、7月11日、(株)ライナス・ワン代表取締役福西健一氏聞き取り)

「歩く観光」には、課題も多い。行き先がわかりにくい人・説明を聞きたい人には、ボランティアガイドや有償ガイドが対応できる。ちょっと歩行が困難な高齢者や軽度の障害者には、数量的には少ないが、ベロタクシーが対応できる。「通行証」を所持する福祉車両は一定地域まで乗り入れできるが、石見銀山観光を楽しむためには、やはり歩かなければならない。しかし、身体的介助が必要であり、それでも観光を楽しみたいと思っている人には、「歩く観光」は難しい。住民の高齢化もさらに進行する中、「歩く」ことは、観光客にとっての課題だけではないように思う。

おわりに

原稿を書き出してから、はたと気づいた。私は、今号から始まる「最近の研究から/随想」コーナーの初回執筆者なのだ。後悔先に立たず。「大任」である。もっとも重要なのは、締め切りに遅れずに原稿を提出すること。次は、次号以降の執筆陣の露払い、または、前座の役割を果たすこと。

写真を貼り付けようと四苦八苦している間に、「日付が変わらぬうちの原稿提出」は夢と消えた。写真を載せられなかったこと、そして、翌日になってしまったこと、二重の意味で申し訳ない。とりあえず、前座の役まわりは果たしたということでご勘弁いただきたい。では、ドイツ産業遺産の旅に出かけよう。(了)

[編集部より：次号は西村理事の予定です]

II. 投稿

高速道路無料化の社会的影響
上岡直見 (環境自治体会議 環境政策研究所)

2009年3月から高速道路の「土休日ETC利用1,000円乗り放題」が実施されている。また民主党は高速道路無料化と燃料課税の暫定税率廃止を提唱している。双方は政治的には異なる政策であるかのように議論されることもあるが、自動車利用の費用低減という意味で交通論としては同じであり、その程度が異なるのみであって同じモデルとして扱うことができる。

すでに報道のとおり「土休日1,000円乗り放題」実施による高速道路の交通量増加の一方で、並行する航空・鉄道・フェリー・バス等の利用者減少が観察されている。本報告では、図1

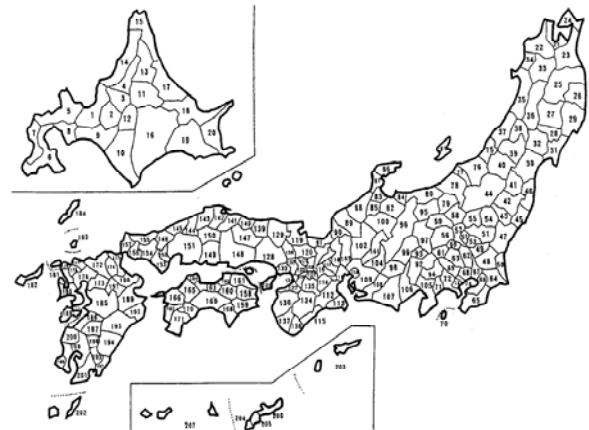


図1 全国 207 生活圏のゾーン

動調査(2005年)⁽¹⁾を利用し、高速道路および燃料税の費用変化による交通手段間の分担率変化を求めた。

図1に示すような各々のゾーン(出発地・目的地)間の交通手段分担率は、各々の手段の所要時間・費用・運行頻度(航空機等について)・乗用車保有率(乗用車について)など、LOS(Level of Service)変数によって影響を受ける。通常、分担率の推計にはロジットモデルが利用される。ロジットモデルは、ある交通機関を選択したときの効用差によって、その交通機関の選択確率が決まるモデルである。

$$P_m = \frac{e^{U_m}}{e^{U_1} + e^{U_2} + e^{U_3} + e^{U_4}}$$

ここにPは交通機関mの選択確率、Uは各交通機関の効用である。本報告では、1:航空、2:鉄道、3:都市間バス、4:自動車の4種の相互間の分担を考える。なお海峡横断橋部分においてフェリーへの影響が深刻であることが報道されているが、統計的の制約により本報告ではフェリーは扱わない。また効用Uは次のようにあらわされる。

$$U_m = \sum_k \beta_k \cdot X_{km}$$

ここで X_1, X_2, \dots, X_n がLOS変数であって、本報告で適用したモデル⁽²⁾では次の変数が採用される。また β_k は過去の実績から統計的に求められるパラメータである。たとえば $\beta_1 \sim \beta_3$ は負の値をとる。すなわち所要時間や費用が増加するとその交通機関における効用は低下する方向に作用する。

