



重要なお知らせ

- ◆ 2010 年度研究大会（2010 年 7 月 17～18 日，日本大学）の統一論題は「交通基本法と交通権の展開」です。
- ◆ 2010 年度研究大会の自由論題報告を募集します。
- ◆ 研究助成金対象研究を募集します。

I. 最近の研究から／随想

競争，公正，そして公共性
戸崎 肇（早稲田大学アジア研究機構）

昨年，民主党政権が誕生し，前原氏が国土交通大臣に就任して以来，従来交通政策の聖域とされてきた分野に次々と改革のメスが投げられることになった。その手法については賛否両論あるだろうが，個人的には評価すべきものを多く含んでいると考えている。

その中で，筆者もマスコミを中心に見解を求められることが多くなった。主に日本航空とタクシーの問題である。前者は法的整理に至るまでの経緯と，これからどうすべきか，あるいはアライアンスをアメリカンとデルタのどちらと組むべきかと，いうことについて，後者は再規制の方向が果たして正しいのかということだ。

その内容は多岐にわたるものの，筆者の側からの論点は次のようにまとめられる。すなわち，公正な競争となっているのかどうか，そしてそれに公共性という観点が加わってきた場合，どのように競争に修正が加えられるべきなのか，ということである。

日本航空の場合は，法的整理が行われ，公的資金が注入される中，全日空との間の競争をどう公正なものに保つか，あるいは ATI（独占禁止法適用除外）の申請をめぐる，アライアンス間の競争関係がどうあるのが健全化とい

うこと，そして米国で言えばチャプター・イレブン（米国破産法 11 条），日本では今回の日航の措置のように，本来，市場競争で敗れたものが再度強化させて復活を遂げることが市場競争において是認されるべきなのかどうかといった大きな問題にまで関係してくる。

タクシーの場合は，「規制強化」が本当に利用者の理解を得られるものなのか。既存業界の癒着ではないのかという外部からの素朴な疑問がある。

筆者は，常に公正な競争のためのルールを見直し，それを遵守させるための体制を構築し，それを適切に運営していくことの意義を説いているのだが，それ自体が非常に難しいことも十分に認識はしている。常に変貌し，把握するのが難しい市場をどのようにモニターし，ルール違反に対して的確なタイミング，方法で改善を強制するのか。具体的に，かつ早急に検討，考案しなければならないことは山積みである。

しかし，ことは実生活に大きく係ってくることだけに，ともかくも走りながら検証していくしかない。だからこそ，システムを変更した場合の定期的，かつ機動的な見直しの体制を整えることが重要なのだ。

これに公共性という軸を重ねた場合，交通だけを強調すれば，他の政策との間で予算の取り合いが生じかねない。この点では，交通政策が，福祉政策，健康医療政策など，他の政策との連動性の中で論じられ，その効果が検証されていくことが求められよう。

ともかくも，今，交通政策は大きな節目に差し掛かっている。柔軟な視線から，交通政策を総合的な視点から見直しつつ，その競争による創意性の発揮と公正な競争の厳格な管理，さらには公共性の保障という難しい同時方程式の解を求めていかなければならない。そして，政策形成にどこまで具体的に係りをもつことができるか。学会の存在意義も社会からは厳しく問われているのではないかと思っている。

（了）

〔編集部より：次号は岡崎理事の予定です〕

II. 投稿

高速道路無料化の社会的影響【続報】 上岡直見（環境自治体会議 環境政策研究所）

筆者はトランスポート No. 36(2009年8月)に「高速道路無料化の社会的影響」を報告した。そこでは、既に知られている交通手段分担率モデル^{*1}を利用して、高速無料化による公共交通(鉄道・バス・航空機)から、自動車への転換を推計した。この報告の段階では、どの区間を無料化するか示されていないため、全国一律の無料化を想定しており、簡略化した条件を用いている。

その後、すでに報道されたように、財源の制約や渋滞の状況などを勘案して、2010年度から限定的な無料化の社会実験が実施されることになった。その具体的な区間は国交省の資料^{*2}を参照していただきたい。国交省は「勘案」と説明するが、たとえば北海道については、図に示すように、J R北海道の中・長距離部門のドル箱である札幌(岩見沢)～旭川間・札幌～帯広間などとまともに重なっており、鉄道輸送への打撃は大きい。



