

重要なお知らせ

- ◆ 2010 年度大会で「交通基本法に関する交通権学会の見解」が採択されました。
- ◆ ブックレット「交通基本法を考える（仮題）」を編集・出版します。
- ◆ 「社会貢献奨励賞」を新設しました。

I. 最近の研究から／随想

公共交通アクセスを定量化する「PTAL」
 —ロンドン市交通局による手法—
 国府田諭（株式会社社会構想研究所客員研究員）

1. はじめに

去る7月17日（研究大会1日目）に本学会の総会が行なわれ、2010年度の研究奨励基金による助成対象として筆者申請の研究「低密度公共交通が地域社会に果たす役割—日本版 PTAL 指標による定量化を通じて—」が採択された。2002年の基金設立とその後の継続に尽力されている島原健三会員、選考にあられた審査委員会各位、そして承認いただいた理事各位に深く感謝申し上げます。

ニューズレター第34号「研究奨励基金の増額について」（桜井徹理事）で述べられているとおり、本学会の研究奨励基金は、研究者としての発展途上で亡くなられた故島原琢会員の志を継いで、若手研究者が交通権の理論的・実践的發展に資する研究を進めるために設立された。この理念と期待に応えるべく1年間真摯に取り組む所存である。

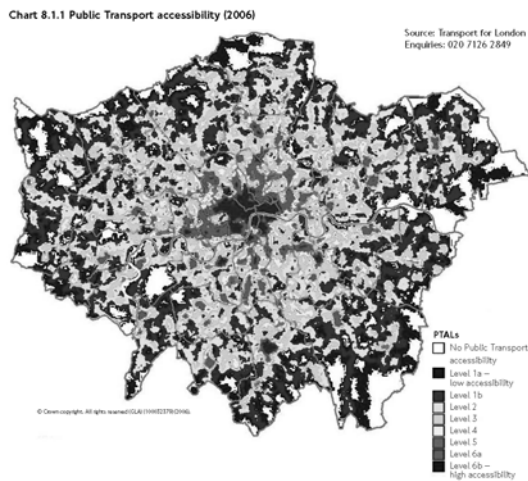
採択された研究計画の表題にある「日本版 PTAL 指標」は、筆者がいま最も注力しているテーマである。7月17日の研究大会（自由論題報告）で最新状況を報告したが、本稿では、「日本版」を付ける前の「そもそも PTAL とは何か」に

に付けに言及したものは存在しないようである。

2. PTAL の制度的位置と沿革

PTAL は英国ロンドン市の交通局（Transport for London, TfL）が開発した手法である。同局の年次報告書（London Travel Report）2006年版では、アクセシビリティの節の最初に、PTAL を用いたロンドン全域の公共交通アクセス地図が掲載されている（画像1）。

また PTAL は都市計画制度においても一つの判断基準として利用されている。商業施設などの駐車場面積の上限が PTAL ごとに段階的に規定されており、公共交通でのアクセスが良好な地域ほど駐車場面積が狭い、すなわち自動車利用を抑制する方向になっている。詳細はロンドン市「空間開発戦略」（Spatial Development Strategy, 2008年）の付属書4が規定している。



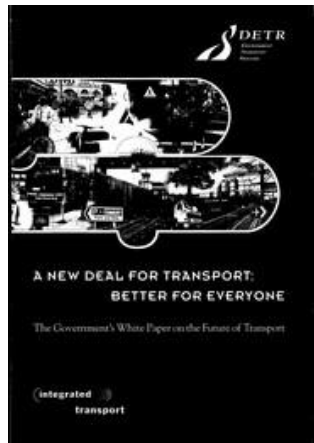
画像1 London Travel Report 2006

PTAL の手法自体は意外に古く、1992年にロンドン市のハマースミス&フラム区（the London Borough of Hammersmith and Fulham）が開発したものが元になっている。一方で行政上の位置づけの沿革は、1997年にブレア政権が発足し、翌98年に発表された新交通政策白書（A New Deal for Transport: Better for Everyone, 画像2）が起点である。この白書は、英国において地方自治体の政策に大きな影響

を与える「地方計画策定ガイダンス」(RPG)を交通政策面から改革することを提起しており、その一つに、開発や駐車場設置に結びつける「公共交通アクセスの基準」(public transport accessibility criteria)の導入を含んでいた。

ブレア政権のもと 2000 年に行政体としてのロンドン市(グレーターロンドン)が復活し、新交通政策白書の提起に沿って、空間開発戦略の策定の中で駐車場面積基準に PTAL を用いることが提案され(2002 年のテクニカルレポート No. 12)、それが実現して今日に至っている。

インターネット検索サービスの Google で「PTAL」と「transport」をともに含むウェブページを検索すると、2010 年 8 月現在で 20,000 件近くがヒットする。中には関係のないものも含まれているが(これはウェブページ検索の常である)、大半はロンドンの



画像 2 A New Deal for Transport

PTAL に関する都市計画文書、研究論文などである。また英語版ウィキペディアでは、カテゴリ「英国の公共交通」内の 19 のサブカテゴリの一つに PTAL がある。

PTAL 手法を用いたアカデミックな研究としては、北アイリランドのベルファスト市および近郊を対象にバスネットワークの利便性と人口分布(宗教の違いを含む)を分析したものなどがある。

本節で参照した文献は以下のとおりである。7) 以外はすべてインターネット上で閲覧可能である(2010 年 8 月 15 日現在)。

- 1) 英国 新交通政策白書 (A New Deal for Transport : Better for Everyone, 1998 年) http://www.dft.gov.uk/adobepdf/187604/A_new_deal_for_transport_bel.pdf
- 2) ロンドン市 空間開発戦略 (Spatial Development Strategy for Greater London, 2008 年) <http://www.london.gov.uk/theLondonplan/theLondonplan.jsp>
- 3) ロンドン市 空間開発戦略テクニカルレポート No. 12 (SDS Technical Report Twelve, Parking Standards for London, 2002 年) <http://www.london.gov.uk/sites/default/files/>

[uploads/tr12_parking_0.pdf](#)

- 4) ロンドン市交通局による PTAL マニュアル (Measuring Public Transport Accessibility Levels, 2003 年) http://sharepoint.bromley.gov.uk/Public_Docs/APPENDIX_L.pdf

- 5) ロンドン市交通局年次報告書 2006 年版 (London Travel Report 2006) <http://www.tfl.gov.uk/assets/downloads/corporate/London-Travel-Report-2006-final.pdf>

- 6) ウィキペディア英語版による PTAL の項 http://en.wikipedia.org/wiki/Public_Transport_Accessibility_Level

- 7) アルスター大学「交通・道路アクセスセンター」による研究 : A PTAL approach to measuring changes in bus service accessibility, TRANSPORT POLICY No. 10 (2003)