- X_{1m} 幹線所要時間(共通)
- X_{2m} 乗車外時間(アクセス+イグレス+乗換)(共通)
- X_{3m} 費用(共通)
- X_{4m} 航空運行頻度(航空固有変数)
- X_{5m} 出発地の自動車保有率(自動車固有変数)
- $X_{6m} \sim X_{207m}$ 各々、航空・鉄道・バス固有ダミー

紙面の関係から具体的な数字は省略するが、データの制約等か

ら推計にあたっては次のような前提を設けた。

- (1) 都市間交通など長距離交通が対象で、かつデータが存在し計算可能な地域のみを推計したものである。従って国内全体での影響の一部のみを捉えている。
- (2) 旅客総流動量は変わらないものとする。実際には高速道路無料化と暫定税率撤廃による新たな誘発需要が発生することが予想されるが、本報告の範囲ではこれを予測する適切なモデルが今のところ見出せなかったため、この影響は除外して検討する。
- (3) 旅客流動のみを取り扱う。実際には高速道路無料化と暫定税率撤廃による高速道・一般道での交通量の変化により、経路ごとに所要時間の増減が生じるとともに、これに影響されて貨物車の経路選択の変化も複合的に作用すると考えられるが、複雑になるので考慮していない。
- (4) 高速無料化と共にインター増設が提案されており、比較的短距離の高速道路利用の増加が考えられるが、これを反映する適切なモデルが利用できないので考慮していない。
- (5) 公共交通機関については、自動車交通へのシフトにより利用者が減るとしても、短期的には減便等を考慮しない。すなわち CO₂ 排出量の検討において、公共交通機関の排出量は現状と同じとする。分担率のシフト分による影響は乗用車による移動の増加とした。
- (6) 高速道・一般道での交通量の変化による経路ごとの所要時間の増減(速度の増減)が予想されるが、これに起因する CO₂ 排出係数の増減は考慮していない。
- (7) 航空運賃については、実勢においてさまざまな割引運賃が存在し整理が困難であるが、幹線における標準的な賃率とした。バス運賃についても、実勢においてツアーバス名義の格安運賃等も存在し整理が困難であるが、代表的な正規事業者の賃率を用いた。

以上のモデルおよび条件のもとに、A: ベース(統計年:2005年)、B: 土休日 1,000 円乗り放題、C: 高速道路無料化、D: 高速道路無料化+暫定税率撤廃、E: 高速道路無料化に対抗し鉄道運賃・料金を(何らかの手段により)半額の5ケースについて推計を行った。図2は各ケースにおいて旅客総流動は同じであるがその分担率の変化を示したものである。本報告では、紙面の制約で詳細な数字は省略し、結果の要約のみを示す。

なお基礎データに用いた全国 207 生活圈間の旅客流動データの性質上、旅客流動は各々の都道府県境越えの動きを集計したものであり、都道府県内あるいはそれ以下の地域流動は捉えられていない。別途全国統計により得られる国内総流動に対しては約 25%にあたる。高速道路無料化により、短中距離における自動車利用も増加すると考えられるが、その影響は本報告には

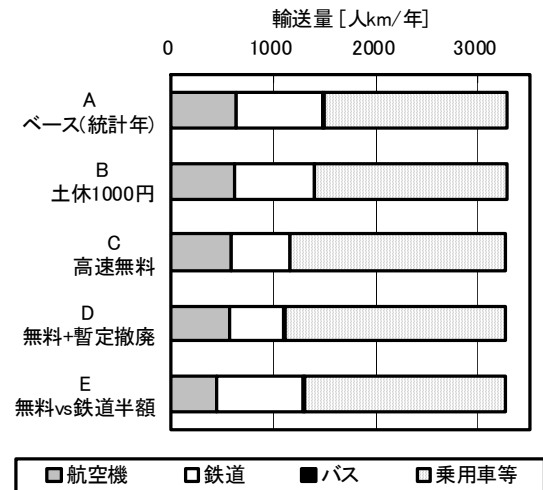


図2 各ケースの交通機関分担変化

含まれていない。

Aのベースケースに対して、たとえば民主党提案のケースD(高速無料+燃料課税の暫定税率撤廃)と比較すると、自動車の輸送量が21%増加するのに対して、航空の輸送量が11%減少、鉄道が36%減少、バスが43%減少と予想される。すでに2009年3月からの土休日割引の段階で、並行交通機関に10~20%減少の影響が観察されたことから類推すると、前述のような影響は実際に生じうるであろう。

