



### 重要なお知らせ

- ◆ 2010 年度研究大会は、統一論題を「交通基本法と交通権の展開」として、2010 年 7 月 17～18 日、日本大学商学部砦キャンパスで開催されます。
- ◆ 交通基本法案に対して、学会として、アピールの発表、ブックレットの刊行等をおこなう予定です。（学会アピールに関するご意見をお寄せください（最終頁の用紙をご利用ください））

## I. 最近の研究から／随想

「交通権」（移動の権利）について  
 —— 随想・学会報告を前にして  
 岡崎勝彦（愛知学院大学法科大学院教授）

### 1. はじめに

この間、定年前の現役時代にも増して、退官後の勤務校での日々は、残念ながら、あたかも自転車操業と呼ぶにふさわしい状況に振り回され続け、当学会のために落ち着いて思考をめぐらすことあたわざることまことに残念であり、理事の皆さんをはじめ関係各位には申し訳ないと思う。それでも、時間の許す限りでの参加のたびに気になることの一つに、当学会の基本とすべき「交通権」概念について、会員メンバーは、はたして統一見解を共有しておられるのだろうか、否、案外それでもよしとしておられるのだろうかということに深刻な不安に駆られてしまうことだ。しかしながら、基本法の検討に際しても、あらかじめ共通の統一基準が必要と思うのは私一人ではないものと思うのだが。そこで以下、一般に目にする主たる文献を挙げ、私もまたこの機会に「随想」風に見解を述べておくことにする。

### 2. 「交通権」について

(1) 先ずもって当学会は、会員周知の通り、「交通を権利として探求する学際的・実践的な学会」を標榜するところから、「交通権憲章（1988 年版）」がいう「交通権」とは、爾来一貫して、『国民の交通する権利』であり、日本国憲法の第 22 条（居住・移転および職業選択の自由）、第 25 条（生存権）、第 13 条（幸福追求権）など関連する人権を集合した新しい人権」と規定し、同憲章において交通権の内容を①平等性の原則、②安全性の確保、③利便性の確保、④文化性の確保、⑤環境保全の確保、⑥整合性の確保、⑦国際性の尊重の各保障項目に具体化し、併せて行政・事業者・国民三者の責務を盛った「交通基本法」（仮称）の制定を国に求め、その実現に努力することを誓ってきている。

(2) 次に、国民一般に広く流布されている辞書から「すべての人が、社会的・経済的・地理的条件にかかわらず移動を保障される権利」（広辞苑・第六版）、「市民の移動の自由の確保ないし保障を憲法との関連で積極的に位置づけた新しい人権観念で、1980 年頃から提唱されるようになった。日本では判例上はいまだ認定された権利ではないが、フランスなどでは社会権として、法律上明記されている」（有斐閣経済辞典・第 3 版）。

更に、最近の著作から「交通権学会では、交通権とは『国民の交通する権利』でありより具体的には、表現にはある程度の差異はあるものの、概ね『国民が自己の意思に従って自由に行動し、財貨を移動させるための適切な移動手段の保障を享受する権利』と主張してきた。これは、移動の自由の保障、すなわち自由権と移動の自由を実行有らしめるための手段の保障、すなわち請求権の保障の側面を有するものといえよう」（土居靖範・交通政策の未来戦略・07 年 1 月）とし、あるいは「交通権」を「交通の自由」との発想の異同・社会像の対比で把握するものがある。すなわち、前者の発想が「個人の権利から出発して相互にそれを認める社会が理想的である」とはするが、「しかし、個人の特定の権利は、それが実現される社会のあり方と必ずしも結びつくものではない」ので、後者にあっては「権利間の対立は多様に存在し、その調停あるいは権利の体系化にはより上位の価値理念ないしはそれを備えた社会像が必要」

なので、「そうした社会への接近を目的とする概念」として、「移動の自由」(Liberty)から「交通の自由」(Freedom)へと提唱する(西村弘・脱クルマ社会の交通政策・07年4月)。

(3) 最後に、私は、この交通権につき、偶然の人脈をたどり、和歌山線格差運賃返還請求事件訴訟、信越本線一部廃止許可処分取消請求事件等々にあって、新しい人権の一つとして憲法論からの構築という求めに応じ、その際、自分としては可能な限り交通経済学者をはじめとする各論者の見解を吸収することにより、法的に再構成したつもりで今日に至っている。それでもわが交通権の現況には恥じること大である。以下に見る私の到達点の要旨について、学会総会の前に吟味をしておいていただくと幸いである。

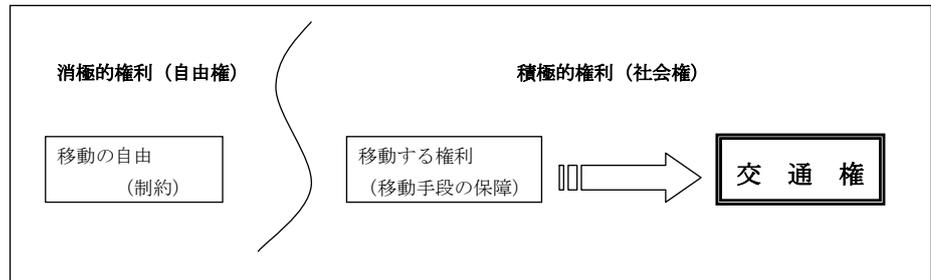
### 3. 「移動の権利」・「交通権」(移動手段の保障)の定義(※資料参照)と内容

(1) 「定義」:「何人も等しく自己の意思にしたがい自由に移動し、生活財貨を移動させるための適切な移動手段の保障を享受する権利」。ここにいう「移動手段」とは交通手段(hard)と交通条件・サービス(内容)(soft)をいう。なお、「交通手段」として陸・海・空における「交通路、交通施設および交通機関」の統一的組合せの下で、国民が「誰でも、いつでもどこへでも安

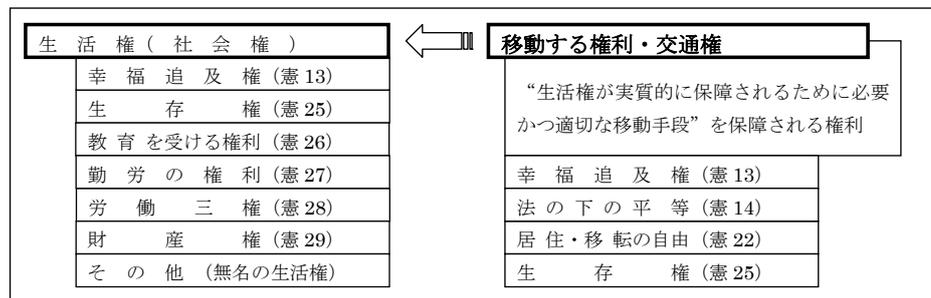
## 交通権概念の概要

岡崎勝彦 (愛知学院大学大学院法務研究科)