3. PTAL による定量化の概要

本来、公共交通へのアクセスの良し悪しを評価する観点には多様である。(1) 駅・バス停への距離をはじめとする地理的・物理的要素、(2) 利用する駅・バス停等にどのくらい運行があるかという利用可能性、(3) 利用者にとどの程度の経済的負担が発生するかという経済性、(4) 公共交通機関が安心して利用できる存在かという安全性、その他にも様々な要素が考えられる。一方で現実に定量化を行なうためには、数値で表現可能な要素を選ぶ以外にない。さらにその要素は、できる限り広く利用でき、また評価者側による恣意性が排除されたものが望ましい。

PTAL は、上記(1)のうち駅・バス停までの公道上の距離と、(2)の運行頻度だけを用いて定量化を行なう。この是非や限界について既に多くの議論がされているが、結果としてロンドン市当局による利用は継続されている。前節の文節 2) は「PTAL メソッドは公共交通アクセシビリティを評価するための一貫した枠組みを提供する」と述べている。この評価が正しいか否か、最終的には読者各位に委ねるしかないが、筆者としてはまず実際の算出手法を会得し、現実に日本に適用を行なって検証してから判断したいと考えている。

PTAL による定量化手法の基本は、任意の一地点に対して PTAi (Public Transport Accessibility Index) という公共交通アクセス度を示す指数を算出することにある。PTAi が高いほど良好な公共交通アクセスの場所ということになる。PTAi を 6 ないし 8 段階に区分したものが PTAL (Public Transport Accessibility Levels) で、この手法の最終的

なアウトプットになる。駐車場面積基準では、対象施設の種類、規模およびPTAL 区分によって設置できる駐車場面積の上限が規定されている。

以下、図の①～⑧にそって基本的な流れを説明する。ロンドン市ハリングレイ区内の一地点を対象に算出した際のシートを元に、筆者の説明を加えたものである。

① まず、対象地点から一定距離以内に存在する全ての駅とバス停を抽出し、路線別に入力する。シートの各行が1路線のデータである。対象地点からの距離は、駅は960m、バス停は640mとされている。その根拠は、人間の平均的な歩行速度を80m/分とし、駅へ歩ける最大時間を12分、バス停へは最大8分と仮定していることによる。