ところで、高速道路無料化+暫定税率撤廃に対抗して鉄道運賃・料金を半額としたケースでは、自動車交通への対抗という面ではケースB(土休日1,000円)とケースC(高速道路無料のみ)の間でいどまで対抗しうる一方で、航空のシェアを大きく奪ってしまうという興味深い結果となっている。

またOD別(出発地・目的地のペアごと)として影響の大きな区間をリストアップしてみる。ただし北海道~九州といったもともと流動の少ないODの分担率変化はマクロ的にはあまり意味がないので、東京と大阪を基点としてもともと「鉄道のシェアが5割以上」あって、かつ無料化+暫定税率の実施によって「利用者が3割減」以上の影響を受ける区間を抽出した。

東京を起点では、東北全域、福井、岐阜、愛知、三重を含む近畿全域、島根、香川、愛媛等が該当する。また大阪起点では、東北全域、群馬、首都圏1都3県、福井、静岡、岐阜、三重、山陽全域、四国全域、九州で熊本・大分の一部等である。それ以外(以遠)はもともと航空のシェアが大きいため、相対的には鉄道は量的に大きな影響を受けないようである。

その他の派生的影響は、計算上はすべて人kmの変化から誘導される。地球温暖化の観点からは、ケースAに対してケースDはCO₂排出量が少なくとも年間980万トン増加する。これは交通部門全体の排出量(約2億5000万トン)に対して4%程度にあたる。

前述のように本報告は、都市間交通など長距離交通への影響のみを集計したものであるため、国内全体では影響はさらに数倍に拡大する可能性がある。これらの CO₂ 排出量の増加は短期的な影響であるが、前述したように鉄道やバスの崩壊を招くことになれば、その分がさらに自動車に移行し CO₂ 排出量の増加につながる。また自動車走行 km あたりの交通事故発生率⁽³⁾を一定とすれば、年間の交通事故死者 250 人増加、負傷者 42,000 人増加と推定される。

さらに派生的な影響として、航空機では減便・地方路線廃止の加速、鉄道（主に JR）では、基幹収益部分である新幹線・特急の収益性低下により、サービス低下・地方路線廃止の可能性がある。また、特に地方都市におけるバス事業者の多くが高速バス事業で市内路線を内部補助している現状から、基幹収益部分である高速バス事業が崩壊すれば、連鎖的に市内路線も維持不能となり全面撤退の可能性がある。

高速道路値下げ（あるいは無料化）自体が税金の投入を不可避とする政策であるとともに、それによる派生的な影響、たとえば路線バス事業者の撤退による代替交通確保も結局は税金の投入によらざるをえないのであり、高速道路値下げ（あるいは無料化）は慎重な議論を要する。

(了)

注(1) www.mlit.go.jp/seisakutokatsu/jyunryuudou/user.html

注(2) 運輸政策研究機構『21世紀初頭の我が国の交通需要—交通需要予測モデル—』2000年3月

注(3) 交通事故総合分析センター『交通統計』各年版より

Ⅲ. 研究大会報告

2009年度の研究大会が、7月18日(土)、19日(日)の両日、関西大学(千里山キャンパス 100周年記念会館)で開催されました。統一論題のテーマは「地域公共交通活性化と交通権の実現への課題」で、6名の自由論題報告、ベ・ギモック大真大学教授(韓国)の記念講演、研究助成報告、下谷富雄氏(近畿運輸局)および辻本勝久氏(和歌山大学)の2名のゲスト・スピーカーを迎えての統一論題報告とシンポジウムがおこなわれました。

両日におこなわれた自由論題報告、記念講演、研究助成報告、統一論題報告・シンポジウムについて簡単に紹介いたします。

1. 初日の自由論題報告と記念講演

初日(18日)は、まず堀内重人会員が「学校MM(モビリティ・マネジメント)の現状と課題」、三村聡会員・尾尾あかね氏が「豊田市逢妻地域における交通権確保に向けた交通安全運動」のテーマで、通学路や生活交通における安全の確保、交通権の

確保について論じました。また、西田敬会員は「環境グルネルとその法制化における新交通政策—ポスト京都議定書をめざすフランスの戦略」をテーマに、フランスにおける環境グルネル会議での議論にもとづいた環境グルネル法案の内容や、新しい交通・環境政策を紹介しています。