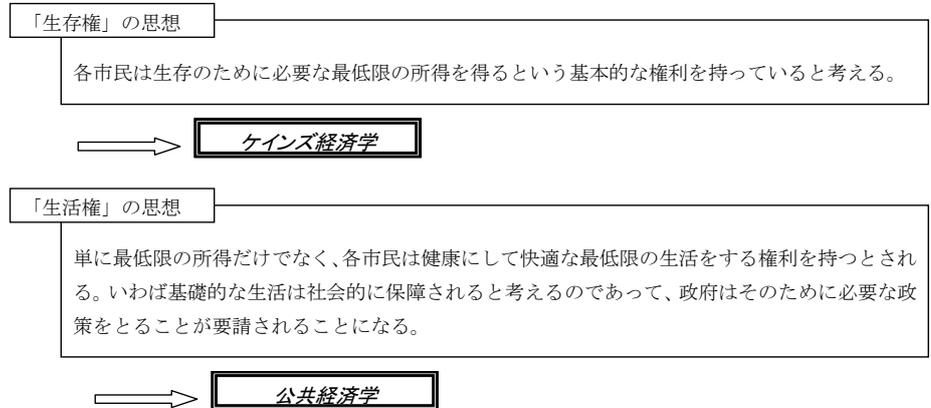
### ■ “移動の自由” から “移動する権利・交通権” へ



### ■ “交通権” と “生活権 (社会権)”

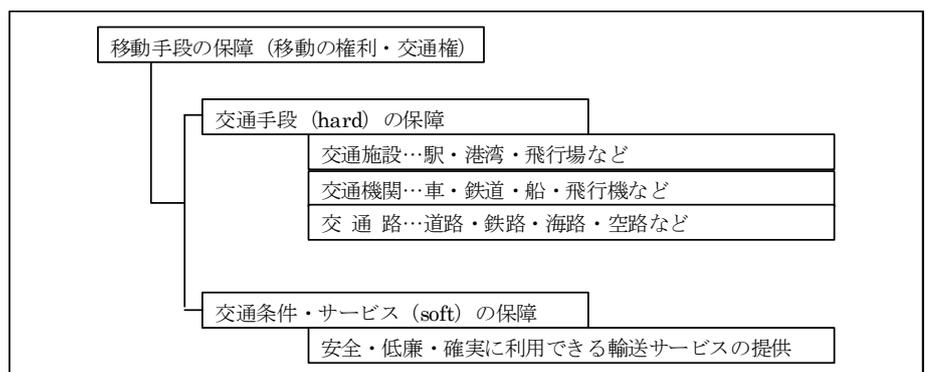


### ■ “生活権” と “生存権”



宇沢弘文著作集 I 岩波書店 p176-177 より

### ■ 交通権概念



全、低廉、快適、正確に移動でき、かつ自由に貨物を送り、受け取ることができる」という「交通条件・サービス」の保障を含むものである。

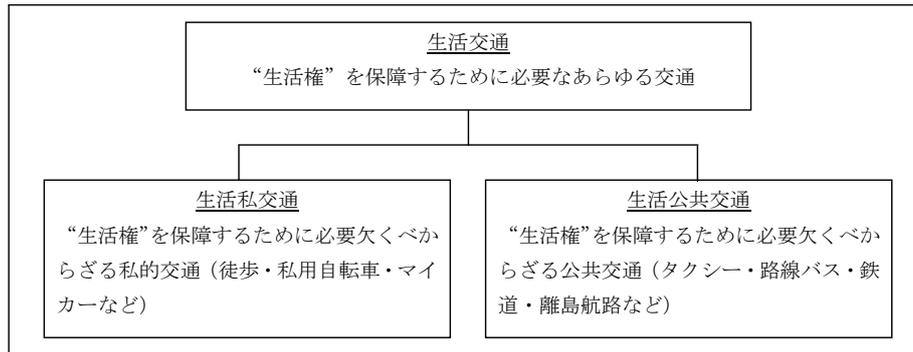
(2) 移動の権利・「交通権」の内容：住民の社会参加の保障手段としての公共交通におけるその具体的内容は、第一に、行政（国・地方公共団体）に対して自己の生活をより良く向上させ、ひいては住みよい国土を建設する手段として、全国的な共同輸送手段としての公共交通について、総合交通計画による建設、維持および整備を要求する住民の生存権に基づく実体的かつ事前・事後手続的権利である。第二に、その権利の実現は、すべての利用者に対して実質的に「平等」に保障されねばならず、利用者の経済的、身体的等の主観的条件の違い、または居住あるいは移動する地域などの客観的な条件の違いによって不合理に差別的取扱を受けてはならない。第三に、安全で可能な限り低廉、便利、正確、迅速な移動手段と交通網が利用者に提供されねばならない。第四に、行政（国・

地方公共団体）は、それぞれの役割と責任において、営利追求を経営目的としない公共交通の設置と管理・運営にあたる。第五に、利用者が当事者たる利害関係人として、運賃をはじめとする輸送条件の決定への参加と輸送便益に関する情報の提供を受けることである。以上の総論的枠組を踏まえて、個別に各論が具体化されねばならない。

(3) 公共交通の課題（現代の交通像）と交通基本法の制定化にむけて 住民の社会参加の手段としての公共交通の課題とは、第一に、公共交通における実質的平等性の確保である。第二に利便性・連続性、第三に経済性、第四に整

**交通権概念の概要（続き）**

■ 生活交通の二類型



■ 参考（日本国憲法関連条文）

第 13 条 すべて国民は、個人として尊重される。生命、自由及び幸福追求に対する国民の権利については、公共の福祉に反しない限り、立法その他の国政の上で、最大の尊重を必要とする。

第 14 条 すべて国民は、法の下に平等であつて、人種、信条、性別、社会的身分又は門地により、政治的、経済的又は社会的関係において、差別されない。（2 項 3 項は省略）

第 22 条 何人も、公共の福祉に反しない限り、居住、移転及び職業選択の自由を有する。（2 項は省略）

第 25 条 すべて国民は、健康で文化的な最低限度の生活を営む権利を有する。

2 項 国は、すべての生活部面について、社会福祉、社会保障及び公衆衛生の向上及び増進に努めなければならない。

第 26 条 【教育を受ける権利、教育の義務】

第 27 条 【勤労の権利及び義務、勤労条件の基準、児童酷使の禁止】

第 28 条 【勤労者の団結権】

第 29 条 財産権は、これを侵してはならない。

2 項 財産権の内容は、公共の福祉に適合するやうに、法律でこれを定める。

3 項 私有財産は、正当な補償の下に、これを公共のために用ひることができる。

合性である。第五に、利用者優先、すなわち公共交通における行政（国・自治体）・供給者（事業者）・利用者の三極構造において利用者の社会参加の利便を優先することにある。利用者をして、移動手段による利益の享有主体として位置づけることにある。第六に生活交通の保障。公共交通の中でも、住民生活に密着することにより「地域住民の足」として、社会参加のための必要不可欠の移動手段として「公共性」の高い生活公共交通を行政（国・自治体）の「責任」でもって保障することにある。

#### 4. 今後の課題

- (1) 「交通権概念」(移動の権利)を積極的に統一化を図ることの要否を問いたい。
  - (2) 交通権憲章にいう「交通する権利」の適否を問いたい。
  - (3) 近時の見解(「交通権保障は具体的権利でなく思想」、「交通権保障を移動手段の保障に自己目的化してはならない」等々)の適否を問いたい。
- (了)

## II. 報告

**理事懇談会(2010.05.14)の報告**  
森田優己(桜花学園大学)

交通権学会会員の皆様、昨年末以来、交通基本法制定へむけた動きが本格化しています。国土交通省主催による交通基本法検討会が計12回開催され、有識者・事業者からのヒアリングが実施されています。交通権学会からも、土居会長、上岡副会長が第1回の意見聴取に招かれました。

この間、2010年2月1日から3月2日の期間に、『交通基本法』の制定に向けた意見の募集が行われ、それを受けて、3月には、「交通基本法の制定と関連施策の充実に向けて—中間整理—」が、「人々が交わり、心の通う社会をめざして」という副題付で発表されました。その後、4月8日から5月7日を募集期間として、『交通基本法の制定と関連施策の充実に向けて—中間整理—』に関する意見募集が再度実施されました。会員の皆様には、個人やグループで意見募集に応じた方もいらっしゃると思います。

今般、交通権学会理事会は、「交通基本法」制定へ向けて、学会としてどのような取り組み方をするのか等について協議するため、理事懇談会を開催しました。以下、その内容をお知らせします。