Bus Routes/ Tube and Train	Frequency (mins)	Frequency (services per hour)	Walk Distance(m)	Scheduled Walk Time (mins)	Walk Time (mins)	Access Time (mins)	EDF	Weight	Accessibility Index
Bus									
21	15	4	640	8	8	12	2.50	0.000	2.500
22	15	4	640	8	8	12	2.50	0.000	2.500
23	15	4	640	8	8	12	2.50	0.000	2.500
24	15	4	640	8	8	12	2.50	0.000	2.500
25	15	4	640	8	8	12	2.50	0.000	2.500
26	15	4	640	8	8	12	2.50	0.000	2.500
27	15	4	640	8	8	12	2.50	0.000	2.500
28	15	4	640	8	8	12	2.50	0.000	2.500
29	15	4	640	8	8	12	2.50	0.000	2.500
30	15	4	640	8	8	12	2.50	0.000	2.500
31	15	4	640	8	8	12	2.50	0.000	2.500
32	15	4	640	8	8	12	2.50	0.000	2.500
33	15	4	640	8	8	12	2.50	0.000	2.500
34	15	4	640	8	8	12	2.50	0.000	2.500
35	15	4	640	8	8	12	2.50	0.000	2.500
36	15	4	640	8	8	12	2.50	0.000	2.500
37	15	4	640	8	8	12	2.50	0.000	2.500
38	15	4	640	8	8	12	2.50	0.000	2.500
39	15	4	640	8	8	12	2.50	0.000	2.500
40	15	4	640	8	8	12	2.50	0.000	2.500
41	15	4	640	8	8	12	2.50	0.000	2.500
42	15	4	640	8	8	12	2.50	0.000	2.500
43	15	4	640	8	8	12	2.50	0.000	2.500
44	15	4	640	8	8	12	2.50	0.000	2.500
45	15	4	640	8	8	12	2.50	0.000	2.500
46	15	4	640	8	8	12	2.50	0.000	2.500
47	15	4	640	8	8	12	2.50	0.000	2.500
48	15	4	640	8	8	12	2.50	0.000	2.500
49	15	4	640	8	8	12	2.50	0.000	2.500
50	15	4	640	8	8	12	2.50	0.000	2.500
51	15	4	640	8	8	12	2.50	0.000	2.500
52	15	4	640	8	8	12	2.50	0.000	2.500
53	15	4	640	8	8	12	2.50	0.000	2.500
54	15	4	640	8	8	12	2.50	0.000	2.500
55	15	4	640	8	8	12	2.50	0.000	2.500
56	15	4	640	8	8	12	2.50	0.000	2.500
57	15	4	640	8	8	12	2.50	0.000	2.500
58	15	4	640	8	8	12	2.50	0.000	2.500
59	15	4	640	8	8	12	2.50	0.000	2.500
60	15	4	640	8	8	12	2.50	0.000	2.500
61	15	4	640	8	8	12	2.50	0.000	2.500
62	15	4	640	8	8	12	2.50	0.000	2.500
63	15	4	640	8	8	12	2.50	0.000	2.500
64	15	4	640	8	8	12	2.50	0.000	2.500
65	15	4	640	8	8	12	2.50	0.000	2.500
66	15	4	640	8	8	12	2.50	0.000	2.500
67	15	4	640	8	8	12	2.50	0.000	2.500
68	15	4	640	8	8	12	2.50	0.000	2.500
69	15	4	640	8	8	12	2.50	0.000	2.500
70	15	4	640	8	8	12	2.50	0.000	2.500
71	15	4	640	8	8	12	2.50	0.000	2.500
72	15	4	640	8	8	12	2.50	0.000	2.500
73	15	4	640	8	8	12	2.50	0.000	2.500
74	15	4	640	8	8	12	2.50	0.000	2.500
75	15	4	640	8	8	12	2.50	0.000	2.500
76	15	4	640	8	8	12	2.50	0.000	2.500
77	15	4	640	8	8	12	2.50	0.000	2.500
78	15	4	640	8	8	12	2.50	0.000	2.500
79	15	4	640	8	8	12	2.50	0.000	2.500
80	15	4	640	8	8	12	2.50	0.000	2.500
81	15	4	640	8	8	12	2.50	0.000	2.500
82	15	4	640	8	8	12	2.50	0.000	2.500
83	15	4	640	8	8	12	2.50	0.000	2.500
84	15	4	640	8	8	12	2.50	0.000	2.500
85	15	4	640	8	8	12	2.50	0.000	2.500
86	15	4	640	8	8	12	2.50	0.000	2.500
87	15	4	640	8	8	12	2.50	0.000	2.500
88	15	4	640	8	8	12	2.50	0.000	2.500
89	15	4	640	8	8	12	2.50	0.000	2.500
90	15	4	640	8	8	12	2.50	0.000	2.500
91	15	4	640	8	8	12	2.50	0.000	2.500
92	15	4	640	8	8	12	2.50	0.000	2.500
93	15	4	640	8	8	12	2.50	0.000	2.500
94	15	4	640	8	8	12	2.50	0.000	2.500
95	15	4	640	8	8	12	2.50	0.000	2.500
96	15	4	640	8	8	12	2.50	0.000	2.500
97	15	4	640	8	8	12	2.50	0.000	2.500
98	15	4	640	8	8	12	2.50	0.000	2.500
99	15	4	640	8	8	12	2.50	0.000	2.500
100	15	4	640	8	8	12	2.50	0.000	2.500
101	15	4	640	8	8	12	2.50	0.000	2.500
102	15	4	640	8	8	12	2.50	0.000	2.500
103	15	4	640	8	8	12	2.50	0.000	2.500
104	15	4	640	8	8	12	2.50	0.000	2.500
105	15	4	640	8	8	12	2.50	0.000	2.500
106	15	4	640	8	8	12	2.50	0.000	2.500
107	15	4	640	8	8	12	2.50	0.000	2.500
108	15	4	640	8	8	12	2.50	0.000	2.500
109	15	4	640	8	8	12	2.50	0.000	2.500
110	15	4	640	8	8	12	2.50	0.000	2.500
111	15	4	640	8	8	12	2.50	0.000	2.500
112	15	4	640	8	8	12	2.50	0.000	2.500
113	15	4	640	8	8	12	2.50	0.000	2.500
114	15	4	640	8	8	12	2.50	0.000	2.500
115	15	4	640	8	8	12	2.50	0.000	2.500
116	15	4	640	8	8	12	2.50	0.000	2.500
117	15	4	640	8	8	12	2.50	0.000	2.500
118	15	4	640	8	8	12	2.50	0.000	2.500
119	15	4	640	8	8	12	2.50	0.000	2.500
120	15	4	640	8	8	12	2.50	0.000	2.500
121	15	4	640	8	8	12	2.50	0.000	2.500
122	15	4	640	8	8	12	2.50	0.000	2.500
123	15	4	640	8	8	12	2.50	0.000	2.500
124	15	4	640	8	8	12	2.50	0.000	2.500
125	15	4	640	8	8	12	2.50	0.000	2.500
126	15	4	640	8	8	12	2.50	0.000	2.500
127	15	4	640	8	8	12	2.50	0.000	2.500
128	15	4	640	8	8	12	2.50	0.000	2.500
129	15	4	640	8	8	12	2.50	0.000	2.500
130	15	4	640	8	8	12	2.50	0.000	2.500
131	15	4	640	8	8	12	2.50	0.000	2.500
132	15	4	640	8	8	12	2.50	0.000	2.500
133	15	4	640	8	8	12	2.50	0.000	2.500
134	15	4	640	8	8	12	2.50	0.000	2.500
135	15	4	640	8	8	12	2.50	0.000	2.500
136	15	4	640	8	8	12	2.50	0.000	2.500
137	15	4	640	8	8	12	2.50	0.000	2.500
138	15	4	640	8	8	12	2.50	0.000	2.500
139	15	4	640	8	8	12	2.50	0.000	2.500
140	15	4	640	8	8	12	2.50	0.000	2.500
141	15	4	640	8	8	12	2.50	0.000	2.500
142	15	4	640	8	8	12	2.50	0.000	2.500
143	15	4	640	8	8	12	2.50	0.000	2.500
144	15	4	640	8	8	12	2.50	0.000	2.500
145	15	4	640	8	8	12	2.50	0.000	2.500
146	15	4	640	8	8	12	2.50	0.000	2.500
147	15	4	640	8	8	12	2.50	0.000	2.500
148	15	4	640	8	8	12	2.50	0.000	2.500
149	15	4	640	8	8	12	2.50	0.000	2.500
150	15	4	640	8	8	12	2.50	0.000	2.500
151	15	4	640	8	8	12	2.50	0.000	2.500
152	15	4	640	8	8	12	2.50	0.000	2.500
153	15	4	640	8	8	12	2.50	0.000	2.500
154	15	4	640	8	8	12	2.50	0.000	2.500
155	15	4	640	8	8	12	2.50	0.000	2.500
156	15	4	640	8	8	12	2.50	0.000	2.500
157	15	4	640	8	8	12	2.50	0.000	2.500
158	15	4	640	8	8	12	2.50	0.000	2.500
159	15	4	640	8	8	12	2.50	0.000	2.500
160	15	4	640	8	8	12	2.50	0.000	2.500
161	15	4	640	8	8	12	2.50	0.000	2.500
162	15	4	640	8	8	12	2.50	0.000	2.500
163	15	4	640	8	8	12	2.50	0.000	2.500
164	15	4	640	8	8	12	2.50	0.000	2.500
165	15	4	640	8	8	12	2.50	0.000	2.500
166	15	4	640	8	8				

に2位以下のEDFは0.5を掛けて（重みを下げて）合計するよう設定されている。これは、鉄道・バスごとにEDF第1位の路線が最もよく利用されるであろうと仮定し、他の路線の寄与度を相対的に下げることの意味する。公共交通利用の実際を考慮した妥当な措置と思われる。以上の結果得られた数値が、対象地点の総合的な公共交通アクセスを示すPTA_iである。

Route Number	Line	Frequency	EDF	Weighted EDF
1
2
3
4
5
6
7
8
9
10
11
12
13
14
15
16
17
18
19
20
21
22
23
24
25
26
27
28
29
30
31
32
33
34
35
36
37
38
39
40
41
42
43
44
45
46
47
48
49
50
51
52
53
54
55
56
57
58
59
60
61
62
63
64
65
66
67
68
69
70
71
72
73
74
75
76
77
78
79
80
81
82
83
84
85
86
87
88
89
90
91
92
93
94
95
96
97
98
99
100

⑦全ての路線のEDFを合計して、この地点でのアクセス指数が出る

⑧ PTA_i に対しあらかじめ設定された6～8段階の数値区分があり、それによってPTALのどのレベルに相当するかが自動的に決まる。以上で基本的な流れが完了する。

PTAL Value	Stage	Weight
4
3
2
1

⑧アクセス指数 (PTA_i) を6～8段階に区分しPTALが算出される

4. PTALの特徴と発展性

PTALによる定量化手法の特徴の一つは、距離と運行頻度という二つの要素を時間に換算して統合したことである。これによって路線別に個別の指数が算出でき、対象地点からいかに多くの鉄道・バスが利用可能であっても一貫性を保って簡単に総合的なアクセス指数が算出できるようになっている。

路線別の値を持つということは、「ある路線の運行頻度が倍増された場合のPTAL増加分」や「ある路線が廃止された場合のPTAL減加分」などが簡単にシミュレーションできることを意味する。