休憩とキャンパス・ツアーをはさんで、関西大学に客員研究員として滞在されているベ・ギモック教授が「ソウル市の公共交通体系改変の現状と課題」をテーマに記念講演をされました。ソウル市の高速道路撤去と新バスシステムについては本学会でも取り上げているところですが、ベ・ギモック教授はソウル市の公共交通体系の再編の経緯を述べられるとともに、最近の状況について紹介され、質疑応答でも丁寧に説明されています。

2. 2日目の自由論題報告と研究助成報告

2日目(19日)は午前中に自由論題報告3本と研究助成報告が行なわれました。

国府田論会員は「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」をテーマに、「公共交通の利用可能性を定量化できるシステムの開発」にもとづき、東京都日野市などのデータを利用してその実用性を検証しています。また、島田善規会員は「名古屋圏における交通まちづくりの現状と課題」をテーマに、愛知万博で設置された「リニモ」(リニアモーターカー)が名古屋市近郊における公共交通とまちづくりに与えている状況、そこにおけるNPOの役割について論じています。井本正人会員の「過疎バスの公共性に関する一考察」は、京丹後市(京都府)の公共バスと大野町(高知県)の町民バスの事例を紹介しながら、過疎地域におけるバス運行の公共性と事業性、地域づくりについて論じています。

宝田惇史会員の「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」は、2008年度研究助成金の交付を受けての報告で、島原鉄道南線の存続運動、秋田内陸縦貫鉄道での存続運動から法定協議会設置に関して、市民運動への参与観察、「当事者の声」の聞き取りを通じて、地域公共交通活性化再生法の現場での運用の実態とその意義・課題を論じています。

3. 統一論題報告とシンポジウム

2日目の午前中の報告にも、統一論題のテーマに関わる報告があり、地域公共交通活性化法が公共交通・生活交通にどのような効果・影響を与えているのか(あるいは、いないのか)について検討されていましたが、午後の統一論題報告では、香川正俊会員・上岡直見会員の司会のもとに、外部から2名のゲスト・スピーカーをお招きして基調報告をお願いするとともに、3名の会員からも報告を受けて、「地域公共交通活性化と交通権の実現への課題」に関するシンポジウムをおこないました。

まず始めに、下谷富雄氏（近畿運輸局）は行政の立場から「地域公共交通活性化法の目的と現況について」をテーマに、地域公共交通活性化法の趣旨・目的と、主に乗合バス事業に焦点をあてた現在の状況について概要説明をされています。

また、もうひとりのゲスト・スピーカーである辻井勝久氏（和歌山大学）は「地域公共交通活性化法と交通権の実現への課題」として、「地域公共交通の活性化を通じた持続可能な地域の形成の道のり」は困難であるが、地域住民を含む関係者との情報共有や知識・知恵の結集を通じて、基本的な方針の確立、明確な目標の設定と戦略的な取り組みが重要であることを指摘され、そこにおける地域公共交通連携計画の重要性を強調されています。

これらの基調報告を受けて、土居靖範会員『地域公共交通活性化及び再生に関する法律』の課題克服の検討』では地域公共交通活性化法の積極的な活用とそこでの課題克服の観点から、森田優己会員『地域公共交通活性化及び再生に関する法律』と交通権実現への課題』では地方分権と基礎自治体の役割の視点から、交通権保障の到達点と課題について論じています。さらに、桜井徹会員「地域公共交通活性化法と並行在来線問題」では、並行在来線問題を取り上げる中で、地域公共交通活性化法

の課題について検証しています。

シンポジウムでは各報告を受けての討論がおこなわれ、地域公共交通活性化法の位置づけ、地域公共交通連携計画の具体化、地方分権と基礎自治体の役割などについて、フロアも交えての白熱した討論がおこなわれました。地域公共交通活性化法の法的位置づけと交通権の法的枠組みとの関連について残された課題もあり、来年度の研究大会（日本大学・東京都）に向けてさらに期待が膨らむ充実した研究大会であったと思います。

最後に、今大会のテーマ設定にあたり理事・幹事の皆様にお世話になりましたこと、下谷富雄氏、辻井勝久氏、ベ・ギモック氏や、多くの会員に大会報告をお引き受けいただき、また司会などの労をお取りいただいたこと、大会運営にあたり、関西大学の安部誠治会員、飴野仁子会員およびゼミ生の皆様にお世話になりましたことに、プログラム委員会を代表して改めてお礼を申し上げます。