#### 1. 理事懇談会の議題

- ① 「交通基本法」制定へ向けた学会としての取り組み
- ② 「交通基本法案」の評価と学会としての研究課題

#### 2. 開催経過

日時：5月14日(金) 13時～16時

場所：関西大学高槻ミュージックキャンパス内 社会安全学部 共同研究室

配布資料：①上岡理事「交通基本法の中間整理と交通権研

究の課題」②国土交通省「交通基本法の制定と関連施策の充実に向けて—中間整理—」③宇都宮理事「民主党交通基本法案に対する意見の総括」(人と環境にやさしい交通をめざすHPより転載)④学会メーリングリスト上での主な意見

3. 出席者：土居会長、近藤事務局長、安部副会長、青木、小山、戸崎、西村、森田の各理事  
(文書参加)上岡副会長、桜井副会長、香川理事

4. 議題①「交通基本法」制定へ向けた学会としての取り組みについては、時期を逸することなく、ともかく「交通基本法」を成立させることが大切であるという認識にもとづき、交通権学会としては、「交通基本法」制定の動きを歓迎し「交通基本法法案」を積極的に受け止めている旨の学会アピールを採択し、プレスリリース及び国土交通省・関係団体などに送付すること、および、国土交通省に対して、現行法案にみられる不十分点や「交通権」保障を実質化するために可能な条文等の修正を求める意見書を提出することを、7月の総会において提案することにしました。

5. 議題②「交通基本法案」の評価と学会としての研究課題については、以下のような意見交換を行いました。当日の議論の順番にそって、出された意見を箇条書きで紹介します。

#### 【移動権か交通権か】

- ・フランスでいう交通権というのは、移動の自由、あるいはアクセスできる権利、または貨物輸送の自由を総称して交通権と言っているのだから、ここで移動権という言葉がつかわれていても趣旨は同じ。交通権という言葉がなくても違和感はない。

- ・最初に民主党が法案をつくった時にも、裁判でも一度決着がついているので、そういう言葉(「交通権」)をもう一度持ち出すのは、いかがなのかという議論があった。

- ・交通権と移動権という言葉の違いにはこだわらなくていい。

- ・第一次案の策定時に、交通権は新しい権利の設定になるということで、内閣の法制局がこだわって反対した。

- ・移動という言葉であれば、憲法の中に入っているので問題ないので、譲歩して、移動権というかたちで進めたという経緯がある。本当は、こだわる必要があるかもしれないが、ここは実質的に法制化をすすめて細部を詰める段階で実をとったほうが良いと思う。

- ・問題は、社会権をどう認めるかである。自由権であれば全然問題ない。民主党案は社会権も含めた移動権のことを

言っているのです、やはり社会権ということで移動権を打ち出さないとな国家がそれを保障していく観点がなくなる。和歌山の裁判で和歌山地裁が交通権という権利を認めることが難しいとした社会的な根拠のひとつは、社会権としてそういうものを認めた時に、国家がインフラを整備する責務を負ってしまうことについて、そういう事が実現可能なのかどうか。当時の裁判所は認めなかった。同じ時期に国会でも議論となり、当時の運輸大臣の三塚さんは、自由権としての交通権であればあると思うが社会権としては認められないという国会の答弁をされている。

- ・自由権として移動権を認めるのは、近代社会というのは移動の自由を認めているので、何人も否定できない。社会権としての移動の権利をやるかどうかの問題だ。民主党案にはそれが入っている。だから、これでいいのではないかと思う。

- ・特に、今回の担当が辻元さんなので、社会権としての理解があると思っている。この機会を逃せば、また元に戻ってしまうので、かなり辻元さんが調整役として動いてもらっているし、直接お話しを伺ったこともあるので、ここは譲歩したいところではある。

- ・第二条の中身がまさにそれだが、内容的にはそうだが、移動権というのはなんとなく言葉の広がり少し欠けるようなところがあって後々問題なのかなあという思いもあり、議論をしていく手掛かりとしては交通権の方がいいのではないかと思う。ただ、まさにどういう名前を法律の中に盛り込むにしても、今やれる話は今やれる話でしかなくて、そういう名前だったから突然大きなことができるわけではおおよさない。まず法律をつくって動かしていくことの方が大事ななと思う。

- ・ただ、この点に関しては、総会の際に説明をしないといけないとは思っている。

- ・英語にすれば right of transport , to ではない。right to になれば移動に係る権利となる。of にすると世界で初めてになる。

- ・移動にすると物理的な意味合いが強くて、コミュニケーションの色合いがうすれてくるが、そこはまあまあ・・・

- ・社会権を加えてその移動権を国家が保障するということであると言われたが具体的に、私が地元でやっていることは、公共交通機関としてのLRTをなんとか導入したいということだ。この移動権だろうが交通権だろうが、自分が歩いて行こうが自動車に乗ろうがとにかく空間を移っていくことだから、どんな手段もある。だが、その中でも特に

国家が保障するにあたって公共交通機関を使ってだれしもが移動できる権利というようなことを地域の特性に合わせて保障することを、どこかにもっとはっきり書いてほしいと思う。

- ・私的交通機関と公的交通機関とをどう共存させていくのか、どう優先順位を付けていくのかは非常に大切である。それは基本理念のところを書いていく。学会としては、例えば、高速道路の無料化と同列に論じられているようなところを、これまでの公益概念とは何だったのかというようなことを追求していくべき。その際には、財源問題のプライオリティをどうしていくかという問題にもかかわる。これは学会の検討課題としてやるべきである。

- ・スウェーデンの例では、ビジネスとしての交通が成り立つようなビジネスエコノミーの領域と社会的にどうしても必要な交通だというのでソシオエコノミーの領域を区別している。前者については私企業が利潤を追求してもよいが、原則として交通の問題はコミュニンの、つまり市町村の問題である。ところが、それがだんだん広域化してきて県単位のものになり、ひとつのコミニンではやれないので、連合体としてのものをつくったり、それでも駄目な場合は国がちゃんと面倒を見る。そうすると、これからは、福祉の一環として考えるようになる問題だと認識している。そういうようなこともぜひ考えてもらいたい。

- ・社会権として交通権を位置づけるべきであると考えている。以前、他のところで勉強会をやった時に、法律の研究者の方から、法案が社会権としての交通権を要求していることがわかることが重要であると指摘された。それには、交通手段を提供するというを明確に書きこむべきであると。移動をすることを保障するというのであれば、誰も移動することを妨げられないということだけしか言っていないようにとれる。

- ・この時、生活交通を保障するのだと言われた。その時、自分は交通手段の区分としての生活交通だと思ったのでよくわからないなという感じがしたが、そうではない。交通権とは新しい権利ではなく、従来の人権概念の中の生活権の延長線上にとらえればよい。その上で、生活権を保障するための交通を提供するという意味で、生活交通が使われていたことがわかった。

- ・ある自治体の交通戦略の議論の中で、事務局案の中に「交通手段を確保する」と書いてある。よく、「交通権という言葉を使わなくても同じようなことがやられてきているではないか」と言われるが、交通権という言葉を使って交通権

学会がこれまでやってきて、すごくそれが浸透してきているのを感じる。行政も、交通権という言葉を使いたくはないが、何とかその内容をくみこんでいこうという動きが今おきていると思う。そういうことを踏まえて考えると、移動権とはニュアンスの異なる交通権をきちんと出していくことも必要である。今、非常に抵抗が大きくて、そこまでたどりつくことができないならば、今回これはこれで出すとしても、学会の中での議論としては、もう一步そこを踏まえて、今回はここまでというような出し方が必要ではないかと思っている。