また、運行頻度を評価する時間帯が平日午前8時15分～9時15分とされていることから、PTALが主に通勤・通学に利用される公共交通を対象としていることがうかがえる。しかし逆に言えば、他の時間帯や休日でも同じ手法でアクセス指数を算出して比較することにより、対象地点における「1日のPTAL推移」や「平日と休日のPTALの差異」な

どを定量化できるということでもある。

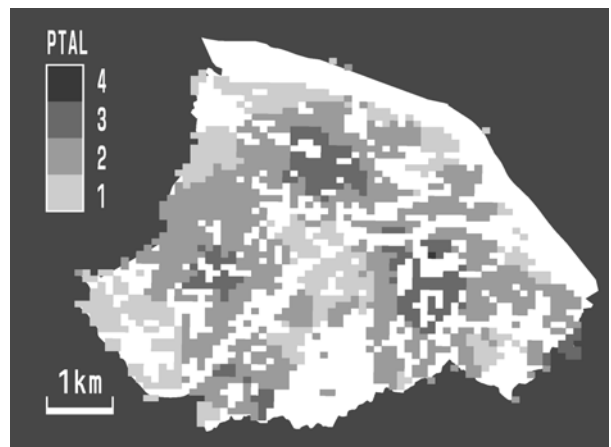
さらに、算出過程が簡明であるため、係数を加えることで評価要素を追加することができる。例えば「坂道の多い地域」や「気候が厳しく歩行が制約される地域」を考慮する場合、算出過程における歩行時間に+αすればよい。逆に駅とバス停では利用者の満足度が異なると考えれば、鉄道とバスで異なる重み付けを与えればよい。このような「オーダーメイドの指標化」が実現でき、同時に元来の単純な「レディメイドのPTAL」との差異も検証可能である。

今回3. で示した例は一地点に対するPTALの算出だが、面を対象に評価する場合も、細かいメッシュ（経緯度による四角形）で区分して各メッシュ中心点のPTALを算出するなどの手法が利用できる。

5. 日本版PTAL指標の確立に向けて

PTALの手法自体は平易であり、特殊な技術やソフトウェアは存在しない。日本国内のある地点を対象にする場合、駅・バス停の位置と運行データさえあれば、ロンドン市内と同様に四則演算のみでPTALが算出できる。

実際に筆者は、7月17日の研究大会において、東京都日野市、兵庫県伊丹市および奈良県生駒市を対象に面的なPTAL算出例を示した（画像3）。現在の課題の中心は、特定の地域・自治体を対象とする算出を越え、基本的に日本のどの地域でも通用する社会指標としてPTALによる公共交通アクセス度を提示することである。同時に、社会指標としての有効性の確立、すなわち地域公共交通の実態の分析に資するものとしてPTALを磨き上げていくことも課題である。



画像3 東京都日野市の面的なPTAL算出例

この二つの課題を、2010年度研究奨励基金による助成

を受けることになった筆者の研究「低密度公共交通が地域社会に果たす役割—日本版 PTAL 指標による定量化を通じて—」において精力的に進めていきたい。「低密度公共交通」は筆者の造語で、複数の低密度（人口密度、運行密度、乗車密度）に関わる公共交通機関を指している。日本各地に存在するこの型の公共交通機関が地域社会に対しいかなる役割を果たしているか、数値と実態の両面から探る予定である。

また今秋開催される地理関係の 2 学会でも PTAL 手法を用いた研究発表を予定している。日程と開催校は下記のとおり。詳細は筆者まで問い合わせいただければ幸いである。

10 月 2 日～3 日 日本地理学会（名古屋大学）

11 月 21 日 人文地理学会（奈良教育大学）

（連絡先：筆者電子メール colgei.kouda@gmail.com）

（了）

（編集部より；次号担当は青木真美理事です）

II. 2010 年度研究大会報告

1. はじめに

2010 年度の研究大会は「交通基本法と交通権の展開」をテーマに、約 60 名の会員等の参加を得て開催された。交通基本法をめぐる問題が提起されているなかでの研究大会であり、統一論題報告およびパネル・ディスカッションも交通権の内容に踏み込んだ議論が期待され、その期待に応えられた大会であったと思う。

以下、8 月 17 日（土）及び 18 日（日）の自由論題報告、18 日の統一論題報告とパネル・ディスカッションについて概説し、感想を述べることにする。

2. 自由論題報告

今大会は 7 本の自由論題報告があった。

・大塚良治「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」は、会計学の視点・手法を用いて、JR 本州 3 社の利益の一部を株主の同意を得て地方交通線・並行在来線の維持のための基金に振り向ける提案をおこなっている。着眼点はユニークであるが、それを実現可能と認めさせるには現状認識を含めてもう少し説得的に展開する必要があるように思われる。

・下村仁士「英国の Community Rail が与える地方鉄道活性化への示唆」は、イギリスの政府資料にもとづき、公共・

民間・市民部門の協働による地域鉄道の活性化の方策について紹介している。日本への示唆にも触れているが、ひきつづき本テーマについて深く掘り下げ、日本における地域公共鉄道の活性化の方策に示唆を与えていただきたい。

・堀内重人「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 -」は、長距離フェリーの活性化のための方策を、著者がこれまで検討してきた学校モビリティ・マネジメントと関連させながら、修学旅行の活用という形で提起している。問題点を絞ること、事実確認が必要であることなどの意見が出された。論文での精査を期待したい。

・島田善規「バス離れ現象の要因についての一考察」は、名古屋市営バスの乗車人員の減少要因を、背景要因や経営戦略を踏まえながら、重回帰分析の手法を取り入れ丹念に分析している。分析範囲・手法に課題があり、まだ完結されてはいないとのことなので、今後の研究のさらなる発展に期待したい。

・国府田諭「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—」は、「どれだけ公共交通が利用しやすいか」、「どれだけ公共交通を利用しにくい」について、これまでの定量化分析・評価の研究をさらに発展させ、ロンドン交通局が開発した PTAL 手法を紹介しながら、日本版 PTAL 指標を算出しようという意欲的な研究である。今後どのように発展していくのか、楽しみな研究である。

翌 18 日（日）には、統一論題テーマとも関わる 2 本の自由論題報告があった。

・西村弘「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—」では、道路国会での道路整備のあり方についての議論を踏まえた費用便益分析マニュアルの改訂に着目し、時間価値原単位の縮減がおこなわれる一方で、「道路網の範囲」が拡大されていることの問題点を指摘し、改訂前後の分析結果を示しながら、交通政策と社会科学の責務について方法的な提起をおこなっている。

・上岡直見「高速道路無料化に関する社会・経済影響の数量的評価」は、現政権の高速道路無料化政策の社会・経済的な効果について定量的な分析・評価をおこなうとともに、交通権に関わる諸指標の数量的評価手法の評価を通じて、交通権侵害の具体的・定量的な評価の必要を提起している。

