



交通権学会ニュースレター
トランスポート 21
 第42号 2011年02月28日



重要なお知らせ (詳細は本文をご覧ください)

- ◆ 土居靖範氏が本学会会長を退任され、桜井徹副会長 (日本大学) が会長代行に就任されました。
- ◆ 今年度の研究大会・総会は下記で開催します。
 日程：7月23日(土)～24日(日)
 場所：京都市 (詳細調整中)
 統一論題テーマ：交通基本法と交通権実現への課題
- ◆ 本学会編集の書籍『交通基本法を考える——人と環境にやさしい交通をめざして』が出版されました。内容につきましては、関東部会での研究会の記録を参考にしてください。

会長代行就任の挨拶

日本大学商学部 桜井 徹

昨年の10月25日付けで土居靖範立命館大学経営学部教授が会長・理事を辞任し、交通権学会を退会されることとなった。同教授が本学会設立時からの会員であり、しかも現会長・理事でもあるだけに、辞任・退会は誠に痛恨の極みである。副会長・事務局長は、最初はメールで、次には直接お会いして慰留に努めたが、残念ながら、最終的には、理事会で辞任・退会を認めざるを得なかった。

この事態をうけて、規約上には存在しないが、副会長の1人である小生が次期の理事改選まで会長代行に就任することとなった。微力ながら頑張りたい。会員各位のご指導・ご鞭撻をお願いしたい。

この場をお借りして、会長代行として、当面取り組むべき課題について一つだけ述べさせていただきたい。それは理事会のあり方である。

現在、理事会は、年1回の大会時をのぞいて、専らメーリング・リスト (ML) 上で、議案の承認やそれに関連する議論を行っている。財政的基盤が弱い本学会では理事全員が出席する理事会を開催することが困難であるという状況下ではMLは極めて有益な手段である。しかしながら、MLは、閲覧にタイム・ラグが生じ、議論に参加しにくい

という側面も持っている。多くの学会では、MLは単に連絡手段に利用されている。しかも、MLを絶えず利用していると誤発送メールの危険も生じうる。特定の受信者にあてたメールで、ある人物についての性格・能力等に関する内容が、誤ってメーリングリスト上に流れ、その内容が当該の人物にまで公開され、その人物がショックを受けるという事態である。

そこで、当面、関東と関西の部会理事会 (仮称) を、各部会の午前中に行ってはどうか。部会理事会 (仮称) で提出された内容を会長・事務局長・副会長でまとめ、それをML上で議案として提示するというものである。そうすることによって、各部会への理事の参加も促進され、ひいては、部会の研究・発表活動も活性化されるのではなかろうか。

もちろん、以上は、小生の全くの私案である。交通基本法案が国会に上程されようとしており、交通権が肯定・否定の両陣営から注目されつつ現在、交通権学会の活動を活性化することが重要になってきている。そのためには、まず、理事会のあり方、理事のあり方が問われていることを自戒を込めて訴えておきたい。

I. 最近の研究から／随想

「高田馬場駅転落事故」を探る (序)
 森すぐる (社会構想研究所)

生きていれば、傘寿である。

去る2月1日夕刻、東京都のJR山手線高田馬場駅ホームに視覚障害者ら20人以上が集まり、1973年2月1日に亡くなった上野孝司さんに追悼の祈りを捧げた。当日は、上野裁判を共に支えた人びとのほか、若い視覚障害者の姿もあったが、孝司氏の兄・上野正博氏の姿はなかった。体調を崩したということである。

* * *

1973年2月1日午後9時25分。上野孝司は、ひとりでホームを歩いていた。

孝司は目が見えない。戦時中の勤労動員中の事故や労働災害のため、全盲になったのである。

現在は、自宅最寄りの高田馬場駅近傍にある「ヘレンケラー学院」に通い、マッサージ師として自立するための訓練に励んでいる。ぶっきらぼうな言葉遣いに似合わぬ面見の良さで学院の仲間の信頼も厚く、実は結婚の約束をした女性もいる。この日も、渋谷で彼女と会ったあとの帰り道であった。