（プログラム委員長 安藤陽：埼玉大学）



ベ・ギモック教授の講演 (07/18)



講演会場 (07/18)



シンポジウム (07/19)



関西大学千里山キャンパス 100周年記念会館 (07/18)

（キャンパスツアーの写真は 11 頁に掲載）

【参考：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 千里山キャンパス 100周年記念会館 第1特別会議室

第1日【7月18日（土） 13:00 受付開始】

13:30 開会の挨拶 土居靖範（本学会会長）、開催校挨拶 安部誠治（関西大学副学長）

13:40～14:45 自由論題報告1（司会：もりすぐる）

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」

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）

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」

15:15～16:00 〈休憩〉 希望者のみ「関西大学キャンパス・ツアー『高松塚古墳壁画再現展示室及び豊臣期大坂回廊の見学』」

16:00～17:00 記念講演（司会：西村弘）

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

17:00～18:00 総会

18:00～ 懇親会（レストラン紫紺 関西大学100周年記念会館内）

第2日【7月19日（日） 09:00 受付開始】

09:30～11:00 自由論題報告3（司会：山本雄吾）

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」

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」

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）

報告 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〉

12:30～15:20 統一論題報告（司会：香川正俊）

統一論題：「地域公共交通活性化と交通権の実現への課題」

主旨：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。

基調報告① 下谷富雄氏（近畿運輸局）

基調報告② 辻井勝久氏（和歌山大学）

報告① 土居靖範（立命館大学）

報告② 森田優己（桜花学園大学）

報告③ 桜井徹（日本大学）

15:20～15:30 〈休憩〉

15:30～17:00 シンポジウム（司会：上岡直見）

17:00 閉会

IV. 総会速報

2009年度の総会が2009年7月18日に関西大学にて開催されました。以下に概要を掲載します。

1. 2008年度の活動について

1-1. 2008年度事業報告

(1) 全体

・第23回研究大会・総会を開催した（2008年7月26～27日、熊本学園大学）。

・学会誌『交通権』第26号を発行した（2009年3月31日）。

・ニューズレター『トランスポート21』を発行した（4回、昨年より1回増；第32号（2008年9月6日）、第33号（2008年12月10日）、第34号（2008年2月12日）、第35号（2009年4月13日））。

・大会／総会案内を昨年より1週間繰り上げて発送した（2009年6月14日）。

(2) 部会開催実績

・北海道部会 1回（2008年11月16日；道立道民活動センター（札幌市））

・関東部会 3回（2008年12月20日、2009年3月7日、5月16日；いずれも明治大学（東京都））

・中部関西部会 1回 (2009年1月24日;名城大学サテライトキャンパス (名古屋市))

・九州部会 1回 (2008年9月13日;沖縄国際大学 (那覇市))

(3) 理事会開催実績

第1回2008年7月26日 (継続2008年9月2日 (持ち回り)), 第2回2008年12月15日 (持ち回り), 第3回2009年2月5日 (持ち回り), 第4回2009年4月10日 (持ち回り), 第5回2009年7月18日.

1-2. 入退会者

(1) 入会者: 6名 (勇和孝, 芹沢尚達, 杉田正明, 三村聡, 竹生英司, 伊原正和: 敬称略, 申し込み順)

(2) 退会者: 8名 (申し出による=4名, 会費未納退会=4名)

(3) 現会員数: 合計218名 (前回総会時比2名減, 内訳: 正会員198名, 学生会員10名, 賛助会員8名, 名誉会員2名)

1-3. 名誉会員について: 申告・推薦ともに無かった.

1-4. 2008年度決算報告: 第7頁に掲載.

1-5. 研究奨励助成について

(1) 2008年度

・一件の応募があり, 採択された (宝田惇史会員 (東京大学大学院)). 成果は今研究大会で報告された.

・基金の追加寄贈 (100万円) をいただいた.

(2) 2009年度: 採択案件は無かった.

1-6. 国際活動について: 新たな展開は無かった.

1-7. 創立20周年記念事業について: 『数字でみる交通権』編集作業の加速方法を検討する.

1-8. 「交通権学会社会貢献賞」について: 他薦一件について審査の結果, 授賞には至らなかった.

1-9. 日本学術会議に関して: 現在, 保留扱いであり, 決定は10月以降になる.

2. 2009年度の活動に関して

2-1. 2009年度事業計画

(1) 研究関連

① 研究大会・総会

・第24回 (2009年度) 研究大会・総会を開催する (7月18~19日, 関西大学).