・なお、本大会では、ランチタイムセミナーとして、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」の報告があった。

3. 統一論題報告

「交通基本法と交通権の展開」をテーマにした今回の統一論題報告には、1名の招待報告と3名の会員報告があった。

招待報告者である運輸調査局調査研究センター副主任研究員の板谷和也氏からは、「交通基本法の論点—フランスの制度とその運用をもとに」と題して、フランス国内交通基本法の成立の経緯、交通政策の方針決定での役割、各種の制度整備などについて丁寧な解説がおこなわれた。特に、日本での交通基本法制定との関連で、制度整備とともに、交通政策に責任をもつ地方自治体における議論重視、住民重視の姿勢を学ぶべきであることを強調されている。

・土居靖範「交通権保障とまちづくりを実現する交通基本法の制定の重要性と盛り込むべき内容の提起」は、生活交通維持・再生の重要性の視点から、交通権保障の内容をより精緻化することや住民参画のもとに地方自治体による地域連携総合交通計画の策定を提起している。

・岡崎勝彦「『交通権』概念—交通基本法案検討の前提作業」は、「交通権」概念をめぐるこれまでの法律的な検討を跡付けながら、「移動する権利」、「交通する権利」といった呼称とも関連付けて、「交通権」概念のより一層の深化の必要を提起している。

・戸崎肇「交通基本法と交通権の展開—法案実現の可能性をどうみるか」は、交通基本法の制定に向けてのこれまでの動きを踏まえて、理念的な上位法制定の意義を重視することにより交通基本法の実現を図ることの重要性を提起している。そして、基本法制定後の個別の施行法においてどのように具体的な内容を盛り込むのかを課題としてあげている。

・パネル・ディスカッションでは、安部誠治、宇都宮浄人両会員から4報告について問題提起がおこなわれたが、紙幅の関係で詳細は省くが、交通権概念をより深化させる議論がこれまでに十分なされてこなかった点を本学会として反省し、さらなる研鑽を図る必要があることを確認するとともに、その際、すでに社会的に認知されつつある移動の自由権を超えて、社会権、社会的請求権としての移動権、交通権を見据えて議論することの重要性が提起されていたように思われる。

4. おわりに

交通権・交通基本法がストレートに議論された2010年度研究大会は成功裡に終わったと考えるが、それは報告者、司会者、質問者の皆様、開催校である日本大学商学部の桜井徹会員ほか関係者の皆様の多大なるご尽力・ご協力の賜物であり、ここに改めて感謝します。

(プログラム委員長 安藤陽)

III. 2010年度総会報告

1. 2009年度事業報告

(1) 全体

- ・第24回研究大会・総会の開催(2009年7月18~19日、関西大学)
- ・学会誌『交通権』第27号の発行(2010年3月31日)
- ・ニューズレター『トランスポート21』の発行(計4回)
 - 第36号(2009年8月31日)、第37号(2009年11月30日)、第38号(2010年2月28日)、第39号(2010年5月31日)

(2) 部会活動

- ・関東部会3回、中国四国部会1回、九州沖縄部会2回

(3) 理事会

- ・4回開催(2009年8月、2009年11月、2010年2月、2010年5月、2010年7月)

(4) 入退会(敬称略)

- ・入会: 4名(上田光二、居川正仁、戸田千速、関俊憲)
- ・退会: 10名(自己都合9、逝去1(儀我壮一郎; 名誉会員))
- ・現況: 210名(正会員189、学生会員11、賛助・団体会員9、名誉会員1)

(5) 名誉会員について

- ・該当者なし

(6) 2009年度決算報告

- ・別頁(pp.11-12)に記載

(7) 研究奨励助成について

- ・採択案件なし

(8) 国際活動について

- ・活動実績無し

(9) 創立20周年記念事業について

- ・進捗なし

(10) 「交通権学会社会貢献賞」について

・自薦一件について審査に付したが、授賞は承認されなかった。

(11) 日本学術会議に関して

・2009年10月に登録学術団体となった。現在、学術会議開催のシンポジウムの案内などが届いているので、今後本会の会員が関心のあるようなテーマについてはホームページ、ニューズレターなどでお知らせしていく。

(12) 交通基本法制定へ向けたとりくみについて

・5月14日に学会としての立場、方針などを検討するために理事懇談会を開催した。そこでの議論内容をふまえて、第4回理事会において一定の方針を決定した。

2. 2010年度事業計画

(1) 研究関連

① 研究大会・総会

・第25回(2010年度)研究大会・総会を開催する(7月17～18日、日本大学商学部)。

・第26回(2011年度)研究大会・総会を準備する(新潟開催の方向で検討中)。

・大会準備スケジュールを大幅に前倒しし、3月末までにプログラムを確定する。このために、年内に自由論題を募集し、2月末締切とする。

・第27回(2012年度)の開催場所を決定する。

② 各ブロックの部会活動を行う。

・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。

③ 『交通権』28号の刊行

・公共図書館への所蔵拡大と、pdf化などデジタル・アーカイブ化を進める。

(2) 創立20周年記念企画

・『数字でみる交通権』の刊行企画が進捗しないことから、あらためて25周年事業として2012年実施を目指して委員会を設置し、企画を検討する。

(3) 研究奨励基金

・審査委員会より国府田論会員の「低密度公共交通が地域社会に果たす役割—日本版 PTAL 指標による定量化を通じて—」を採択することが報告され、大会で承認した。

(4) 社会貢献賞

・新たに「社会貢献奨励賞」を設置し、これまで授賞してきたソウル市、富山市のような大規模・先駆的な事例だけでなく、萌芽的な取り組みを励ますような活動もあわせて

展開する。なお、審査規定を策定する。

(5) 国際活動

・韓国の緑色交通運動と再度コンタクトをとる努力をし、その結果もみながら今後のあり方を検討する。

(6) その他

①ニューズレター『トランスポート 21』の発行 年4回発行を予定

②学会公式サイト(ホームページ)の充実

(7) 2010年度予算案

・別頁(p.12)に掲載

3. 交通基本法制定へ向けた取り組みについて

(1) アピールの発表について

・「交通基本法に関する交通権学会の見解」(別項)として発表することとする。

(2) ブックレットの刊行

・学会としてブックレットを刊行することとし、2010年度第1回理事会(07/18)で詳細を検討する。

(以上)

IV. 「交通基本法に関する交通権学会の見解」について

2010年度総会での議論を踏まえ、理事会にて修正した内容を、同年7月26日、国土交通省記者会に80部を、交通運輸記者会に15部を「投げ込み」しました。(以下に全文を記載)