この日、高田馬場駅は混雑していた。高田馬場は学生街である。年度末の試験や最後のゼミなどを終えて解放感にひたる学生たちは、陽気な声をあげていた。山手線と西武線とを乗り換える勤め人たちは足早に乗り換え通路に向かう。この日は、春闘の「順法闘争」のため、山手線の運転間隔が乱れ、ホームには人があふれんばかりだった。

佐藤春夫（仮名）が歩いていると、ホームにどよめきが生じた。

「人が落ちた」

叫ぶ声の方を見ると、体格の良い中年男性が、線路からホームに向けてよじのぼろうとしているところだった。手には白い杖が握られ、空を指している。思わず駆け寄って、手をさしのべる。

「危ない」「電車が来る」

ホーム上の声をかき消すように、けたたましい警笛。金属と金属が擦れる音。腹の底に響く振動。思わず手を離してのけぞる前を、ウグイス色の車体が通り過ぎて、停まった。

腰が抜けたようにへたり込む。

あの男性は、どうしたろうか。

右前方に人垣ができています。

そちらに目をむけながら、春夫はいつまでも立てずにいた。

宮崎さゆみは、家族とともにテレビを見ていた。ドラマが終わり、母は台所に立った。父は、寝室にでも行ったろうか。コマーシャルが終わり、ニュースになった。国鉄の山手線高田馬場駅で、盲人が線路に転落して即死したと伝える。その被害者の名を聞いて、思わず声をあげた。

「お母さん、たいへん。孝司叔父さんが電車にひかれた」

時ならぬ呼び出しベルに胸騒ぎを感じつつ、上野ヨシエは受話器を取った。午後 11 時 20 分。同居している息子はふたりともまだ帰っていない。ふだんから、遅くなるからといって連絡をしてくるようなことはなかった。

「上野孝司さんのお宅ですか」

低く、押しの強い男性の声。戸塚警察署だと名乗った。

「上野孝司さんが亡くなった。遺体が本署にあるので、確認に来てください」。

上野正博が高田馬場駅改札口を通過して家路についたのは、午後 11 時 30 分頃であった。この日は、昔なじみの仲間と神田で会い、歓談していた。

駅から自宅に向かう商店街の銭湯の前。向こうから、父が脇目もふらずにやって来る。

「おい、どうしたの」

声をかけると、初めて正博に気がついたように立ち止まり、言った。

「丁度いいところで会った。正博、さっき警察から、孝司が死んだから来てくださいという電話があったんで、今、行くところだ。一緒に行こう」。

1973 年 2 月 1 日は、かくして過ぎた。

* * *

遺族は 1975 年 4 月、事故の責任は視覚障害者に対する安全措置を欠いた国有鉄道にあるとして、損害賠償訴訟を提起した。訴訟は、盲学校の教師や生徒、合理化の問題として捉えた国鉄労働者、その他広範な市民に支えられた。当時を知る人は語る。「木造だった東京地裁の床が抜けるかと思うほど、傍聴者が集まった」「盲導犬を連れて傍聴席に入れると交渉した」「上野訴訟を通して、視覚障害者が権利意識に目覚めた」と。

1979 年 3 月に出された一審判決では原告勝訴。二審では、賠償額の減額はあったものの、1985 年 12 月に和解が成立し、「控訴人（日本国有鉄道）は公共の高速度交通機関であることにかんがみ、今後とも視覚障害を有する乗客の安全対策に努力する」という条項が加えられた。この裁判を通じて、駅ホームの点字ブロック敷設が急速に進んだ。ただし、それ以降も視覚障害者等の転落死亡事故は後を絶たないのは、ご存じの通りである。

この訴訟の意義については、さまざまに書かれているところだが、近年、関係者が相次いで鬼籍に入っているところから、記録をしなきゃな、と思っているところである。

(了)

(編集部より；次号担当は曾田英夫理事です)

II. 部会だより

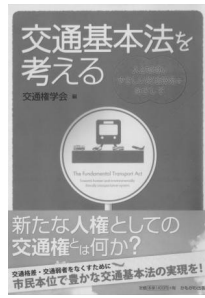
1. 関東部会（担当理事：戸崎肇、曾田英夫）

【開催報告】「交通基本法を考える」出版記念研究会

日時：2011(H23)年 1 月 29 日(土) 13:30～17:00

場所：早稲田大学早稲田キャンパス 9 号館 9 階アジア研究機構会議室、出席者：13 名

概要：1月17日に発売された、交通権学会編「交通基本法を考える」（かもがわ出版、SBN978-4-7803-0410-7 C0065、1,470円）をテキストとして、学会会員が発表する研究会を開催した。発表者は、執筆者は執筆者として、またそれ以外の人はその内容を解説して、それに対する自分自身の意見を述べるという形とし、そのあと質疑応答、意見交換を行った。