ここで、札幌(岩見沢)～旭川間・札幌～帯広間について、J R北海道にどのような影響があるかを試算する。その手法は、前報と同様の手法である。その結果、J Rの利用者(主に特急利用)が、札幌(岩見沢)～旭川間において25%減・札幌～帯広間において35%減と推定される。これはJ R北海道の経営に重大な打撃をもたらす。「社会実験」とされるが、この状態が恒常的に続くとなれば、J R北海道としては、ドル箱路線をすぐに廃止することはないにしても、よ

り経営状態の厳しいローカル路線からの撤退を検討せざるを得なくなるであろう。

一方、マニフェストとともに提示された民主党の政策集『INDEX2009』には、自動車関係諸税の整理をするとともに、「自動車の資産性や温暖化ガスの排出、交通事故、騒音などの社会的なコストに着目し、負担を求めることとする」との記述がある。もし自動車のユーザーが社会的費用を正當に負担するならば、自動車の利用は相対的に高くつくことになり、鉄道へのモーダルシフトが促進される。

現在、社会的費用の数値としてよく引用されているのは兒山・岸本による推計^{*3}である。それによると、推計の条件等によっても異なるが、乗用車1km走行あたり、20～50円でいどの数字となる。かりに低いほうの数字を採用したとしても、もしその費用を自動車ユーザーに賦課したとすれば、鉄道へのモーダルシフトの促進によって、札幌(岩見沢)～旭川間では、J Rの利用者が40%増、札幌～帯広間では60%増となる。

現状のJ R北海道の経営は、おおまかにいうと、年間の営業収益が850億円、営業費が1150億円で、300億円の営業損失であるが、これに対して、J R発足時に用意された経営安定化基金の運用収益300億円を充てて見かけの利益を計上している。

もし自動車のユーザーが社会的費用を正當に負担するならば、前述のようなモーダルシフトの効果によって、J R北海道ほか三島会社といえども、経営安定基金によらずに収支均衡が不可能ではないほどである。言いかえると、自動車のユーザーが社会的費用を負担していないために、その分が、自動車を利用しない国民も含めた全体の負担となっていると考えることもできる。

*1 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。

*2 国土交通省「平成22年度 高速道路無料化社会実験計画(案)について」

*3 兒山真也・岸本充生「日本における自動車交通の外部費用の概算」『運輸政策研究』vol.4, No.2, p.19, 2001。

(以上)

III. 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：02月13日（土）13時30分～16時45分
 場所：地球環境パートナーシップオフィス 会議室
 参加者：26名



① 桑谷（くめや）貴司（日本大学商学部）「都営地下鉄と東京メトロの経営統合問題」

〔概要〕 現在、東京都内の地下鉄は東京メトロと東京都の二事業者により運営されているが、今これらを統合しようという議論がなされている。特に、東京都副知事の猪瀬直樹氏が積極的に推進している。収益性のいい東京メトロと借金の多い都営を合併することによって、債務返済を容易にする事が狙いであるようだ。その合併の必要の是非を「歴史」「運賃」「財政」の3つの観点からこの問題を検討した結果の発表である。

「歴史」では輸送力不足を解決するために東京メトロの前身の営団と東京都で建設してきたわけであり、地下鉄建設がひと段落した今必ずしも2つの事業者で運営する意義がないのではとの結論を得る。

「運賃」では、事業者二つになることで生じる利用者の不利益とは何か。その回答は運賃較差であり、乗り継ぎに生じる「併算制」である。幡ヶ谷から築地、亀有から田端を例に取り、経由の違いで運賃に較差が生じる。これらを解消するには、共通運賃制の実施により解消することであり、そのためには地下鉄を一元化する必要はないとの結論となる。

「財政」では両社の経営状況の違いは統合にどのような影響があるのか。経営状況を比較すれば、東京メトロの収益性は高いことがわかる。猪瀬直樹氏の狙いもこの点にあるといえる。