--- ここから -----

交通基本法に関する交通権学会の見解

1. 交通基本法に関する学会の基本的な評価

交通は、人の移動ならびに物の輸送にかかわる国民の諸活動の基礎であり、かつ社会の活力や人々の暮らしに直接の影響を及ぼす営みである。来春、国会に上程されようとしている「交通基本法案」は、交通政策を立案・実施する根拠法の性格をもつ法律であると位置づけられる。現在議論されている国土交通省の「交通基本法の制定と関連施策の充実に向けた基本的な考え方(案)」(以下「考え方」)は、国民の「移動に関する権利」を主軸に、また各関係主体の責務を規定することにより、真に国民に利益をもたらす交通政策の策定・展開に資する可能性を有したものであるという点で評価したい。

2. 交通の現状に関する学会としての認識

1986年に設立された交通権学会は、これまで「国民の交通に関する諸権利」(交通権)の視点から交通問題を研究し、1998年には「交通権憲章」を提起した。こうした本学会の立場から日本の交通問題の現状をみると、生活に密着した地域公共交通のサービス低下・衰退や、いまなお多くの被害をもたらす道路交通事故や温室効果ガスの排出問題など、多くの問題が未解決のままに残され、問題によっては深刻化さえしていると判断される。この間「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律」の施行など、事態改善への動きもみられたが、その成果はなお限定的である。

3. 法に盛り込まれるべき交通に関する権利の内容

「考え方」に示されている、国民が憲法に基づく「健康で文化的な最低限度の生活」を営むために移動権を保障することが交通基本法の原点であるとする認識は共有するところである。しかしながら、交通権学会で議論・検討してきた「交通権」の概念と比較検討すると、その一部を充たしてはいるがなお隔たりがある。交通基本法がどのような内容の権利を盛り込むかは、法をベースにした個別の交通関連法や施策の具体化にも大きな影響を及ぼす可能性があることから、社会権としての「国民の交通する権利」が盛り込まれるよう学会として求めたい。

4. 交通基本法の基本的枠組みに関する問題

交通とは人の移動ならびに物の輸送に関する多岐にわたる概念と捉えることができるが、「中間整理」に示された法案では各条文における交通の定義・対象が明確でなく、どのような政策目標を達成するために各条文が設けられているのかも必ずしも明確でない部分がある。例えば、徒歩や自転車はどう扱うのか、あるいは「安全で円滑で快適な交通施設等の利用等」ではどのような「交通施設等」の「利用等」が、目的とどのように関わるのか明確でない。また、「交通体系の総合的整備」も単に「整備」と記述しただけでは、これまでの縦割型のインフラ整備方式の延長線上の政策にとどまる懸念がある。

5. 交通基本法と個別施策に関する問題

交通基本法は基本法であるので、具体的には財源の配分、税制的対応、各関係主体への権限の付与等については、個別法をつくる必要がある。またこれを行わないかぎり基本

法の理念は具体化しない。個別施策については「考え方」「国土交通省政策集 2010」等において順次提示されつつあるが、国土交通省および他省庁の既存施策の延長・再掲にとどまる内容も多く認められ、交通基本法を軸とした政策再編にはなお隔たりがあると考えられる。

6. 学会の今後の活動と課題

学会としては前述したような認識と問題意識に基づき、今後とも関連の諸施策について研究を深め、問題提起を行っていききたい。とりわけ国民の「交通権の保障」には公共交通が中心的に役割を果たすことに鑑み、①私的自動車交通の今後のあり方、②地域公共交通の持続的な運営を可能とする費用負担や制度、③交通政策の定量的かつ継続的評価の手法などの諸課題について、国および地方公共団体の施策立案の参考となるような研究成果を公表していききたい。

2010年7月18日

交通権学会

--- ここまで -----

V. 部会だより

1. 関東部会 (担当理事：戸崎肇、曾田英夫)

【開催予定】

(1) 2010(H22)年10月23日(土) 13:30~17:00

発表者3名 (募集開始8月下旬・締切り9月18日)

場所：早稲田大学・早稲田キャンパス・アジア会議機構会議室

(2) 2011(H23)年01月29日(土) 13:30~17:00

発表者3名 (募集開始11月中旬・締切り12月上旬)

(3) 2011(H23)年04月23日(土) 13:30~17:00

発表者3名 (募集開始2月上旬・締切り2月下旬)

場所：未定

詳細は決まり次第お知らせします。

2. 九州沖縄部会 (部会長：下村仁士)

【開催報告】

(1) 2010年03月20日(土) 14:00~17:00

場所：福岡市立早良市民センター 第3会議室

参加人数：11名

発表の概要：

① 香川正俊「九州新幹線・鹿児島ルートの全線開通と観光開発」

2011年3月に九州新幹線鹿児島ルートが全線開通するが、これまで新幹線の開業で「観光立県」に成功した事例はないという問題意識のもと、鹿児島ルート全面開業後の「観光立県くまもと」について考察し、問題提起と提言を試みた。

報告では、熊本県で「観光立県」を成功させるには、各地域の住環境向上と連動した熊本県独自の地域づくりを進めて魅力を高め、新たな観光資源を発掘・創造する必要があることを指摘した。また、新幹線と路線バスや地方鉄道等の再生を包含した公共交通を中心とする地域交通体系の構築を通じて、交通が、それらの「潤滑油」としての役割を果たすことが示された。

② 西島衛治「自動車運転操作ミスに関するアンケート調査結果」

高齢社会になり、高齢者が加害者になる交通事故が問題となっている。都市部以外では、不採算を理由に公共交通機関の廃止が進み、移動手段のない高齢者は、危険でも自家用車の運転にすがらざるをえない。

こうした背景を受け、自動車運転における性差や加齢の影響、事故歴、ヒヤリハット経験、ハンドル操作ミスやアクセルとブレーキの踏み間違い経験などについて調査した。調査の結果、どの年齢層、どの性別においても交通事故や、ハンドル操作ミスやペダル操作ミスを起こす可能性があることが示された。また、若者はミスに対するリカバリーができるものの、高齢者はミスに対して対処できず、交通事故につながることも分かった。

調査結果を受けて、このままでは交通事故件数は増加し続ける一方、今の交通事故の現状を変えることができないことから、交通事故の原因とその背景を一つずつ解決していき、交通事故の減少につなげていくことが重要であることが指摘された。

(2) 2010年08月07日(土) 14:00~17:00

場所：熊本学園大学 本館2階小会議室

参加人数：10名

発表の概要：

① 勇(いさみ)和孝(九州大学法学部)『「公共」から考える『公共交通』』

現在の、経済学を基礎とする交通論においては、多くで「公共性」に対する考察を回避しようとしている。しかし、

本来「公共性」に対する考察は、哲学、政治学、社会学などで古くから議論の対象とされ、その定義も時代や文脈によって大きく様相を異にする。このような問題意識をもとに、「公共性」の概念についての再考を通じて、現在の「公共交通」をとりまく諸問題とその解決の方向性へのインプレーションを示した。