〔序〕 交通基本法によせて

〔著者〕安部誠治 〔発表者〕曾田英夫

「序」は3部にわたっている。最初の「交通基本法の実現へ」では、わが国の「交通基本法」については「移動権の保障と支援措置の充実」「交通体系、まちづくり及び乗り物、三位一体の低炭素化の推進」「地域の活力を引き出す交通網の充実」などが基本理念とされ、その概略としては「交通分野における交通分野における理念やあり方、国民の移動の権利、政府・地方団体の役割や施策展開の方向性などを定める交通分野における基本法となるもの」である。第二の「交通基本法と移動権」では「交通基本法」では「移動権」が機軸となるといっても、どこまで盛り込むことができるのかが注目点である。第三の「日本、フランス、韓国」は3国の交通基本法の比較であり、条文の数、国有鉄道の任務、監理形態の有無、労働・安全の法令遵守の有無などである。この序では最後に「交通基本法は、交通の役割がますます重要となっている21世紀の日本において、是非とも必要な法律であり、その一日も早い制定が待たれる。」としている。本学会会員の気持ちも同様である。

〔I〕 交通基本法と移動の権利

1 現代社会と交通 〔著者〕西村弘 〔発表者〕上岡直見

ここは「交通の本質」「交通の意義」「現代社会と交通」の3部である。この節の最後に「これまでの交通のあり方は、基本的には市場まかせであった。道路などのインフラこそ公共財として国や地方自治体が関与してきたが、その財源は利用に伴う諸税が中心とされ、鉄道やバスなどの公共交通も、民営の場合はもちろんのこと、公営の場合ですら独立採算が当然とされてきた。しかし、今や、社会が交通のあり方に責任をもたねばならなくなっている。行過ぎたクルマ社会を是正し、『社会基盤としての交通』を実現することが現代社会の課題である」とし、現代社会と交通を集約している。

2 交通基本法案にいたる経緯 〔著者・発表者〕上岡直見

この節は「交通権の議論の必要性」「交通権運動の経緯」

「民主党＝交通基本法案の提案」「これまでの制度的対応」「政権交代以後の経緯」に分かれている。

ここでは、「交通基本法」の問題点について報告があり、①「交通」の定義が不明確であること、②既存法・既存施策との不整合、③具体的な行政目標や財源が不明確であることを指摘する。

さらに使える基本法にするための提言として、①「脱自動車」の明記、②数値的ガイドラインの設定、③自動車の社会的費用、④「赤字・黒字」から「費用・便益」への評価指標野の確立、⑤財政・関連法の整備の必要性を主張した。

さらに現在の情勢としては、当法律が公共交通機関に追い風かと思われたが反対している。さらに自動車業界、自治体も反対の姿勢である。しかしながら実態として交通の自由としては意義のある法律となると思われるとしている。

3 交通基本法で変わる事、変える事

〔著者・発表者〕宇都宮浄人

「交通基本法の理念・目的」は、①モードを超え、交通について課題を包括した総合的な考え方を示すもの、②ただし、単にそうした交通全体に関する基本的な事柄や考え方を定めるだけのものではない。③自動車に過度に依存する現代社会を変えるというより、具体的な方向性をもった交通政策の枠組みを提示している。しかし現代社会では(1)国民のシビルミニマムが交通という面で揺らいでいる、(2)自動車に過度に依存することにより、環境問題や歩行者の安全といった問題は一段と深刻化しているという現実がある。さらに、④従来の自動車中心の交通のあり方を見直し、マイカーと公共交通、さらには徒歩や自転車も含め、世の中の交通モードのベストミックスを追及、⑤暮らしや環境を守るのみならず、マイカーを運転できない人も含め、多くの人々の社会参加を促し、地域を活性化することである。