しかし、都交通局には都電・バス事業があり、地下鉄を切り離れた際に残った事業をどのようにするのが問題である。従って地下鉄事業の切り離しは厳しいのではないかと結論される。

最後に「経営統合は必要か」との結論では「歴史」では一元化されてもいいが、「運賃」では一元化は不必要、「財政」では、都営の地下鉄事業の切り離しは厳しいという結論である。また、一元化に関しては、①バスなども含めた統合を検討すべきでは、②首都の交通体系を構築する観点から議論を— という提言があった。（曾田英夫）

② 国府田諭（社会構想研究所・客員研究員）「日本版PTAL（公共交通アクセシビリティレベル）研究の現段階」

〔概要〕 7月の大会で報告した「公共交通アクセシビリティ」を指標化する研究について、その後の進展の報告である。

交通権を考える上で、ある地点や地域における公共交通の利用のしやすさを定量化し、地域間で比較分析を行うことは重要である。

まず、「公共交通」「アクセシビリティ」「ダイヤ」「GIS」の用語の説明をする。「アクセシビリティ」とは本研究では「利用やすさ」の意味である。そして、本研究で目指すことは、「ある地点や地域における公共交通の利用しやすさを数値で示す社会指標を確立することである」としている。

その先進例としてロンドンのアクセシビリティの分析がありそれを例示した。

これまでの研究各期の概要を示し、第1期は「考え方と算出手法を課確立」「基本的データを入力」「算出システムを開発」、第2期は「利用データにバスと土地利用を追加」「アクセスレベルをフロー化」してきた。今年1月より第3期に入り「英国のPTAL手法を検討」「第2期までを含む包括的な社会指標」として「日本版PTAL」を構想としている

本報告では第2期までの研究成果であったが、最後に具体的な成果を発表があり、非常に興味深い発表であった。

（曾田英夫）

③ 上岡直見（環境自治体会議）「新政権の交通政策の評価と研究課題」

〔概要〕 民主党は選挙時に「マニフェスト」「政策集」を

発表した。これらのなかには前政権では言及すらされなかった要素が含まれているにも関わらず、新政権では「高速道路無料化」と「暫定税率廃止」だけが突出して取り扱われている。

まず、民主党の国土交通政策を「マニフェスト」「政策集」から拾ってみる。「総合交通政策」としては、「交通基本法」の制定、「総合交通ビジョンの実現」が目につく。「地域政策」とすれば「地方の特性を生かした国土政策」、「都市政策」とすれば「人にやさしい地域主権のまちづくり」などとなっている。

国土交通省政策会議の議事が公開されているが、これによれば、交通基本法はまだ具体的なスケジュールに載っていないようである。

次に、高速無料化に関する評価を「物価への影響」「温暖化対策になるのか」の2点から分析している。前者では「平均的な世帯でみると1カ月の消費支出が200円程度低下する」とし、内需拡大につながる効果ではないと結論づける。後者では6つの研究結果を検討する。1つは削減、残り5つは増加という結果になっている。これらはそれぞれ設定しているモデルの制約の違いから生じるものであり、どれも正しくて、どれが間違っているとは言えないとしている。

最後に「コンクリートから人へ」の数量的検証では、即効的な経済・雇用対策では、どうしても「コンクリート」、いわゆる「ハコモノ」となってしまうが、社会保障・福祉に投資した場合はどうかの検討を行っている。その結果、「ハコモノ」「社会保障・福祉」に1億円を投資した場合、「社会保障・福祉」の方が付加価値にして7パーセント増加し、二酸化炭素の発生は32パーセント少なくてすむ。すなわち、経済的にも、環境的にも効率の良いシステムであるといえる。

まとめとして、「脱自動車社会」といっても、自動車の負の側面を指摘するだけでは実効性はない。具体的な代替案・制度・財源的手段がなければ実現できない。いずれにしても、仮に交通基本法が成立したとしても、それだけで交通権の保障に具体的な進展が期待されているわけではない。むしろ個別の関連法や、自治体レベルの条例も重要であろう。政策・財政・技術面からの研究上の支援が必要であるとしている。