・第25回 (2010年度) 研究大会・総会の準備をおこなう.

日程: 2010年7月第2週以降 (開催校事情により決定する)

場所: 日本大学 (東京)

大会長: 桜井徹副会長

3月末までにプログラムを確定するため, 2009年内に自由論題を募集し2月末締切とする.

・第26回 (2011年度) の開催場所は首都圏と関西圏を除く地域とし, 詳細は継続して検討する.

② 部会活動: 各部会の複数開催と大会報告との連動など研究の質的向上を図る.

(2) 創立20周年記念企画: 『数字でみる交通権』の刊行企画内容を精査し, 今年度中に具体的な進展を図る.

(3) 研究奨励基金および社会貢献賞: 応募促進策を検討する.

(4) 国際活動: 交流相手の拡大を含めて検討する.

(5) その他

① ニューズレター『トランスポート21』の発行計画: 年4回発行 (8月31日, 11月30日, 2月28日, 5月30日) とし, 紙面構成を親しみやすいものにする.

② 安全企画報告集: テープ起こしを終了したので, 資料として保存する.

③ 学会公式サイト (ホームページ) の充実: プロバイダー移行について, 継続検討とする.

2-2. 2009年度予算: 第8頁に掲載.

3. 会則の改正について: 入会手続きを改正する.

① 改正内容: 入会推薦者を1名とする.

② 改正理由: 直接事務局への入会申込があった場合, 推薦者2名の選択に困難があるため, また, 会員紹介でも, 2人目の推薦者が結局事務局対応になる場合があるため.

③ 改正案 (第8条):

(旧) 本会に入会するためには, 会員2名の推薦によって理事会に申し込み, その承認をうけなければならない.

(新) 本会に入会するためには, 会員1名の推薦によって理事会に申し込み, その承認をうけなければならない.

4. 九州沖縄部会部会長の交代

現部会長の香川正俊会員が外国留学のため, 下村仁士会員に交代します.

V. 部会だより

1. 関東部会 (担当理事: 戸崎肇, 曾田英夫)

【開催報告】

日時: 5月16日 (土) 13時30分~17時00分

場所: 明治大学 駿河台キャンパス リバティータワー8階1081教室

参加人数: 8名

参加費: 無料

発表内容:

① 「自動化後の竹ノ塚の踏切における遮断時間制御の問題点」 半沢一宜会員

② 「自治体別・公共交通アクセサビリティ指標の考え方と準備」国府田論会員

③ 「交通権と観光」戸崎肇会員

概況:それぞれの発表につき、活発な質疑応答がなされました。

【開催予定】

日時: 11月7日(土) 13時30分より

(詳細は追って連絡します)

2. 中部関西西部会 (担当理事: 森田優己, 山本雄吾)

【開催予定】

日時: 平成21年11月14日(土) 14時00分~17時00分

場所: 名城大学 天白キャンパス 共通講義棟北5階N509教室 (地下鉄鶴舞線「塩釜口」駅1番出口より徒歩10分)

参加費: 無料

発表内容:

① 「地域交通における『官』の役割」山本雄吾会員 (名城大学経済学部)

② 「交通権憲章第11条『交通基本法の制定』の実現へむけて」可児紀夫会員

問合せ先: 森田優己 (masami-m@ohkagakuen-u.ac.jp)

3. 九州沖縄部会 (部会長: 下村仁士)

【開催報告】

日時: 2009年7月25日(土) 14時00分~17時00分

場所: 熊本学園大学 本館2階特別会議室

参加者: 8名

参加費: 無料

発表内容:

① 「地域公共交通の整備における『公平性』のあり方について」前田善弘会員 (全国鉄道利用者会議)

② 「交通における『公共』『公共性』の再定義に向けての試論」勇和孝会員 (九州大学法学部学生)

概況: 当日は、記録的な大雨の中で交通機関の運休が相次ぎ、一時は開催が危ぶまれましたが、会員からは8名の参加がありました。前田会員、勇会員両会員からの報告を受けた質疑応答では、活発な議論が展開され、懇親会にまで議論が持ち越されるほどの盛況さでした。報告者からの意欲的かつチャレンジフルな報告内容と、参加者の問題意識が、相乗効果をもたらしたものと思われま