「公共交通の運営」としては公共交通のしくみはどう変わるのかという課題では需要が見込めない地域であっても、公共交通を守り育てるためには公的支援は不可欠である。望ましい交通のしくみの実現方法としては、すべての交通機関を含む総合的な交通計画を地域が自ら策定することである。望ましい交通の仕組みの実現方法としては交通基本法により、地方自治体は、総合的に交通を考える担当者を養成し、何らかの形で計画を策定する。

「地域活性化」としては、①公的支援は、交通事業の欠損補填ではなく、官民のパートナーシップによる新しいビジネス携帯を模索、②交通計画の実現も、税制によるインセンティブ付け(経済的な動機付け)など、民間事業者や一般の利用者の判断に委ねながら達成する。最後に交通基本法で変わるのかという問に関しては、一人一人が交通基本

法に基づいてより具体的な制度改革を考え、交通のあり方としくみを変えていかなければならないと主張する。

4 新しい人権としての交通権

〔著者〕岡崎勝彦 〔発表者〕宇都宮浄人

社会権とは請求的権利である。それは社会的・経済的弱者を守るために保障されるに至った 20 世紀の人権である。「新しい人権」と呼ばれるものはプライバシー権、環境権、生命権、知る権利、アクセス権などともに交通権もある。最高裁が正面から認めたものとしては肖像権がある。「新しい人権」の具体化としては ①人格的生存に不可欠、②社会が個人の自立的決定に委ねられてきたか、③多数の国民が行えるか(他人の基本権を侵害しないか)、④人間生活に不可欠という考慮要素が確認できる。

間接的・抽象的権利説(裁判による直接執行できる権利とは認めず、それを具体化する法律・条令等の制定によって始めて、作為義務・具体的請求権・権利が認められる)が通説的①を占めているが、具体的請求権(現行法制下のみな具体的請求権のみならず、立法不作為の違憲確認をも認める)も有力である。

交通権の考え方としては「人間的な生活に不可欠」「居住及び移転の自由」を補充「憲法 13 条(包括的基本権)、14 条(法の下での平等)、25 条(生存権)など関連する人権を競合させ統合した『新しい人権』「すでに交通権訴訟を経験」が考えられる。

さらに、交通権とは「何人も良好な環境の下で、ひとしく、自己の意志に従い、自由に移動し、生活財貨を移動させるための移動の自由、移動権、適正な移動手段の保障、その他国民の交通する権利」であるとしている。

〔Ⅱ〕 現代日本の交通問題

1 大都市交通の現状と課題

〔著者〕青木真美 〔発表者〕藤井憲男

公共交通の維持については、大都市地域といえども油断できない。それは図Ⅱ-1(テキスト p. 40 に掲載)に示すように、輸送量は首都圏の鉄道は増加傾向にあるが、中京圏や関西圏の鉄道は 1995 年をピークに減少傾向にあるからである。また、バスは全体的に減少傾向にある。都市内の非採算路線は規制緩和以降廃止され、大都市圏でも公共交通の空白地域が拡大している。買い物難民に代表される移動制約者の問題が、過疎地域ばかりでなく大都市圏でも顕在化してきている。