具体的には①交通権の観点では、どこに・どれだけ・どのような側面で困っている人の実態調査がなければ対策がスタートしない。②どの手段でどれだけ交通権の補完効果

があるか、整理が十分でない。③モーダルシフト等、協力した人が得をするシステムになっていない。たとえばモビリティマネージメント(MM)は興味深い取り組みであるが、協力しない方が得をするシステムなのでいずれ行き詰まる。④責任分担が曖昧、誰が・何を・どれだけすればいいのか整理されていない。⑤制度・財源が整備されていない。以上が、今後の研究・活動の課題である。(曾田英夫)

【開催予定】

日時：2010年05月15日(土)13時30分より

場所：未定

詳細は決まり次第お知らせします。

報告希望者は曾田までお知らせください。

2. 九州沖縄部会(部会長：下村仁士)

【開催予定】

日時：2010年03月20日(土)14時00分～17時00分

場所：福岡市立早良市民センター 第3会議室

(地下鉄空港線藤崎駅、西鉄藤崎バスセンターに併設です)

〒814-0006 福岡市早良区百道2丁目2番1号

電話 092-831-2321(代表)

参加費：無料

報告内容：

- ① 香川正俊(熊本学園大学)「九州新幹線・鹿児島ルート
の全線開通と観光開発」
- ② 西島衛治(九州看護福祉大学)「自動車運転操作ミスに
関するアンケート調査結果」

◆部会終了後、親睦会の開催を予定しております。

◆会員以外の出席も歓迎します

問合せ先：下村仁士

〒810-0054 福岡市中央区今川1-12-8-306

電話 092-731-5161, 携帯電話 090-1926-6433

e-mail shimomura_h@nifty.com

IV. 理事会より

1. 次回大会(2010年7月17～18日, 日本大学(東京)) について

(1) 統一論題について

テーマを「交通基本法と交通権の展開」とし、報告者を

3月中旬までに決定します。

(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18日とし, 3月末までにプログラム委員会で確定します。(募集詳細は別掲)

なお, 予稿集用原稿締切りは6月中旬とします。

2. 入/退会会員について

(1) 下記の2名の入会を承認しました(敬称略)。

・居川正仁, 戸田千速

(2) 下記の退会者がありました(大会以降・敬称略)。

・谷田義弘, 中島廉(以上本人申請)

・儀我壮一郎(逝去)

3. 社会貢献賞について

1件の推薦がありました。審査委員会で審議します。

4. 研究助成対象研究の募集について

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。(募集詳細は別掲)

■ 自由論題報告を募集します ■

本年の研究大会(2010年7月17~18日, 日本大学(東京))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」は取り消されず(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(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報告の概要

◆締切り: 2010年3月18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.ritsume.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りますので, 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。理事会にて審査し, 結果を6月初旬に本人宛に通知します。

なお, 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。

【参考】

◆2008年度の助成金の支給実績額は20万円(1件)でした。

【応募資格】

◆40歳未満(2010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)

【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用途

◆判型・枚数: A4判4頁以内

◆締切り: 2010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りますので、再度ご連絡下さい。

V. 情報ファイル

1. 図書紹介

■ 上岡直見「高速無料化が日本を壊す」コモンズ、2010年2月、四六判、196頁、定価1890円（本体1800円）、ISBN 978-4-86187-068-2

新政権の「ムダな公共事業の抑制」「地球温暖化防止」などの政策に逆行するように、高速道路無料化が行なわれようとしている。こうした見当違いの選択に陥る理由は、基本的な情報や分析に基づかずに、期待を結論に置き換えただけの議論に



とどまっているためである。さらに、自動車に依存した社会・経済のあり方を変えずに、表面的な対策で問題を回避しようとするのが、より本質的な誤りである。本書では、専門的な事項をわかりやすく解説し、客観的に数字で、高速無料化の是非と判断する手がかりと、将来への提案を示したい。（上岡直見）

