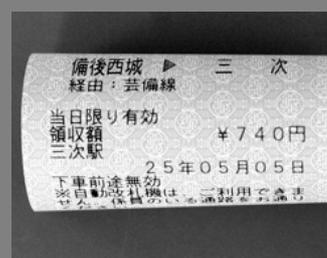




JR西日本にみられる
保守費削減目的の速度規制

交通権学会ニューズレター トランスポート 21 第 51 号 2013 年 5 月 15 日



簡易委託駅発行の乗車券

目次	
1. 2013 年研究大会開催要項	4. 会計報告について
2. 理事会報告	5. 会員業績一覧(添付)
3. 部会開催報告	

1. 2013 年研究大会開催要項

- プログラムを下記に示します。
- なお会場の埼玉大学はアクセスが極めて不便ですので時間に余裕を持ってお越し下さい。

	開始	時間	演者	所属	テーマ
2013 年 7 月 20 日					
理事会	10:30				
開会	13:00		会長		
市民向けタイトル「さいたまの鉄道を中心に公共交通を考える—過去・現在・未来」					
記念講演	13:10	1:00	老川慶喜	立教大学	埼玉の鉄道—地域・経済・鉄道—
休憩	14:10	0:10			
基調講演	14:20	0:30	坂本和穂	さいたま市の環境と公共交通システム研究会会長	さいたま市 LRT 計画
自由論題	14:50	0:30	田中芳樹	(株)アルク設計事務所	さいたま市の LRT 案の都市計画的な位置づけ
自由論題	15:20	0:30	小山徹	元埼玉大学教授, さいたま市の公共交通研究会顧問	プレメトロの一方式として LRT の導入
休憩	15:50	0:10			
	16:00	0:40	村重嘉文	(株)イーシティ埼玉取締役会長	さいたま市に LRT を導入するために
			小山徹	元埼玉大学教授, さいたま市の公共交通研究会顧問	
			宇都宮浄人 (司会兼話題提供)	関西大学教授	
休憩	16:40	0:10			
研究助成報告	16:50	0:40	大塚良治	湘北短期大学	不採算鉄道存続問題における費用対効果分析の実施と鉄道存続策としての補助金支給の正当化
総会	17:30	1:00			
交流会	18:30				

2013年7月21日					
自由論題 (SS: 交通政策)	9:00	0:30	堀内重人	大津市交通バリアフリー推進員	上下分離経営・オープンレールアクセスによるブルートレイン活性化への模索
自由論題 (SS: 交通政策)	9:30	0:30	可児紀夫	東海自治体問題研究所	交通権を保障する地域交通政策—自治体の財政調査をふまえて—
自由論題 (SS: 地方交通線)	10:00	0:30	後藤智春	国土交通労働組合	JR 気仙沼線 BRT の現状について
自由論題 (SS: 地方交通線)	10:30	0:30	風呂本武典	国立広島商船高等専門学	三江線(長大ローカル線)の存続問題の現状と展望
休憩	11:00	0:10			
自由論題 (SS: 障害者等)	11:10	0:30	森すぐる	社会構想研究所	視覚障害者が安全に歩けるまちづくりをめざして—埼玉県立埼保己—特別支援学校の取り組み—
自由論題 (SS: 障害者等)	11:40	0:30	井上俊孝	熊本学園大学	公共交通 IC カード共通利用と障害者割引対応についての考察
自由論題 (SS: 障害者等)	12:10	0:30	谷川真	鉄道友の会東京支部委員	女性専用車と交通権
昼食	12:40	1:00			
統一論題テーマ「埼玉における地域と交通権に関する検討課題」					
統一論題 1	13:40	0:30	石原猛男	松田産業(株)監査役	埼玉県全体の交通問題
統一論題 2	14:10	0:30	○国府田諭 上岡直見	埼玉大学環境科学研究センター研究員	埼玉の公共交通の利便性—PTAL 指標による定量化—
統一論題 3	14:40	0:30	前田善弘	福岡県立明善高等学校	バス交通から広がる可能性—九州における鉄道との競合と他地域への示唆—
統一論題 4	15:10	0:30	香川正俊	熊本学園大学	現段階における「交通政策基本法案(仮称)」の限界と裁判規範性—新たな補助制度との関連—
総合討論	15:40	1:00			
閉会	16:40				

埼玉大学のご案内

埼玉大学までの経路(最寄駅とバス路線)

*国際興業バスまたは西武バスです。

(1) JR 京浜東北線北浦和駅西口

埼玉大学行バスで約 12 分(駅前ロータリーバス停の左側 50m 先に乗り場)

(2) JR 埼京線南与野駅

①南与野駅西口駅前から志木行、北朝霞行または埼玉大学行バスで埼玉大学下車
(所要時間約 7 分。本数が少ないので、ご注意ください)

②南与野駅北入口(駅から徒歩約 3 分)から埼玉大学行バスで約 7 分

(3) JR 武蔵野線朝霞台駅、東武東上線北朝霞駅から南与野駅西口行バスで埼玉大学下車
(所要時間約 20 分。本数が少ないので、ご注意ください)

*なお、駐車場は利用できませんので、自動車でのお越しはご遠慮ください。

自動車利用のご事情がある方は、事前にご相談ください(ando@mail.saitama-u.ac.jp)。

埼玉大学バス停からのキャンパス経路

- 中央のメイン通路の右側を 100m お進みいただければ、雑木林の右手奥に経済学部棟があります。
- 3階建ての建物(外付け階段あり)が大会会場で、外付け階段を2階にお上り下さい。
- 経済学部の他の建物(教育管理棟および研究棟)からは入ることはできません。