大都市の交通の課題としては、次の 3 つのバリアを取り除く必要がある。

①物理的なバリアフリー：すべての人に使いやすい交通機関を物理的に作り出すこと ②組織上のバリアフリー：運

行や運賃における事業者間のバリアを取り除くこと ③制度のバリアフリー：行政における管轄の壁(いわゆる縦割り)のバリアを取り除くこと

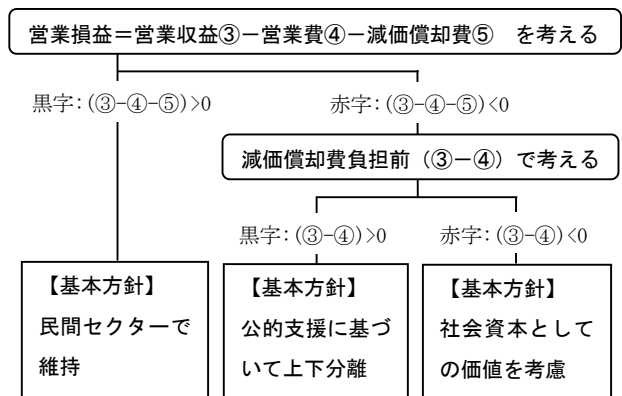
2 公共交通の維持策

〔著者〕松原光也 〔発表者〕藤井憲男

(1) 公共交通の支援制度

「地域公共交通活性化・再生法(公共交通再生法)」は、公共基本法制定後の公共交通維持策を考えるうえでペースとなる制度である。

(2) 公共交通を維持するための基本方針



公的支援に基づく上下分離: 施設の老朽化に対応する施設整備やサービスレベルの向上(バリアフリー、フリークエンシーの確保、乗継改善、混雑緩和等)に向けた施設整備費に対する支援を国および地方自治体が行い、施設整備部門に公的資金を投入、運行管理部門を民間セクターで運営する上下分離方式

社会資本としての公共交通: 地域の社会的便益を考慮する。

(3) 「公共交通再生法」の改善点

支援期間を恒久化する。自立困難な地域(離島、限界集落等)へは国が支援する。民間資本活用の場合でも官は安全確保や監督検査機能や制度の整備をおこなう

諸サービスの地理的配置を工夫することで公共交通の価値を向上させる。

3 公共交通が維持できない地域における交通権の保障

〔著者〕近藤宏一 〔発表者〕藤井憲男

(1) マイカーにも公共交通にも頼れない人々の移動問題

(2) コミュニティの相互扶助的などりくみ

ある程度のコミュニティが維持されている地域では、地域住民により相互扶助的にバスなどを運行する。相乗りマイカーの運転者には地域の「役」を与え、車両等の整備費用や任意保険の保険料を公的に負担し、また可能であれば地域や行政から燃料費相当の謝礼を支払う。

(3) 公共的な地域の「足」の確保

スクールバスや病院バスへ有償での相乗り/公営タクシー

一の設置／タクシー割引券の配布

4 交通の平等 〔著者〕日比野正巳 〔発表者〕曾田英夫

「交通基本法」では第2条で「すべて国民」も「何人」も「権利を有する平等性」から言えば大事な規定であるとしている。しかし、現実には「くるまを使う者と使えない者の格差」と住む地域における「公共交通利用の格差」がある。そのために「交通基本法の価値」があると述べているが、まさにそのとおりである。

「移動制約者」の問題もある。「障害者」といっても知的障害、精神障害、発達障害、認知障害などあり、「平等な権利」と言ったとき「障害者権利条項」の遵守、「権利擁護機関」の設置が必要であるとしている。

「交通権」は「外出権」「歩行権」「移動権」を含んでいる。したがって、法案では「移動権」となっていて、「交通権」とは同じ概念でないことが明らかになる。

5 交通の安全 〔著者〕安部誠治 〔発表者〕曾田英夫

現在では自動車だけでなく、公共交通の事故も発生している。「安全」は公共交通機関が利用者に保障しなければならない最も重要な品質であり、最優先することである。

交通基本法では「安全問題」が独立した1つの条文として扱われていない。18年の法案で「安全」の文字が出てくるのは第3・10・17条であるが、いずれも修飾語的に出て来るだけである。「国ならびに地方自治体は交通の安全の確保に努めねばならない」という趣旨の条文を追加する必要がある。もっとも重要なことは1条設けて、明確にすべきである。

6 交通と環境 〔著者・発表者〕上岡直見

・交通環境対策の必要性：「交通基本法」では第1条で「この法律は、交通が、人の移動及び貨物流通を担うものとして国民の諸活動の基礎であるとともに、環境に多大な影響を及ぼすおそれがあることにかんがみ」として環境を重視しているし、基本法案では交通に起因する各種の環境問題に関心がはらわれている。

・交通環境の現状：陸上交通1990年から2000年までは全体の排出量が増えている。「2020年までに1990年の25パーセントの温室効果ガスの削減」が求められているが、さらに削減を求められていることとなる。

・持続可能な社会：「持続可能な社会の実現のためには私的個別的自動車利用から、旅客交通においては公共交通・徒歩・自転車を、貨物運送においては営業貨物輸送を重視した交通体系への転換がポイントとなる。