【開催予定】

・来年3月頃を予定。

VI. 理事会より

◆「交通権学会社会貢献賞」の推薦をお願いします

本賞は、交通権の普及と定着のため活動を続けている本学会として、個人または団体による交通権の前進のために有用な社会的実践を顕彰するものです(2005年7月設置)。

【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。また、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31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。

不明な点があれば事務局までお問い合わせ下さい。(推薦・自薦のための用紙は本学会のホームページからダウンロードできます。)

【選考・授与】 選考は学会内に設置した選考委員会が行い、各年度の研究会・総会の会場において授与します。

【その他】 授与された個人又は団体は、研究会の場及び会誌「交通権」誌上において、表彰対象となった事業について報告する義務が生じます。

VII. 情報ファイル

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: 次号掲載分は11月15日(必着)
- ・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 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)

交通権学会 2008年度事業会計決算

自2008年7月1日 至2009年6月30日 単位:円

収入の部						支出の部					
摘要	2007年度決算	2008年度予算	2008年度決算	予算比	前年比	摘要	2007年度決算	2008年度予算	2008年度決算	予算比	前年比
前期繰越金	1,167,715	726,531	726,531	0	-441,184	大会費	266,949	160,000	271,872	111,872	4,923
会費	928,000	850,000	963,920	113,920	35,920	通信費	80,415	100,000	172,805	72,805	92,390
寄付金	0	0	1,002,372	1,002,372	1,002,372	印刷費	20,662	10,000	0	-10,000	-20,662
会誌売上	3,790	10,000	16,000	6,000	12,210	会誌制作費	885,532	450,000	341,386	-108,614	-544,146
受取利息	88	80	0	-80	-88	特別事業費積立	0	800,000	800,000	0	800,000
雑収入	70,000	50,000	0	-50,000	-70,000	部会活動費	0	30,000	10,000	-20,000	10,000
立替金返還	0	0	0	0	0	国際交流積立金	0	0	0	0	0
						事務費	189,504	80,000	63,872	-16,128	-125,632
						予備費	0	0	0	0	0
						研究奨励基金へ			1,000,000		
						次期繰越金	726,531	6611	48,888	42,277	-677,643
合計	2,169,593	1,636,611	2,708,823	1,072,212	539,230	合計	2,169,593	1,636,611	2,708,823	72,212	-460,770

2008年度国際交流特別会計決算

自2008年7月1日 至2009年6月30日 単位:円

収入の部					支出の部						
摘要	2007年度決算	2008年度予算	2008年度決算	予算比	前年比	摘要	2007年度決算	2008年度予算	2008年度決算	予算比	前年比
前期繰越金	20999	20999	20,999	0	0	国際交流費	0	0	0	0	0
今期繰入金	0	0	0	0	0	予備費	0	0	0	0	0
合計	20,999	20,999	20,999	0	0	次期繰越金	20,999	20,999	20,999	0	0

2008年度研究奨励基金特別会計決算

自2008年7月1日 至2009年6月30日 単位:円

収入の部					支出の部						
摘要	2007年度決算	2008年度予算	2008年度決算	予算比	前年比	摘要	2007年度決算	2008年度予算	2008年度決算	予算比	前年比
前期繰越金	820,029	470,029	470,029	0	-350,000	今期支給額	350,000	200,000	200,000	0	-150,000
今期繰入金	0	0	1,000,000	1,000,000	1,000,000	次期繰越金	470,029	270,029	1,270,029	1,000,000	800,000
合計	820,029	470,029	1,470,029	1,000,000	650,000	合計	820,029	470,029	1,470,029	1,000,000	650,000

2008年度20周年特別事業特別会計決算

自2008年7月1日 至2009年6月30日 単位:円

収入の部					支出の部						
摘要	2007年度決算	2008年度予算	2008年度決算	予算比	前年比	摘要	2007年度決算	2008年度予算	2008年度決算	予算比	前年比
前期繰越金	0	0	0	0	0	次期繰越金	0	800,000	800,000	0	800,000
新規積立	0	800,000	800,000	0	800,000	合計	0	800,000	800,000	0	800,000
合計	0	800,000	800,000	0	800,000						

<収入>

・雑収入ゼロは、安全企画報告集を発行できなかったため

<支出>

- ・通信費の膨張は、いちどニューズレターを定形外郵便で発送したためなど
- ・特別事業費は、20周年記念出版へむけた積立
- ・部会活動費は領収書未着分があるため計上が少ない
- ・国際交流は、当面のめどがないため特別会計への繰入を中止
- ・大会費の膨張は、予算を開催校経費のみ計上したため
- ・会誌制作費の07年度は二年分を支払ったため過大になっている
- ・次期繰り越しの激減は、特別事業会計を別途設置したため