報告では、まず、現在の経済学を基礎とする交通論の教科書では、「公共性」を「市場介入を必要とする要因の総称」であり、あるいは「公共性」の概念が論者によって異なるがゆえに「公共性」の概念を用いることを回避しようとしていることを指摘する。

次に、斉藤純一とハンナ・アーレントから、「公共性」についての説明を試みる。斉藤は、「公共性」を政治的言論の空間として認識する。また、政治的言論の空間である「公共性」の議論を交通に適用するうえで、ハンナ・アーレントの「現れの空間」の考え方に注目する。アーレントは公共的空間を、自らのアイデンティティを能動的に表現する場所であるとする。アーレントの議論を交通に援用することで、公共的空間にアクセスするためのツールとしての役割と、交通そのものが公共的空間であるという考え方が示される。そして、交通の「公共性」における解釈として「すべての人に公開されている、他者との間にある、自己実現のための性質」であり、「公共的空間」に現れるための性質であると指摘する。あわせて、「公共性」はある事業に対しての公的部門の介入の是非という性質を離れ、個人の生き方にかかわる自然権的な性質へと変化することも提示する。

「公共性」の概念の拡張を受けて、公共交通の供給自体がない(あるいは乏しい)ことや、利用する側と供給する側の意思疎通が運賃の支払いによってしかできないことを問題視する。そのことを受けて、公共交通の供給システムにおいて、人間の文化的な生活にかかわる権利を保障することを前提に、その中で効率性を求めるべきことであることを示した。

最後に、「公共性」の概念を「市場介入を必要とする要因の総称」から「個人の生き方にかかわる性質」に拡張することで、公共交通は、単に大勢の人が利用できる交通機関ではなく、社会に参画するためのツールであり、人々の自己実現の場となることが示された。

② 松永和生(熊本学園大学大学院)「第三セクター鉄道における貨物輸送問題 -貨物列車は邪魔者か?-」

特定地方交通線を継承した第三セクター鉄道では、旅客輸送が中心で、貨物輸送の役割は限定的と考えられてきた。しかし、一部の事業者では、貨物輸送の廃止が鉄道の存続に重大な影響を及ぼしている。また、整備新幹線の開業に伴う、並行在来線を引き受けた第三セクター鉄道では、貨物輸送のあり方が事業者の存続はもちろん、国のモーダルシフト推進政策にも影響を及ぼしている。こうした現状を踏まえ、第三セクター鉄道における貨物輸送の存在意義を示した。

報告では、まず、第三セクター鉄道による貨物輸送の事例が示された。一部の事例では貨物輸送が廃止されているが、そこでは輸送手段のトラックの切り替えや、荷主の生産体制の縮小が影響していることについて指摘した。これらの事例をもとに、貨物輸送が事業者の経営に与える影響について検討した。検討の結果、旅客の輸送密度が高い事業者では、貨物輸送からの収入は限定的で、貨物輸送の廃止が経営に与える影響は少ない一方で、旅客の輸送密度が低い事業者では、貨物輸送からの収入への依存が高く、貨物輸送の廃止が鉄道の存続の危機につながることを示した。

次に、並行在来線における貨物輸送の問題を取り上げた。線路使用料の調整制度にかんして、調整金制度そのものの理論的根拠の不明瞭さや不安定な財源、また保守管理経費の「掛かり増し」の問題が依然として残されている点について指摘した。さらに、並行在来線問題の原因として、ひとつの鉄道に「地域鉄道」と「広域鉄道」という、異なる性格が並存するがゆえの問題であることを提起した。「地域鉄道」の問題は、地域社会で解決できる問題である。しかし、「広域鉄道」の問題は、地域社会の範疇を超えており、国の関与が必要とする。そして、並行在来線が担う貨物輸送は、その「広域鉄道」としての性格を持つことを指摘する。とくに、モーダルシフトを推進する観点からは、並行在来線による鉄道貨物輸送ができなくなることで、逆モー

ダルシフトに至ってしまうことを問題視する。

最後に、第三セクター鉄道における貨物輸送は、旅客の輸送密度が低くなるほど、経営上の存在意義が大きくなることを提示した。並行在来線においても同様であるが、実情以上の費用負担の問題や、モーダルシフト政策の一翼を担う存在であることを鑑みると、国のより一層の関与を必要とすることを指摘した。

【開催予定】

日時：2011年3月19日（土）14:00～17:00

場所：熊本県玉名市

詳細は決まり次第、お知らせいたします。報告希望者は、下村 (shimomura_h@nifty.com) までお知らせください（締め切りは2011年2月28日）。

VI. 理事会より

(1) 2009年度第5回理事会が開催されました (07/17)

・2010年度総会への議案を決定した。

(2) 2010年度第1回理事会が開催されました (07/18)

・「交通基本法に関する交通権学会の見解」を確定した（結果は「IV.「交通基本法に関する交通権学会の見解」について」を参照方）。

・ブックレット（「交通基本法を考える（仮）」）を刊行する。安部理事を責任者として理事を主体に具体的活動に入る。

(3) 2010年度第2回理事会が開催されました (08/31)

・次回大会を新潟で開催することの可否については、9月末までに決定する。否の場合は、立命館大学へ依頼する。

・「交通基本法に関する交通権学会の見解」の国会議員への送付は、費用対効果の点で適切でないため、行なわないものとする。

VII. 情報ファイル

1. 図書紹介

■全国バスマップサミット実行委員会編著『バスマップの底力—市民が始めた楽しい交通まちづくり』2010年8月、クラッセ、2940円、ISBN 978-4-902841-06-0

統計から知られるように、バスの利用者数は年々低下を続けており、廃止路線延長も増加している。バス事業者も利用者誘致策を講じているが、効果は乏しい。調査の結果から「なぜバスを使わないか」の最大の理由は「わからない」ということである。地元の人でさえ、日常的に自分が



使う路線以外はわからない。近年は中小バス事業者でもインターネットにより情報を提供しており、たしかに「データ」は存在する。しかし「意地でもバスに乗る」という意気込みで、時には各種の地図を併用して地名からバス停を推測するなど手間をかけて調べないかわからないケースも少なくない。平日と休日でダイヤや系統が極端に変わったり、朝夕の一部の時間帯だけ「〇〇団地経由」といった分岐が存在したりなど、情報を提供する上で難しい問題が多い。事業者は時刻や系統を先に知っているが、利用者側からはいわゆる「逆引き」ができないと使えない。評者のように公共交通の積極的利用者（というより半ば趣味）ならばともかく、一般の利用者に対して使い