・国の環境政策との整合性：政府は「2020年までに1990年比25パーセントの温室効果ガスの削減」を提示している。

一方ではその削現のための政策を挙げながら、一方で高速道路の無料化、将来の自動車関係の暫定税率の撤廃方針があり、政策的に整合性が欠ける面が指摘されている。

・環境面における法案への期待：政府の「地球温暖化対策に係る中長期ロードマップ」では「2050年に自動車輸送分担率を5～6割まで削減する」という最終目標となっている。このロードマップはCO2削減を主な目的としたものであるが、そのみならず、総合的に人々の暮らしの質の改善が期待される。地域的あるいは国際的な環境問題の観点、あるいは交通事故の防止や土地の効率的な利用の観点からも、地域特性に応じた交通手段分担率や公共交通整備の政策目標の設定を定めることについて、環境政策との整合をはかり、基本法あるいは関連施策で考慮されることを期待したいとしている。

7 交通労働 〔著者〕川村雅則 〔発表者〕上岡直見

規制緩和政策によって、需給調整規制の撤廃、価格規制の緩和、自由化は事業者間の競争を激化させ、労働時間の長時間過密化、安全に関する設備費用の削減を招いた。自動車運送業者では零細事業者の新規参入により、競争が激化し、交通労働者の労働条件も低下した。自動車運転労働者の場合は1989年に旧労働省が策定した「自動車運転者の労働時間等の改善のための基準」である。しかしながらこの基準は①「告示」であり違反しても罰則はない。②規制レベルの低さ、③その日の交通環境によって労働時間に変化が生じる交通労働の特殊性を考慮せずに勤務シフトが組まれている。さらに2001年に国土交通省の告示として違反事業者に行政処分が課せられるようになったのは一歩前進である。

今後はこれら労働だけでなく、運輸安全マネジメント、事業監査体制の強化、独占禁止法、下請法を実効のあるものとするなどの法制度の整備、自動車に過度に依存した輸送体形の転換なども改善への重要な課題である。

〔Ⅲ〕 交通の制度改革

1 地方分権化の必要性和その課題

〔著者・発表者〕戸崎肇

交通問題の地域性としては、交通は生活に密接に関するものであり、地域性が重要である。しかし、地方の交通政策をめぐる現状は自立的体制の不備という状態になる。

地方における交通政策の重要性は高齢化対策としての公共交通の活性化にあるが十分ではない。今後の地方の交通政策をめぐる方向性としては高齢化対策、環境対策など、他の政策との連動性の追及などが重要である。

2 会計・財政制度改革課題

〔著者〕西村弘＋桜井徹 〔発表者〕戸崎肇

交通における会計・財政制度の変化としては、道路、港湾、空港の特別会計が社会資本整備事業特別会計に統合されたが、特別会計の実質的存続である。交通政策の縦割り制の存続、道路財源の一般財源化とその実態が問題である。

交通権の保障に資する会計・財政制度としては社会資本整備事業特別会計への鉄道事業を包含すべきである。そもそも特別会計を存続すべきかどうか、中長期的なインフラ整備計画を保有することの必要性がある。

通基本計画と財源配分としては、地方の交通計画策定に対する国の援助の必要性、特定補助金から一括交付金へ、かつ一定の水準の設定とそのため財源措置を行う必要性がある。

3 地方自治体の交通計画と交通基本法

〔著者〕森田優己 〔発表者〕戸崎肇

地方自治体の交通計画の到達点は地方自治体が連携し、「連携」において単一交通モードを中心としたものが多い、あるいは補助金獲得を目的としたものになっている。

「地域公共交通活性化及び再生に関する法律」から交通基本法へとしては市町村による都市計画の策定を義務化する条項の必要性が出てくる。その際には①住民参加の徹底、「地域公共交通会議」の形骸化防止、②都道府県や国による交通計画や都市計画などとの調整が必要となる。