(参考) 2008年度大会収支計算書

単位:円

収入の部		支出の部	
参加費	48,000	大会事務費	42,062
懇親会費	0	大会会議費	120,310
補助金	0	大会会場費	0
その他収入	0		
学会会計より	271,872	懇親会費	0
		予稿印刷費	157,500
合計	319,872	合計	319,872

(参考) 2007年度期末現金計算書

単位:円

残高(費目別次期繰越金)		残高(場所別)	
事業会計	48,888	郵便貯金口座	51,133
国際交流会計	20,999	郵便振替口座	1,636,660
研究奨励会計	1,270,029	現金	500,000
合計	1,339,916	未払い立替金	-847,877
		合計	1,339,916

交通権学会 2009年度事業会計予算

自2009年7月1日 至2010年6月30日 単位：円

収入の部					支出の部				
摘要	2008年度予算	2008年度決算	2009年度予算	前年比	摘要	2008年度予算	2008年度決算	2009年度予算	前年比
前期繰越金	726,531	726,531	48,888	-677,643	大会費	160,000	271,872	250,000	90,000
会費	850,000	963,920	900,000	50,000	通信費	100,000	172,805	120,000	20,000
寄付金	0	1,002,372	0	0	印刷費	10,000	0	15,000	5,000
会誌売上	10,000	16,000	10,000	0	会誌制作費	450,000	341,386	400,000	-50,000
受取利息	80	0	160	80	特別事業費	800,000	800,000	0	-800,000
雑収入	50,000	0	0	-50,000	部会活動費	30,000	10,000	30,000	0
立替金返還	0	0	0	0	国際交流積立金	0	0	0	0
					事務費	80,000	63,872	60,000	-20,000
					予備費	0	0	0	0
					研究奨励基金へ		1,000,000	0	
					次期繰越金	6,611	48,888	84,048	77,437
合計	1,636,611	2,708,823	959,048	-677,563	合計	1,636,611	2,708,823	959,048	-677,563

- ・大会費は予稿集作成費を計上（これまで予算計上せず）
- ・印刷費は封筒印刷費に充当
- ・国際交流は見通しが立たないため、当面繰入を凍結
- ・通信費は抑制を図る
- ・部会活動費は開催部会に必ず支給する
- ・特別事業費の積立は2008年度で終了

2009年度国際交流特別会計予算

自2009年7月1日 至2010年6月30日 単位：円

収入の部					支出の部				
摘要	2008年度予算	2008年度決算	2009年度予算	前年比	摘要	2008年度予算	2008年度決算	2009年度予算	前年比
前期繰越金	20,999	20,999	20,999	0	国際交流費	0	0	0	0
今期繰入金	0	0	0	0	予備費	0	0	0	0
合計	20,999	20,999	20,999	0	次期繰越金	20,999	20,999	20,999	0
					合計	20,999	20,999	20,999	0

2009年度研究奨励基金特別会計予算

自2009年7月1日 至2010年6月30日 単位：円

収入の部					支出の部				
摘要	2008年度予算	2008年度決算	2009年度予算	前年比	摘要	2008年度予算	2008年度決算	2009年度予算	前年比
前期繰越金	470,029	470,029	1,270,029	800,000	今期支給額	200,000	200,000	0	-200,000
今期繰入金	0	1,000,000	0	0	次期繰越金	270,029	1,270,029	1,270,029	1,000,000
合計	470,029	1,470,029	1,270,029	800,000	合計	470,029	1,470,029	1,270,029	800,000

2009年度20周年特別事業特別会計予算

自2009年7月1日 至2010年6月30日 単位：円

収入の部					支出の部				
摘要	2008年度予算	2008年度決算	2009年度予算	前年比	摘要	2008年度予算	2008年度決算	2009年度予算	前年比
前期繰越金	0	0	800,000	800,000	次期繰越金	800,000	800,000	0	-800,000
新規積立	800,000	800,000	0	-800,000	記念出版費用	0	0	800,000	800,000
合計	800,000	800,000	800,000	0	合計	800,000	800,000	800,000	0



高松塚古墳壁画再現展示室見学 (07/18 キャンパスツアー)



豊臣期大坂図屏風見学 (07/18 キャンパスツアー)

トランスポート 21 第 36 号

発行日 2009年08月31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/>