・移動権という言い方だからだめだという必要はない。しかし同時に、学会は別に法案に責任を持っているわけではないので、交通権という言葉で我々が言ってきたことを盛り込むべきであるという主張は主張としてやっていってもいいのではないか。折衷案的ではあるが、やっぱり最終的に移動権という言葉で落ち着くことを否定することはないけれども、こちらは、言葉の広がりとか社会権としての性格をはっきりさせるために交通権という言葉で主張してきているので、交通権という言葉が使われるのが望ましいし、そうでない場合も内容的に交通権という言葉で表してきたことを盛り込むように要求していくというのはどうか。

#### 【学会としてどう扱うのか】

・通常できることは、ある程度の分析をしてプレスリリースを出すこと。そこから一步踏み込もうとすると、ある種、効果的な何かを狙って動くということになるのではないか。

・基本的には何かそのとんでもないものが出てきたのでつぶさなきゃという話ではなくて、まあ、なかなか意欲的でないやないのという、そこで、もう少しこうしてほしいああしてほしいという話。それで何ができるのかといった時に、ちゃんと研究しろよということではないか。いいものできたけど、ここは何かならないかという意見書をあげるぐらい。

・基本的には、交通基本法であって、交通という言葉は根幹にある。そのうえで、その中の扱いとしての権利の在り方というのは、交通権は確かに重要な概念ではあるけれども、時代が変わってきて、だから、交通権自体というのをわれわれが見直さなければならない。暫定的にこの段階では基本的な枠組みがあるので、学会としては、細則をどういうふうにするのかということだ。読んでわかるとおり、基本法には実質的なものはほとんどないので、財源の問題、優先順位の問題、そういったものをこれから学会として出していったら、細則の施行に先んじて研究して出していくこ

とが必要ではないかと思う。そのために、大会の段階で、これに対して、この学会としてはどういうふうな迎え方をするのかということ提言するのがいいのではないかと考えている。学会として足並みがばらばらになって、つぶしてしまっただけではいけない。足並みがそろってないとまずいと思う。それを学会の立場で今度の大会で確認する。それに先んじてアピールを出しておくのが、ありかと思う。

・せっかく交通権学会が四半世紀もあるのだから、やっぱりひとこと、ここに交通権学会ありとアピールしたいところだ。

・プレスリリースをきっちりやることと、各政党や関連する議員などにこちらとしての見解を送ることはそれなりに意味があると思う。この間、事務局に大手メディアなどからいつか問い合わせがあるように、メディアの関心も交通にむいているようなので、ネガティブキャンペーンが起こる危険性もあることをふまえて、そういう意味では先手を打てば、少しでもメディアに影響を及ぼすことができるように思う。

・交通基本法案の構造を大きく組み替えるということが必要であれば、早い目に動かなければならないが、基本的にこの第二十六条までを認めたいうえで、個々の論点で付け加えてほしいというような話をするのであれば、来年の通常国会に上程するようなので、まだ十分間に合う。大枠のこの骨格でいいかどうかという評価を学会としてくださなければならない。

・そういう意味では、どう取り組むかと基本的な評価をどうするかは裏腹になる。

・フランスの交通基本法は条項が多いが、それと民主党案を比べた時に、大きく違う点が2点あり、フランスは交通機関別の機能と役割をいれていること、日本の場合はそれが無い。また、比較的若い条に、安全確保のために国が定めている労働に関する法令を順守しなければならないと定めている。一応、法案も第三条には安全という事が入っているが、安全を担保するための事に関しては具体的に入れてない。フランスの場合は、労働条件を担保するのが大事だという観点である。このように、個別の交通手段に関する文言を書き込むのであれば、早く言わないと間に合わないと思う。

・韓国が今、交通基本法案を作成中であるが、韓国の場合は労働条件を入れていないとのこと（2月段階の情報）。

・交通基本法の間整理は意欲的でないなと思ったが、なぜ、交通基本法がいるかという点でいうと、社会的排除、

温暖化策が2つの理由と言っている。将来起こったら大変だという将来の話にしており、現状に対する評価が少し足りない。

- ・現状に対する評価をするうえで、前文があったほうが良いように思う。

- ・「交通基本法」の前文に、なぜ交通基本法が必要かを書き込むべきである。

- ・地球環境問題の話をする時、移動の自由の制約の問題が出てこざるを得ない。それに近いものがちらちらと項目の中にもあるが、国民の責務として述べられている。もう少し、この国民の責務を強く言ってもいいんじゃないかと思う。その時に、移動の自由を保障する移動権ですよという権利だけでは一面的になるような気がしたのだから、さっき少しこだわったところはあった。公共の福祉に反しない限りで移動の自由を有するとして、公共の福祉だけで権利の調整をしようとしているのは、少し、地球環境問題を考えた上では弱い可能性があると思う。

- ・安全の担保については、労働条件とからませていうならば、事業者の責務の中で膨らませればよいのではないか。

- ・安全の確保は、事業者だけの責務ではないだろう。

- ・その場合は、一項目起こす必要がある。

- ・今の議論ではっきりしたことは、個々の内容には入らないが、全体としての交通基本法案の構造は、これでもとりあえずはよしとして、具体的な議論の中で個々の論点にかかわる問題点を入れ込んでいくという方向にするか、それとも、全体構成そのものについて、もっとこうすべきだということを出すかの判断をここですべきだということになる。もし、全体構成について何か言うとしたら、早くする必要があるので理事会の判断で動かざるを得ないが、それでやったとして、通らなかった場合どうするのか、こちらの意見が十分反映されなかった場合もそれはそれとして、全否定するのではなくて、法案の枠内での議論を引き続きやっていくかまえていくかというあたりの判断をしていかねばならない。今の議論でいくと、全体構造についての意見もいくつか出したほうが良いだろう。しかし、それが受け止められなかったとしても、現在の提案されているものをもとにした議論をひき続きやるということで進めてよいのか。

#### 【全体構造についての議論】

##### ① 安全

- ・条文を増やして安全の問題を入れる必要があるのかどうか

- ・交通の維持にかかわる労働条件を定めた厚生労働省の規定については、関係者はきちっと遵守すべきだということを入れるかどうかということ。

- ・目的の中には、環境が入っている、第五条にも環境が入っている。しかし、安全に関しては目的にはなくて、三条以下で書いている。われわれの学会では、安全というのは問題であるので、バランスをとって目的の中に安全を入れることが必要。あまりにも、環境が突出しているような気がする。個人の生命の保障の問題であるので、安全はぜひ盛り込んでいきたい。

- ・目的のバランスをとってもらいたいと思う。

##### ② 環境

- ・環境問題の観点からみると、ただ権利を実現するだけではないという側面がある。前文を入れるか第一章を膨らませる必要があるのではないかと、の3つが問題となるのではないかと。

- ・環境の突出には危惧を感じる。温暖化の問題については少し再検討した方がよいように思う。省エネ型の交通体系をつけるということはよいが、あんまりCO<sub>2</sub>を前面に出した論を立てることは、5年～10年たった時になんだったんだということになりかねないような感じがしている。

- ・今は逆ではないですか。2020年までに25%、2050年には50%、80%とか話している中で、いろいろなことをやらなければいけないとなっている。

- ・それがそれで本当にいいのか。どうもそれは世界の議論の中であやしい。実は、温暖化してないぞという報告がたまたんに、石油どんどん使おうという話になりかねない。

- ・温暖化が本当にCO<sub>2</sub>だけなのかややどうなのかなあということがある。どういうふう整理したらいいのか気になる。この2～3年の環境問題の本などを読むとそこが、この20年の枠組みというのは、地球環境が破壊されているのは間違いないが、温暖化自体はどうなのかな。