4 韓国の交通基本法 〔著者〕陳章元 〔発表者〕戸崎肇

(1) 交通基本法の制定過程

「緑色交通運動」による「歩行権」の推進を行った。その後ソウル市議会は「ソウル特別市の歩行権および歩行環境改善のための基本条例」を制定した。

(2) 交通基本法の限界と望ましい改善方向

「国民が普遍的な交通サービスを受けて、便利かつ安全で陸上、海上、航空の交通手段および交通施設等を利用して移動する権利を意味する」としており、交通権に関する定義が不十分である。法律体系上の問題と歩行権の軽視では法律体系上の問題として、公共交通分野だけを基本法の中で直接取り扱い、他の分野は既存の法律に任せている点を指摘している。法案の問題としては積極的な国民参加の規定が必要とする点である。法条項の中に内容されている概念の対立としては、下手をするとマイカー優先の政策となりかねない。公共交通の定義の問題点としては、高速道路や国道などの道路までも公共交通文屋に属していると解釈してしまう可能性、財源確保に関する具体的な規定が必要であるとしている。

〔質疑応答〕 質疑応答では「かつての法案は何故廃案と

なったのか」「交通に携わる労働者に関して規定が無いのは何故か」というような意見が出た。

(関東部会担当 戸崎肇 曾田英夫(文責))

【開催予定】 2011(H23)年4月23日(土) 13:30~17:00

発表者：3名、場所：早稲田大学早稲田キャンパス9号館9階アジア研究機構会議室、参加費：無料

◆報告希望者は3月31日までに200字程度の趣旨を添えて、曾田英夫(所沢市小手指南 1-16-4)へお知らせください(e-mailの場合は、メールタイトルに「交通権学会」の文字を入れて soda77@jcom.home.ne.jp へ)。

2. 九州沖縄部会(部会長：下村仁士)

【開催予定】 交通権学会九州沖縄部会シンポジウム

「九州新幹線全線開業がもたらす波及効果の予測」

— 熊本市都市圏、玉名市圏域にもたらす状況 —
博多駅(福岡)に吸収されない方策はあるのか

主催：交通権学会九州沖縄部会

日時：平成23年3月19日(土) 13:00~16:00

場所：九州看護福祉大学本館413教室

趣旨：平成23年3月12日に九州新幹線全線が開業します。博多から八代間の開通がもたらす波及効果の予測は、これまでに各地での講演や専門家や関係者から記事が出されていますが、そのなかでも熊本県全域の波及効果が重要になってきます。

今回、熊本市都市圏と玉名市圏域にもたらす影響と対策について関係各位から意見を頂き、議論のうえ玉名市の今後の政策や地元産業界の方針について提案を試みたいと考えています。

売り場面積が6倍に巨大化複合化した博多駅に吸収されないためにはどうすればいいのか、そして新幹線開業をまちづくり・地域活性化に生かす方策について、真剣に知恵を絞りたいと思います。同時に参加者の皆さんと情報の共有化を図りたいと思います。

司会：交通権学会九州沖縄部会熊本大会会長

コーディネーター：西島衛治(九州看護福祉大学教授・博士(工学)・玉名市都市計画審議会会長・一級建築士)

シンポジスト：香川正俊(熊本学園大学教授・交通権学会理事・政策科学博士・商学博士)／斎藤雄二郎(熊本電鉄タクシー社長・前熊本電気鉄道取締役)／高井信彦(玉名商工会議所建設産業副部長・都市計画審議委員・建築家)
前田善弘(福岡大学付属大濠高等学校講師・NPO法人全国鉄道利用者会議会員)／下村仁士(NPO法人全国鉄道利用者会議副理事長政策局長・交通権学会九州沖縄部会長)

(以上、敬称略)

参加の事前申し込み：不要 — 直接、九州看護福祉大学

本館 413 教室までおこしください。

参加費：不要

会場への交通機関：JR 玉名駅前から九州産交バス「九州看護福祉大学環状線」で「看護福祉大学」下車。（バスの本数が少なく、かつ、3月12日にダイヤ改正の予定。バス時刻に関する問い合わせ先＝産交バスサービスセンター 電話 096-325-0100；9:00～18:00）