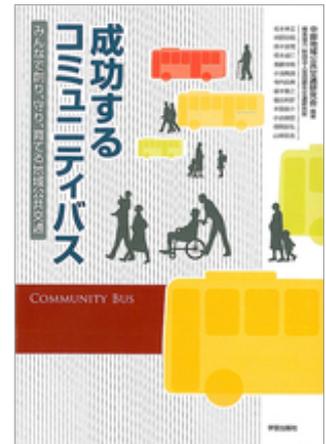
—目次—

- プロローグ 高速無料化の何が問題か
- 第1章 タダの道路はない
- 第2章 高速無料化を基本から考える
- 第3章 交通体系はどうなるか
- 第4章 まち・人・暮らしが壊れる
- 第5章 温暖化の防止に逆行する
- 第6章 持続的な社会と交通

■ 中部地域公共交通研究会編著・（財）豊田都市交通研究所編集協力「成功するコミュニティバス—みんなで創り、守り、育てる地域公共交通—」学芸出版社、2009年11月、

A5判、176頁、定価1995円（本体1900円）、ISBN978-4-7615-1264-4

出版社紹介文によると「公共交通空白地域への、安易なコミュニティバス導入は危険だ。地域の求める公共交通をいかに実現し、守り育てていくのか。改正道路運送法や地域公共交通活性化・再生法を踏まえ、デマンド運行などの新たな技術を織り交ぜつつ、データ収集、サービス水準と費用・需要との関係、地域の参画方法など現場で生かせる知識を網羅」となっている。



観念的な交通論でなく、実際に困っている人の役に立つ情報を提供したいという熱意のみられる好著である。

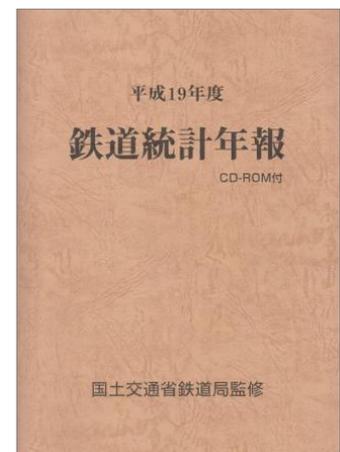
（上岡直見）

—目次—

- 序章 「地域公共交通」の新たな出発を目指して
- 第1章 地域公共交通の危機、そして再構築
- 第2章 コミュニティバスという選択
- 第3章 対象地域の特性とニーズの把握
- 第4章 供給レベルの設定と需要予測
- 第5章 費用負担の計画
- 第6章 みんなで創り・守り・育てる地域公共交通
- 第7章 地域公共交通の将来

■ 国土交通省鉄道局監修「平成19年度 鉄道統計年報（CD-ROM付）」電気車研究会、定価8,400円（本体8,000円）、A4判、612頁、ISBN978-4-88548-114-7

日本の鉄道経営の実績を見る上での基本資料である。発行が遅れに遅れていたが、これで、ようやく平成19年度の実績統計が見られるようになった。今号から発行者が電気車研究会に変わったが、内容は前号までを継



承しており、データの継続性についての問題はないようである。(藤井憲男)

—目次—

1. 運輸 運輸成績表(数量)／運輸成績表(収入)／運輸成績表(延日キロ, 人(トン)キロ, 平均数)／車扱貨物主要品目別輸送実績表
2. 作業量 営業キロ及び走行キロ表
3. 財務 損益計算書／鉄・軌道営業損益／貸借対照表
4. 施設・車両
5. 資材
6. 職員
7. 運転事故
8. 索道
9. 附表

2. 企画案内

■第10回全国路面電車サミット富山大会

テーマ：路面電車がつくる新しいまちづくりの形

日時：2010年5月21日(金) 13:00～17:30

22日(土) 10:00～16:45

会場：富山市・富山国際会議場

主催：同サミット実行委員会

主な企画：

1日目：富山市長などの講演

2日目：(午前) 団体活動報告

(午後) フォーラム

「路面電車の仲間を増やす仕掛け(仮題)」

※本学会青木真美理事が問題提起を行います。

■■■『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05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ご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)

交通権学会ニューズレター『トランスポート 21』第 38 号 (2010 年 02 月 28 日発行)

発行者 近藤宏一(交通権学会事務局長)

編集担当者 藤井憲男, 上岡直見, 近藤宏一

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/Fax 077-561-4691

e-mail kondok@ba.ritsumeit.ac.jp 学会ホームページ <http://www009.upp.so-net.ne.jp/kotsuken-gakkai/>