- ・それでも、CO<sub>2</sub>が犯人の確率は高い。確かに犯人じゃない可能性もあるかもしれないが、だからといって、それがわかるまでもうちょっと研究をすすめてもらいましょうというわけにはいかない。だから、制約しなくちゃいけない。もし、CO<sub>2</sub>を減らすとなると相当ドラスティックなことを考えないと無理。

- ・前の国際会議でも、日本以外のところははっきりしていない。ヨーロッパの都市交通の中でもCO<sub>2</sub>はあまり強調されなくなっている。

- ・CO<sub>2</sub>だけを錦の御旗にするとそういう側面がでてくる。だ

から、過剰な交通を何とかしなくてはならないというのを意識として入れ込んでいければよい。

- ・温暖化の問題と同時に地域の大气汚染、交通事故など。
- ・社会的費用論で組み立てて扱うとよい。環境への外部不経済という観点から理論を組み立てるのがよい。
- ・地球の歴史からみても温暖化というのは、CO<sub>2</sub>とはけた違いではあるがCO<sub>2</sub>が犯人であることには違いない。我々が今やれるのは、CO<sub>2</sub>のことであればやる事ができる。歴史的に大きな地球規模的なことはできないが、制御できる範囲で取り扱う事はまじめに考えておいてよい。また将来、違った技術がでてくれば、あの時はそれがなかったから苦労したということでもいいのではないか。
- ・自動車の社会的費用論で展開すると、事故の問題、大气汚染の問題があるので、なるべく自動車というのは使用を抑制していったほうがよいということにはなる。それで十分フォローできると思うので、強いてCO<sub>2</sub>に特化したような議論をする必要はない。

### ③広域連携による計画策定

- ・LRTのことで話題になっているが、広域的な自治体の団体を全然想定していないという問題がある。法案では、市町村、都道府県、国という3つである。ただでさえ今、市町村と都道府県のあいだでいざこざがあるのに、あの構造だと全くだめ、広域的な複数の市町村を含むそういったものがつくれるような構造が必要かなと思う。
- ・そういう意味でも、地域公共交通活性化・再生法では、広域的な連携計画をつくりましょうよとしていたのに対して、すごく後退しているところを感じる。せっかくあそこまで持ってきたのに、やっぱりつくった人が違うからなのか、なぜ、活性化法の上ののっかっていけないのかと思う。だから、本当にこの構造がいいか、大枠でいいかと言われた時に、ここまでつくってきた法律があるのに、じゃ、その上に立った法律になっているのかという点で疑問を感じる。この点は細則で詰められる問題なのか、そうではないのかといえば、それは、細則で詰められるような問題ではないような気がする。これまでの政策と整合性がないような気がする。
- ・どの部分がないのか？
- ・広域的な連携計画をつくらうというような、広域にわたる政策。これが、抜け落ちている。ここでは都道府県にしかなくなっていない。
- ・地域活性化のほうは、広域的はどこをさすのか。
- ・自治体の圏域をまたいで、連携計画をつくる。国土交通

省で議論してきた交通圏域を対象としている。そこでの計画づくりが前提になっている。

- ・とすると、運輸局単位でやるということか？
- ・もっと細かい。〇〇村と〇〇村。村と町。町と市。市と市など、県をまたげば県どおし。そのような連携ができるとなっている。そういう観点からみると、運輸連合に近づいたという見方もある。
- ・運輸連合は、鉄道なら鉄道を動かすためのしくみの話なので、行政の話とは全く違う。
- ・ただ、行政自体も連携をしつつ課題を整理していくというしくみをドイツの調査ではみてきた。
- ・その場合、現行の都道府県にかわるものとして、どういものが立案主体としてありうると考えているのか。
- ・地域連携計画を策定するための法定協議議会である。複数の自治体の広域連合のようなところが事務局を担うことが想定されている。
- ・それは非現実的ではないか。
- ・町をまたいでコミバスを走らせる場合などは、両方の自治体が出てこないと話にならない。
- ・その時には、より高次の県が仲介すればよい。
- ・しかし、実際的には県が動けない、動かない。だから、実際、困難さはあるが、どちらかの市や町がイニシアチブをとってやることになる。人間が動く交通圏域に従って連携計画を立てるというところには来ている。この点がまったくこの法案には反映されていない。
- ・前のところでは、地方公共団体が「自然経済的諸条件に応じた」となっているのに、後ろでは市町村となっている。そここのところの書き方の問題だと思う。
- ・書き方の問題ではなく、考え方の問題。交通の在り方を自治体の単位で区切って考えていると受け取れる。
- ・市町村レベルだと法定協議会だつてつくらうとしない自治体が多い。このままだと、計画自体をつくることができない状態にあるということは表明したらよい。
- ・交通は確かに既存の市町村の境界を越えて動いているわけで、それにみあった形での組織をつくらうとそれが計画をつくるのは理想的ではあるが、そのような具体的な政策主体を想定することができないと一からつくらなければならない。アメリカの場合はMPOがつくっているが、それはもともと計画主体が力ないなりにもあったから。でも、MPOを指定して、ああ大変だ、とこうなっている。日本にMPO的なものが曲がりなりにもあるのだったらそこを指定すれうばいいのだが、そういう状況が今ないから、新し

くつくれと言わなければならない。

・それこそが研究課題であって、これからやるものである。交通計画をやる際の細則をつくっていかなければならないと思う。それに合わせればいい。だから、意見としては、現行法制の体系ではこうならざるをえないけれども、将来的に、あるいは、動向としてこういった新しいところが出てきているので、それについては交通権学会において、新しい可能性を提起しそれを盛り込んでいく方向にしていきたいというようなことにしたい。

・活性化法ではかなり大胆に切り込んで地域協議会ということが出てきたので、そこと整合性がつくような形で内容的な膨らみがあるのではないかとこの指摘はしておきたい。

・MPO的な計画機関や実行機関が今はないけれども、それを想定してそういうものを造っていったほうがいいと思うのであれば、それができた時に上手く権限だとか財源だとかを使えるような項文にしておいたほうがいい。

・基本法なので、むしろ、そういうことをしようとした時に手を縛らないような内容になっておいた方が望ましいと思う。「自然経済的諸条件に応じた」のところで、区域を既存の自治体の範囲にこだわるものではないという趣旨が明確になるのであればそれでよいと思う。

・恒常的な組織をつくるとなると、事務組合かなんかをつくらないといけない。具体的には、法令にもとづいて地域協議会をつくるにしても、予算の裏付けがないといけない。ゴミでやっているような事務組合が必要である。鉄道では必要になるが、タクシーは必要ない。バスで一部必要か。制度として具体的な計画を実行あらしめていくための計画主体と管理運営ができれば一番いいので、そうなってくると事務組合みたいなものをつくるということだということでは、問題提起したほうがいいかもしれない。つまり、従来の自治体とは違う枠組みを考えておかないと、移動の範囲とか特性があるので、そこをカバーできないよという入れ込み方は必要かもしれない。

・その次に第十七条として起こす必要があるか。都道府県の中に入れるか。

・今問題になっている関西の空港問題はまさにそれである。

・都道府県の中の記述を膨らませるほうが、県の役割が明確化していいかもしれない。

#### ④施策の優先順位について

・交通モード間の優先付けは難しいと思う。公共交通モードもいろいろなモードが出てきており、そこは抜いてもよいかと思う。どちらにしても、非常に羅列的になっている

ので、優先順位を付ける必要がある。章ごとにほとんどばらばらの順番である。たとえば、第三章第十七条では、交通条件に恵まれない地域の次に移動制約者がきて、その都市部という地域の問題になっているなど。並べ方は今後の学会の課題として取り上げるべき。