◆本シンポジウム全体にかかわる問い合わせ先：下村仁士 携帯電話 090-1926-6433 e-mail:shimomura_h@nifty.com

Ⅲ. 理事会より

第4回理事会（2011年2月12日）において、以下が決定・承認されました。

(1) 研究大会・総会の開催日程、その他を決定しました（別項に掲載）。

なお、自由論題報告を募集します（別項参照）。

(2) 「研究助成対象研究」を募集します（別項参照）

(3) 退会の取り扱いを次のようにします

当年度の会費納入が行われている場合には、当年度末までのニューズレター、大会案内および会誌は送付する。ただし、本人から送付中止の申し出がある場合はそれに従う。

(4) 退会者（2名、敬称略）

土居靖範（10/25）、山火武津夫（1/13）

（以上）

■ 研究大会・総会の開催について ■

日程：7月23日（土）～24日（日）

場所：京都市（詳細調整中）

統一論題テーマ：「交通基本法と交通権実現への課題」

交通基本法は、まだその成立に紆余曲折が予想されるとはいえ、すでに法的な枠組み・条文が作成されています。そこでは当初想定されていた内容とは異なる可能性もあり、交通権の視点から交通基本法の基本理念に対する議論も必要です。

研究大会では、「交通基本法と交通権実現への課題」をテーマに設定し、現在の交通基本法（案）を改めて交通権ないしは「移動に関する権利」の視点から検証するとともに、交通権の視点に立脚した政策実現のための課題を検討しようとするものです。

なお、研究大会では、自由論題報告のセッションも設けますので、日頃の研究成果をご報告ください。

■ 自由論題報告を募集します ■

本年の研究大会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」を郵便または電子メール添付ファイルにより提出してください。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から4月下旬ごろに通知します。

「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*）（4頁約6,500字、通知時に執筆要綱を送ります）。所定の締切日（6月中旬を予定）までに「予稿」が提出されなかった場合は、「報告可」は取り消されます（即ち、報告ができなくなる）ので、ご注意ください。

*）大会当日に会場で配付される紙媒体資料は保存を意識されていないものが多く、散逸しがちです。製本された予稿集の作成にご協力願います。

【「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）

◆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）、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（400字程度）

◆締切り：2011年4月5日（必着）

◆送り先：埼玉大学経済学部 安藤研究室 交通権学会プログラム委員会

郵送の場合：〒338-8570 さいたま市桜区下大久保 255

E-mail の場合：ando@saitama-u.ac.jp（メールタイトルに「交通権学会」と表示し、「報告概要」を添付ファイルとしてください。）

（以上）

■ 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7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。（2009年度は助成該当の研究がありませんでした。）

【応募資格】

◆40歳未満（2011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：A 4判 4頁以内

◆締切り：2011年4月30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。

（以上）

IV. 情報ファイル

・図書紹介：道路住民運動全国連絡会（編著）「くるま依存社会からの転換を―道路住民運動 35年のあゆみと提言（運動の手引き）」文理閣、2,520円、ISBN978-4-89259-642-1

「道路住民運動全国連絡会」は、1975年に名古屋で全国の道路住民運動団体が第1回全国交流集会を開催したことに端を発し、その後「道路公害反対運動全国連絡会」の結成を経て、2010年に「道路住民運動全国連絡会」と名称を改めたものである。その間、毎年全国交流集会やシンポジウムを続け、本書はその中から主に21世紀になっての活動をまとめたものである。本書は3章からなり各々次のような内容である。第1章は「21世紀の道路問題」として、これまでの運動の課題・テーマをまとめたものであるが、当初の道路公害を主とした活動から、費用便益分析など道路事業そのものの評価にまで課題が広がってきた様子が概観できる。第2章は「全国の道路住民運動」として、31件に及ぶ各地の道路問題の住民運動や訴訟の経緯が要約されている。第3章は「全国交流集会」として、2000年以降の交流集会の内容が紹介されている。本書は住民運動の記録集にとどまらず資料的価値もあり、たとえば90年代



後半からの各種の国交省資料が末尾にまとめられている。現在は資料名がわかればほとんどの文書がインターネットで取得できるので、住民運動だけでなく研究的にも有用な資料となろう。なお本学会からは、西村弘氏・榎田基明氏・上岡直見が一連の活動にかかわっている。

（環境自治体会議 環境政策研究所 上岡直見）

■■■『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04月30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 で送ってください。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）

交通権学会ニューズレター『トランスポート 21』第 42 号（2011 年 02 月 28 日発行）

発行者 近藤宏一（交通権学会事務局局長）

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://www.kotsuken.jp/

タイトル写真：(左)太秦天神川、(右)京都