やすい形で情報が提供されているとはいえない。こうした背景から、適切な情報提供によってバスの利用促進をはかることを目的に、2003年から現在まで7回にわたって「バスマップサミット」が開催されている。開催地は岡山・福井・松江・仙台・広島・新潟・那覇（開催名は「おきなわ」）である。本書はこれらの活動をまとめたものであるが、単にマップの作成ガイドではなく、都市交通全体を考え、さらには「交通まちづくり」へのアプローチとして位置づけられている。本来このような活動は、都市交通を统一的にマネジメントすべき自治体が率先して行なうものであるが、逆に市民のほうに苦勞して資金を用意し、自治体にマップを提供するケースもみられる現状も考えさせられる。なお本会会員の藤堂史明氏（新潟大学）が本書の編著者に加わっている。

（上岡直見）

収入						支出					
摘要	08決算額	予算額	決算額	予算比	前年比	摘要	08決算額	予算額	決算額	予算比	前年比
前期繰越金	726,531	48,888	48,888	0	-677,643	大会費	271,872	250,000	280,166	30,166	8,294
会費	963,920	900,000	840,000	-60,000	-123,920	通信費	172,805	120,000	76,569	-43,431	-96,236
寄付金	1,002,372	0	0	0	-1,002,372	印刷費	0	15,000	0	-15,000	0
会誌売上	16,000	10,000	7,500	-2,500	-8,500	会誌制作費	341,386	400,000	523,677	123,677	182,291
受取利息	0	160	0	-160	0	特別事業費積立	800,000	0	0	0	-800,000
雑収入	0	0	0	0	0	部会活動費	10,000	30,000	30,000	0	20,000
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	63,872	60,000	27,340	-32,660	
						予備費	0	0	0	0	
						研究奨励基金へ	1,000,000	0	0	0	
						次期繰越金	48,888	84,048	-41,364	-125,412	
合計	2,708,823	959,048	896,388	-62,660	-1,812,435	合計	2,708,823	959,048	896,388	-62,660	-685,651

収入						支出					
摘要	08決算額	予算額	決算額	予算比	前年比	摘要	08決算額	予算額	決算額	予算比	前年比
前期繰越金	20,999	20,999	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

収入						支出					
摘要	08決算額	予算額	決算額	予算比	前年比	摘要	08決算額	予算額	決算額	予算比	前年比
前期繰越金	470,029	1,270,029	1,270,029	0	800,000	今期支給額	200,000	0	0	0	-200,000
今期繰入金	1,000,000	0	0	0	-1,000,000	次期繰越金	1,270,029	1,270,029	1,270,029	0	0
合計	1,470,029	1,270,029	1,270,029	0	-200,000	合計	1,470,029	1,270,029	1,270,029	0	-200,000

収入						支出					
摘要	08決算額	予算額	決算額	予算比	前年比	摘要	08決算額	予算額	決算額	予算比	前年比
前期繰越金	0	800,000	800,000	0	800,000	次期繰越金	800,000	0	800,000	800,000	0
新規積立	800,000	0	0	0	-800,000	記念事業支	0	800,000	0	-800,000	0
合計	800,000	800,000	800,000	0	0	合計	800,000	800,000	800,000	0	0

(参考)2009年度大会収支計算書

収入		支出	
参加費	0	大会事務費	100,000
懇親会費	0	大会会議費	13,566
補助金	0	大会会場費	0
その他収入	0	謝礼	70,000
学会会計より	280,166	懇親会費	0
		予稿印刷費	96,600
合計	280,166	合計	280,166

注) 参加費はすべて開催校事務費の補填に充当
 懇親会費は別会計
 会場費は開催校の補助金で充当

(参考)2009年度期末現金計算書

残高	事業会計	-41,364	残高 (場所別)	郵便貯金口座	51,133
(費目別次 期繰越金)	国際交流会計	20,999		郵便振替口座	2,463,430
	研究奨励会計	1,270,029		現金	155,378
	20周年特別事業会計	800,000			
未払い立替金		620,277			
	計	2,669,941		計	2,669,941

注) 郵便貯金口座は今年度出し入れなし。受取利息は決算に計上していないので、
 昨年度期末残高のまま。
 未払い立替金は会誌制作費と予稿制作費

交通権学会 2010年度事業会計予算 自2010年7月1日 至2011年6月30日 単位:円

収入					支出				
摘要	2009年度予算	2009年度決算	2010年度予算	前年比	摘要	2009年度予算	2009年度決算	2010年度予算	前年比
前期繰越金	48,888	48,888	-41,364	-90,252	大会費	250,000	280,166	200,000	-50,000
会費	900,000	840,000	920,000	20,000	通信費	120,000	76,569	72,000	-48,000
寄付金	0	0	0	0	印刷費	15,000	0	0	-15,000
会誌売上	10,000	7,500	15,000	5,000	会誌制作費	400,000	523,677	500,000	100,000
受取利息	160	0	320	160	特別事業費	0	0	0	0
雑収入	0	0	0	0	部会活動費	30,000	30,000	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	60,000	27,340	60,000	0
					予備費	0	0	0	0
					研究奨励基金へ	0	0	0	0
					次期繰越金	84,048	-41,364	31,956	-52,092
合計	959,048	896,388	893,956	-65,092	合計	959,048	896,388	893,956	-65,092

- ・大会費は予稿集を自家印刷に変更し、かつ大会参加費を増額することで一般予算からの支出を削減
- ・通信費は、大会案内などとニュースレターを同時発送することで削減
- ・国際交流は見通しが立たないため、ひきつぎ繰入を凍結
- ・会誌およびCD-ROM販売を強化
- ・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2009年度で終了

2010年度国際交流特別会計予算 自2010年7月1日 至2011年6月30日 単位:円

収入					支出				
摘要	2009年度予算	2009年度決算	2010年度予算	前年比	摘要	2009年度予算	2009年度決算	2010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

2010年度研究奨励基金特別会計予算 自2010年7月1日 至2011年6月30日 単位:円

収入					支出				
摘要	2009年度予算	2009年度決算	2010年度予算	前年比	摘要	2009年度予算	2009年度決算	2010年度予算	前年比
前期繰越金	1,270,029	1,270,029	1,270,029	0	今期支給額	0	0	200,000	200,000
今期繰入金	0	0	0	0	次期繰越金	1,270,029	1,270,029	1,270,029	0
合計	470,029	1,470,029	1,270,029	800,000	合計	470,029	1,470,029	1,470,029	1,000,000

2010年度20周年特別事業特別会計予算 自2010年7月1日 至2011年6月30日 単位:円

収入					支出				
摘要	2009年度予算	2009年度決算	2010年度予算	前年比	摘要	2009年度予算	2009年度決算	2010年度予算	前年比
前期繰越金	800,000	800,000	800,000	0	次期繰越金	0	800,000	0	0
新規積立	0	0	0	0	記念出版費用	800,000	0	800,000	0
合計	800,000	800,000	800,000	0	合計	800,000	800,000	800,000	0

交通権学会ニュースレター『トランスポート 21』第 40 号 (2010年 08 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.ritsumei.ac.jp 学会ホームページ http://www009.upp.so-net.ne.jp/kotsuken-gakkai/