・三条から七条までで基本におさえるものはおさえられていると思うが、第二条の移動の権利と基本理念との関係が明確ではないように思う。この権利を支えるために、この基本理念を定め、それを以下の施策で実現していくという形にはなっていないので、すっきりしない。

・フランスの交通基本法のつくりはそうなので、フランスの基本法と対比させて検討するというのも、大会あたりでやってもらいたい。

・六条、七条は、必要だろうか。再び大規模投資をやり直すよというふうに使われかねないと思う。特に高速道路はほしい全国津々浦々までできてしまったので、第二名神とか第二京阪とかを造るという方向にシフトしてきているが、その大きな理由づけが地震で片方がつぶれた時となっている。

・整備したがっている法律になっている。このようなハードではなく、もっとソフト的なものが必要。交通サービスを適切な価格で確保するというところは一切書かれていない。・十七条には、交通施設の整備の促進及び輸送サービスの提供の確保となっている。

・でも、カッコの中は交通施設の整備の促進等となっている。逆に輸送サービスの提供等となっていればわかるけれども。

・次の移動制約者の場合には、設備が先なので交通施設等でもよいが、ここでは交通サービスを提供するために、交通施設の整備が必要であるという論理構成にならねばならない。交通手段の提供でもよい。

・中間整理のまとめのところでは、公助、共助を言っている。だから、もはや公共交通は独立採算だけではやっていけないから何らかの公助が必要であればやるということだろう。もうひとつ共助も強調していて、地域でアイデアを出して助け合うしくみというのをつくったらそのための財源権限といったものは与えたいと思っているという書き方になっている。だから、場合によっては、公共交通でなくてもいいじゃないと言っているようにも読める。

・そう読めたらこまる。

・そう読めてもいいんじゃないかと思う。どうしても公共交通なのか。

・公共交通じゃなくてもよい。超過疎地のように、公共交通さえ維持できないようなところだと何になるかという、助け合いで運びあっているようなこともある。

・自治体が保険料だけ補助している事例もある。  
 ・むしろ、そういうことを考えないと、限界集落では本当に大変なことになっているので、既存の交通体系では無理な状態だ。本当に、そこをどうケアするか、手を差し伸べるかが問題だ。日本の大都市圏は十全と言っていいぐらい公共交通は発達している。

・公共交通が絶対だということではなくて、生活交通を多様に保障するという考え方が盛り込まれるとよい。

⑤その他、欠落している問題はないか

・通学路の危険性の問題も指摘されている。安全の中に労働や自動車の交通安全もあるが、歩行者の安全も必要。

・目的があまりにも簡潔+すぎて具体的な課題や問題意識がみえてこない。地方の衰退、あるいは市場原理の無原則的な適応というものが根底にあるということを見えていないと、なぜこういう事があるかという事が見えてこないと思う。

・ほんとだったら、規制緩和の見直しということも必要である。退出を簡単にできるということの問題。

・要するに、公正な競争基盤の問題。

・そこらへんが本当に入っているかどうかという、あまり見られない。福祉というのも、文面としてはあるが。

・ミニマムの考え方もあまりない。何をミニマムとするのかも難しいことではあるが。

・運賃のところでも、他の国の決め方だと、たとえば、ガソリン価格とつりあうというか、支払い可能などという感じで設定して補助をだすというような考え方があってやっつけているのが多いが、そういうところがない。もうひとつは、複数の交通輸送サービスを使った時の例の初乗り、ゾーン運賃みたいな発想がまったくここではない。

・それは、交通基本法に入れるべきものではない。具体的な施策で具体化すべきであると考える。

・これはあくまで基本法であり、方向づけ法であるから、あんまり個別の施策までいれるとちょっとまずいと思う。

・基本的には利用者が安全で利用しやすい交通、社会的費用もあんまり発生しないような交通体系をつくっていくのだと、自力＝利用者の自力、マイカーの自力、交通事業者の自力でのサービス提供・移動ができないところについては公助でもって移動手段を提供していくなかで等しく、この日本という国の中に居住し生活するものが、住んでいる

地域によって濃淡の差があっても最低限の移動は確保されて社会生活に参加できるという、そういう交通像を日本としてめざすんだという、それだけだと思う。簡単に言ってしまえば。

・それに対する担い手として、行政の在り方を定めればよい。

・交通は現代社会にとって不可欠で必須のものであるということを決めるのが交通基本法である。

・第四条で国レベルでの都市計画との関係は書いてあるが、都道府県レベルや市町村レベルではマスタープランとの整合性の問題が書かれていない。コスト面も絡むので、しっかりと関連付ける必要があると思う。

・入れる必要がある。日本の交通計画に欠けていたのはそこなので、むしろ十五条に書くべきであろう。

・目的に、安心という言葉を入れる必要はないのか。日本国民がどこの地域に住んでも安心して暮らせるということを書き込む必要はないか。

・安心というのは、主観に左右されるので、法律分には見たことがない。ちょっと難しいのではないかな。

・今の日本の現状をみると、ただ犯罪が多いという意味だけではなくて、自分の暮らしがいつ覆されるかわからない、出かけようと思っても交通手段がいつのまにかなくなっていた、という意味で安心して暮らせる国ではないと思うので、このような問題提起をしてみた。

・安心と言わなくても、市民生活に参加できる移動手段の確保ということでもいいと思う。

・韓国でなぜ、今、交通基本法をつくろうとしているかというと、前政権時代に新自由主義のやりすぎで都市において貧困層が大量に発生した。その貧困層は食うや食わずで地下鉄に乗るお金さえない状態になっている。ほおっておくと社会崩壊が起きかねず、彼らが自立するためには交通手段の確保・提供が必要であるというのが最大の眼目となっている。いわゆる「すべり台社会」の一番下を書いてあるノーと言えない労働者を救うのだということだと官僚が言っていた。

・環境などは含まれていない。

・日本でも社会分裂がひどくなっている。移動できない層といえば、以前はマイカーが持てない層だったが、今は公共交通に乗れない層＝貧困層（派遣労働者など）が出現していることを問題意識としてはもっておくべきだ。法案として入れ込むには、問題に対する社会的認識の一致が必要であるが、現状では、そこまでには至っていない。移動制

約者の中に新しいタイプの移動制約者として、低所得層が大量に発生しているということも入れておいてもいいかもしれない。

・前文の話に戻るが、学会としては、過度のモータリゼーションによって交通手段を奪われている人が生まれてきているという意識があった。この現象がどんどん進行し、この法律が必要であるというスタンスは、前文にも書き込めないかもしれないが、見解としてはだしておくべきではないかと思う。それによって安心して暮らし続ける社会になってしまっているということ。(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：2010年05月15日(土) 13時30分～17時30分  
 場所：早稲田大学・早稲田キャンパス アジア研究機構会議室  
 参加者：17名

#### (1) 塚本敬 (交通権学会会員)『地方自治体は公共交通を担えるのか-「地域主権」政策の批判的考察-』

地域公共交通活性化に地方自治体の取り組みが求められている。しかしながら、地方自治体の財政面では、地方税では所得税の5パーセントが地方税に移譲され地方財源が強化されたが、人口や産業の少ない自治体は増収には結びついていない。さらに地方交付税は減少の方向になっている。一括交付金もあるが、一括交付できるものが少ないなど財政面は厳しいものとなっている。

具体的に発表者が自治体でヒアリングした埼玉県の小鹿野町、皆野町、東秩父村の具体的な数値を挙げている。1つは平成10～12年と平成17～19年の地方税の増減の比較で、それぞれ0.97, 0.95, 0.99と減少していることが分かる。その中でもう1つは一般会計予算に対するバス運行事業費率で0.7, 0.8, 1.8パーセントを占めており、武蔵野市の0.1パーセントと比較すれば、比率は高くなっている。

それら地方交通の人材を見てみれば、2人, 1人, 1人で、専任でなく「都市計画」や「広報」などと兼任となっており、人材育成の面では問題である。

それでは、地方自治体の政治状況のみをみると、京福電鉄廃止問題と福井県議会の動きなどはあるものの、現在の

地方自治では市町村のように単位が小さくなればなるほど合理的、客観的な議論が行いえない現状があるのではないかと、また、地方自治体としての意思決定が果たせていないのではないかと、としている。

まとめとして、①財政の基礎条件を満たす、②地方公務員の人員と質の確保が必要であり、③ナショナル・ミニマムの保障を前提とすることによって地方分権改革が可能となるとしている。

#### (2) 上岡直見 (交通権学会会員)『交通基本法の間際整理と交通権研究の課題』

国交省から交通基本法の間際整理が発表され成立に向けて動き出している。基本法には交通権に関する事項が既に盛り込まれ、反対する内容はない。しかし基本法の内容で懸念される点があり、それらは以下のとおりである。

- ① 「移動権」という用語が使用されているが「交通権」と同一なのか。「公助」はどのような意図か。
- ② 交通権憲章の事項が盛り込まれているが、どのように実効性を担保するか不明である。
- ③ 道路・自動車交通の促進に解釈しうる条項もあり、温暖化対策基本法における後退と似ている。
- ④ バリフリ法の拡大、過疎地・離島交通程度の内容に矮小化の可能性がある。
- ⑤ 実現すべき数値的目標を規定する機能が記述されていない。
- ⑥ 「中間整理」パブコメには「ガソリン税等による公共交通の女性に関する財源を確保し」等の意見もあるが自動車業界等に全く反応がみられない。
- ⑦ 基本的に公共交通重視の政策と理解されるが、高速道路無料化等、総合的な交通政策と整合性のない政策が乱立しているのは何故か。
- ⑧ 基本的には公共交通重視の政策と理解されるが、解釈によっては自動車交通の促進に使うことも可能。
- ⑨ 財源的裏づけなど、実効性をどのように担保するのか
- ⑩ 公共交通の改善には警察が重大な障壁となる。警察行政との関連をどのように考えるのか。
- ⑪ 「安全」の条項があるが道路交通を含むのか。
- ⑫ 自動車・道路業界はネガティブキャンペーンを展開するであろう。
- ⑬ 地方議会・地方行政は交通権への関心はほとんどない。国レベルでの義務付けが必要。
- ⑭ 都市計画との関連性の記述が乏しい。

などの点が懸念される事項である。

### (3) 戸崎肇・小山徹（交通権学会会員）

前日に開催された交通権学会理事懇談会の報告。

### (4) 今田保（公共交通アナリスト）『日本における海越えのアクセスを考える』

日本は北海道、本州、四国、九州という主要 4 島と 420 余の有人島からなる。「海越えのアクセス」について考える。民主党新政権による高速道路無料化の方向は、カーフェリー、鉄道、高速バスなどの業界に激震をもたらしている。航路は廃止も続出している。また、離島への航路、航空路もその維持が人口減少および財政難などから次第に困難になりつつある。

まず、離島への航空路線の休廃止が続いている。礼文、佐渡、小値賀、上五島、慶良間（ケラマ）、粟国、下地島、波照間の各空港である。

航路は「離島」「海峡」「湾口」「対岸」「長距離」の 5 つに分類できるが、こちらも休廃止が続いている。一般的に航路を利用することが少なくなったこと、燃料の高騰、高速道路の割引等により航路の休廃止が続いている。

海越えの橋やトンネルの建設自体は、1988 年の瀬戸大橋の開通で終わった。

これら休廃止の背景にあるのは、人口の減少・少子高齢化・経済の低迷・縮小、財政難であろう。いずれにせよ、海越えアクセスを維持・再生しないと考えると考える。

### (5) 谷川真（交通権学会会員）『「女性専用車」と交通権の侵害』

「交通権」の法的根拠として旅行の自由があり、それは「誰もが、どの列車、どの車両等でも自由に利用できる権利」と解釈すべきである。

さて、差別の問題としては南アフリカ共和国での「人種別車両」は「交通権」の侵害であり、「女性専用車」も差別であると主張する。

そもそも「女性専用車」には「法的拘束力」はなく任意の協力をお願いしているにすぎない。そうなのに、現実には男性の乗車を禁止しているのも同然である。

そこで現実には「女性専用車」に乗ってみた。女性に抗議されたり、警察を呼んで強制排除した鉄道会社もあった。

「女性専用車」や「女性専用車両」は増加していて、鉄道以外でもバスの「女性専用席」、航空会社も「女性専用席」、

航路の「女性専用個室」などを設けている。

結論としては「女性専用車」は男女平等に反するということになる。同じ運賃を支払って「女性専用車」が空いておれば不平等ではないか。また、鉄道営業法第 34 条 2 項では「婦人ノ為ニ設ケタル待合室及車室等ニ男子妾ニ立入りタルトキ」とし、「制止ヲ肯セスシテ左ノ所為ヲ為シタル者八十円以下ノ科料ニ処ス」となっている。しかし、この条項は後にできた日本国憲法に違反する条項と考えられる。したがって、国土交通省は「この条項は適用しない。すなわち「女性専用車」といっても男性の乗車を禁止する法的強制力はない」としている。

道路運送法においても第 30 条 3 項で「一般乗合旅客自動車運送事業者等は、特定の旅客に対し、不当な差別的取扱いをしてはならない」と規定している。しかしながら、現実には「女性専用車」への男性の乗車を拒否している例がある。そのような場合、訴訟を提起すれば世間も注目すると考えている。

（文責 曾田英夫）

## IV. 理事会より

第 4 回理事会（5 月 23 日；持ち回り）が開催されました。

### 1. 次回大会（2010 年 7 月 17～18 日、日本大学商学部砦キャンパス）について

プログラムを決定しました（別掲）。

### 2. 交通基本法案への学会としての取り組みについて

5 月 14 日に開かれた理事懇談会における議論（詳細は別掲の報告を参照）などをふまえ、アピールの発表とブックレットの刊行についての検討、及び、法案自体の課題についての分析と具体的な政策提言の検討をおこないます。

#### (1) 学会アピールの発表

別記の学会アピール（案）を 7 月の総会で採択し、プレスリリースおよび政党・閣僚・議員・国交省・関係団体などに送付します。なお、会員の皆様のご意見を募ります。事務局宛にお送りください。

#### (2) ブックレットの刊行

以下の趣旨のブックレットを本年 10 月に刊行する方向で検討しています。

趣旨：「交通基本法」制定論議が本格化しているなかで、一貫して同法の制定を呼びかけてきた学会として、基本的な

考え方と課題を示し、議論の進展に寄与する。特に、「交通権」の考え方を同法にもりこむことをめざし、そのための具体的な改善も提案する。あわせて法制定後の具体的な課題についても示す。

**(3) 法案の具体的な政策への展開についての検討**

ブックレット執筆後、執筆メンバーを中心にワーキンググループを編成し、法案制定後の具体的な政策提言を、法案自体の課題についての分析を含めて検討します。

**3. 入/退会会員について**

下記の入・退会を承認しました（敬称略）。

入会（1名）：関俊憲，退会（1名）：家田愛子

**4. 社会貢献賞について**

1件の推薦がありました。審査委員会での審議結果に従い、「該当なし」となりました。

**【学会アピール（骨子）（案）】**

1. 「交通基本法」の制定を早くから呼びかけてきた学会として、今回「交通基本法」が政府案として国会へ上程されようとしていることを歓迎する。参議院選挙結果の如何にかかわらず、早期の制定を望む。

2. 現在提案されている法案には「交通権」という言葉はもりこまれていないが、「移動権」を社会権として保障していく考え方が含まれており、私たちが提起してきた「交通

権憲章」などの考え方に近くなっている。やや意味合いが限定される「移動権」よりも「交通権」のほうが適切であると考えられる。また、「移動権」にせよより社会権としての性格を明示すべきであると考えられるが、現在の政府案でもこれまでに比べれば大きな前進である。

3. とはいえ、現在の政府案にはまだ議論を要する点も少なくない。特に、下記の点についてはぜひとも早急な検討が求められる。

a) 「安全」が法の目的に含まれていないのはきわめて不十分である。

b) 先行する「地域交通活性化法」などに基づく各地での取り組みをふまえたものにすべきである。

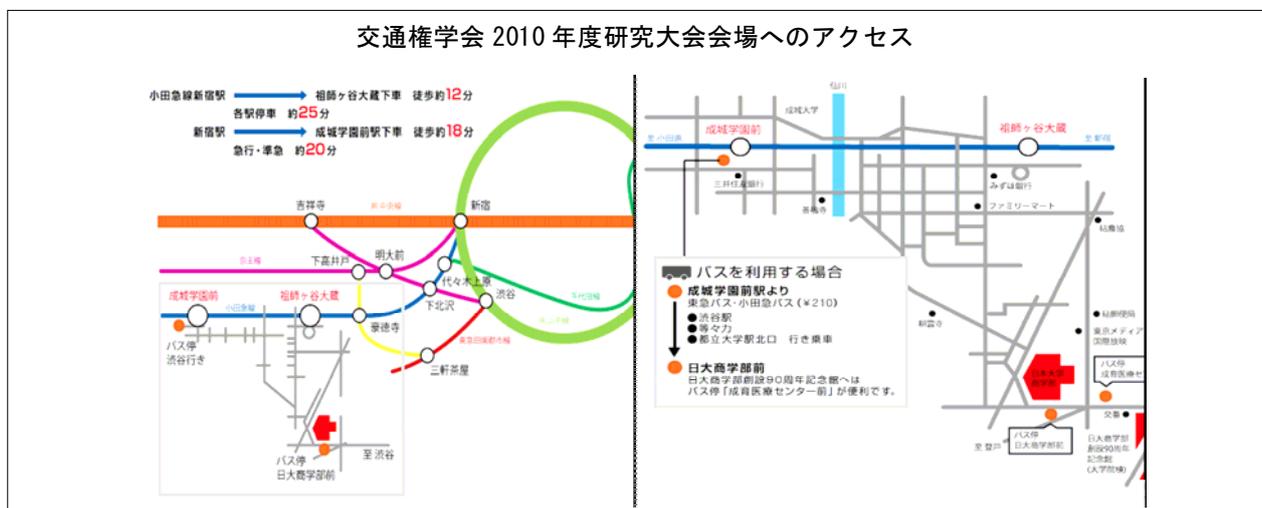
c) 都市計画などのマスタープランとの関係を整理すべきである。

d) インフラの整備だけでなくサービスの提供、とりわけ生活交通の維持のためのとりくみを念頭にいたものにすべきである。

e) 財源についても検討し、きちんと確保することを明示すべきである。

4. 学会としては今後、法案の個別の論点について検討を進めて法案制定過程の議論にむけて問題提起をしていく。さらに、法案の制定の見通しにかかわらず、法案の考え方を活かした具体的な施策の実施へ向けて、課題の提起や具体策の提案を行うための研究を進めていく所存である。

（以上）



## 交通権学会 2010 年度研究大会プログラム

## 統一論題『交通基本法と交通権の展開』

交通基本法の検討が始まり、交通権の考え方が法律に明記される状況を踏まえて、交通権をより実効性のあるものにするには、いまなにが必要かを、国民生活の現状を明らかにしつつ検討し、交通権の深化・発展の方向を考える。

## 第 1 日 (7 月 17 日(土)) &lt;理事会は 10:00-12:30&gt;

開会挨拶 13:00-13:10 (司会: 安藤陽)

土居靖範 (会長), 桜井徹 (大会実行委員長)

自由論題報告 13:10-16:35 (司会: 藤井憲男, 榎田基明)

13:10-15:50 大塚良治(湘北短期大学)「JR 本州 3 社における地方交通線・新幹線並行在来線維持への一案—会計学の視点に基づく株主利益寄付の提案」

13:50-14:30 下村仁士(熊本学園大学大学院生)「英国の Community Rail が与える地方鉄道活性化への示唆」

14:30-15:10 堀内重人(NPO 法人環境市民)「長距離フェリーにおける新しいビジネスモデルの構築 - エコツーリズム・学校MMを活用した旅客事業の活性化 -」

15:15-15:55 島田善規(名古屋大学大学院生)「バス離れ現象の要因についての一考察」

15:55-16:35 国府田諭(社会構想研究所客員研究員)「全国市区町村における公共交通不便地域の定量化—日本版 PTAL 指標を用いて—」

総会 16:45-17:50 (議長: 土居靖範, 近藤宏一)

懇親会 18:00-20:00 (司会: もりすぐる)

## 第 2 日 (7 月 18 日(日)) &lt;理事会は 11:50-12:40&gt;

自由論題報告 09:30-10:50 (司会: 青木俊昭)

09:30-10:10 西村弘(大阪市立大学)「費用便益分析の使われ方—道路国会後のマニュアル改定を中心に」(仮)

10:10-10:50 上岡直見(環境自治体会議環境政策研究所主任研究員)「高速道路無料化に関する社会・経済影響の数量的評価」

ランチタイムセミナー 11:00-11:40 小山徹

「ストックホルムの交通基本計画改定と新路面電車開業—郊外部の LRT 導入による公共交通化への成功要因—」

統一論題報告 12:50-16:30 (司会: 香川正俊, 青木真美)

12:50-13:30 招待報告 板谷和也(運輸調査局調査研究センター副主任研究員)

13:35-14:05 報告(1) 土居靖範(立命館大学)

14:10-14:30 報告(2) 岡崎勝彦(愛知学院大学)

14:35-15:05 報告(3) 戸崎肇(早稲田大学)

パネル・ディスカッション 15:15-16:30 (司会: 森田優己)

パネラー: 板谷和也, 土居靖範, 岡崎勝彦, 戸崎肇

討論者: 安部誠治, 宇都宮浄人

閉会挨拶 上岡直見 (副会長)

会場: 日本大学商学部砧キャンパス (東京都世田谷区砧 5-2-1 <http://www.bus.nihon-u.ac.jp/access.html>)

交通権学会ニューズレター『トランスポート 21』第 39 号 (2010 年 05 月 31 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.ritsume.ac.jp 学会ホームページ <http://www009.upp.so-net.ne.jp/kotsuken-gakkai/>

## 交通基本法案学会アピール意見提出用紙

学会アピールに関するご意見をお寄せください。

このフォームに記入しファクシミリで送信するか、同内容を e-メールでお送りください。

ファクシミリ送信先 077-561-4691

e-メール送信先 kotsuken@dk9.so-net.ne.jp および kondok@ba.ritsumei.ac.jp

※ e-メールの場合は、タイトルに「交通基本法に関する意見」という文字を明記してください。

1. ご氏名（必須記入）：
2. ご所属（任意記入）：
3. 交通基本法案に関する全体的評価をお知らせください。
4. 学会アピールを送付すべきと思われる相手をご提案ください。
5. 学会アピールに追加・訂正すべき事項をご提案ください（骨子を参照してください）。
6. 交通基本法に関して、学会として取り組むべき活動がありましたらご提案ください。
7. 交通基本法に関して、これまで各自で取り組まれた活動をご紹介ください。