大会会場

- 2階の B201 教室が大会会場になります。
- 同じフロアに小教室が2室あり、受付・展示場と会員控室といたします。

昼食・レストラン

- 生協の食堂は両日ともに閉店しています。
- 昼食は大学近辺のレストランをご利用ください。
 - ・「サイゼリア」(正門左手徒歩2分)、「丸亀製麺」(正門左手徒歩2分。道路横断)、「そば処・えの本」(正門右手徒歩5分)
 - ・なお、正門横の大学会館1階にローソンがありますので、軽食と飲み物をご利用いただけます。

懇親会場

- 埼玉大学生協第2食堂(1階。経済学部棟隣)。総会后、学生がご案内いたします。

宿泊

- 板橋駅、赤羽駅、中浦和駅(以上、埼京線)、浦和駅(京浜東北線)、大宮駅(埼京線・京浜東北線)周辺のホテルをご利用ください。
- 新宿駅・池袋駅周辺をご利用の場合、埼京線で南与野駅までの所要時間は30～35分(通勤快速は通過)です。

住所：埼玉県さいたま市桜区下大久保 255

<http://www.saitama-u.ac.jp/access/accessmap.html> 参照

2. 理事会報告

2012年度交通権学会第3回理事会(持ち回り)を理事会のメーリングリストを用いて開催いたしましたので結果内容をご説明いたします。

【審議事項】

1. 新規入会者承認の件

桑原崇氏、中島敏氏、小林勇樹氏、石原猛男氏、田中芳樹氏、坂本和穂氏、村重嘉文氏の7名の方の新規入会が承認されました。

2. 退会希望者承認の件

金持伸子会員、田中茂富会員の2名の方の退会が承認されました。

3. 埼玉大会プログラム承認の件

埼玉大会プログラム編集委員会によってまとめられました、プログラムを理事会として承認いたしました。

4. 業績一覧の扱いに関する件

業績一覧は会誌に掲載することで理事会承認を頂きましたが、時間的な都合でニュースレターに掲載することになりました。つきましては、その変更につき、ご承認いただきました。

【報告事項】

1. 北総鉄道についての依頼

北総鉄道値下げ裁判の会から協力の依頼が可能かどうかについて当学会に相談がありました。関東部会の理事を中心にお会いしてお話を伺いました。詳細につきましては、大会でお知らせいたしますが、現時点で何か具体的な対応をすると決まっているわけではありません。

2. CiNii[※]への事務手続き完了の件

学会としては2012年11月30日に会誌17号から最新号まで送付し、事務手続きは完了しました。後はむこうの作業待ちになっています。現在のところは、まだ利用できないようです。

([※] CiNii(サイニィ)とは国立情報学研究所(NII: National institute of infomatics)が運営する論文情報ナビゲータで、論文や図書・雑誌などの学術情報を著者・分野・テーマなどから検索できるデータベース・サービスです。誰でも閲覧でき、一部はフリーダウンロードすることもできます。

3. 部会開催報告

九州沖縄部会報告要旨

日時: 2013年3月2日(土) 14:00~17:00
 場所: 福岡市立西市民センター 第3会議室
 参加人数: 14名

今回は、会員からの交通基本法にかかわる研究報告と、平成筑豊鉄道の伊藤信勝社長をお招きしての特別講演という、充実した内容となりました。

交通基本法案の諸問題

香川正俊会員(熊本学園大学)

交通基本法案は、これまで3度の上程がなされたものの、いずれも廃案となっている。また、2013年2月現在、国土交通省総合政策局は、交通基本法案に代わり交通を総合的に規定する新法として「交通政策基本法案(仮称)」の制定を構想しているが、交通基本法案と基本的な相違はないという。

報告では、2006年と2009年の民主党・社民党による旧法案と、2011年の内閣による新法案を比較検討し、この法案を成立させることの問題を指摘した。新法案の政策意図には、民主党政権における消極的な交通政策が反映されていると指摘する。すなわち、民主党政権下における「地域公共交通確保改善事業」は交通基本法案の成立を前提としたものであるが、そこでは地域公共交通への支援を限定的にとらえ、より低コストの代替交通への転換を促す政策である

ことが示される。そして、地域鉄道や路線バス、フェリー事業者の経営困難の恐れを強める結果をもたらしていることを問題視する。

また、交通基本法案の新法案は、理念があいまいであり、旧法案と比べ重大案件が全体的に後退していることを指摘する。旧法案で明文化されていた「移動権」は削除され、環境保護条項は弱体化、危機管理条項も削除された。さらに、「国際競争力の強化」に名を借りた大型公共事業の促進が認められるほか、国と地方の役割分担が不鮮明になり、国民の参加条項も後退している。そして、確保すべき地域公共交通は低コストの代替交通手段に収斂され、移動制約者への支援も輸送サービスの提供を削除し、施設等の構造と設備改善に矮小化され、国民生活より財政支出の抑制を優先する姿勢が強調されている。

新法案は「基本法」としての要件を満たしていないだけでなく、仮にこのような法案が「基本法」として成立した場合、むしろ個別法の是正を縛る存在となってしまうことに対し懸念を示す。

ところで、2013年1月、総務省は、地方交付税を活用した形での地域鉄道維持に向けた新制度の創設を決めた。国土交通省も2013年度以降、総務省の措置とは別途に、財政力の低い自治体に限って、国の補助率の引き上げを図る。現実の政策的な動きが、交通基本法案が予定しなかった方向性を示すなか、こうした新制度の積み重ねと法律への格上げ、そして交通権の是認を求める国民的運動の推進と国民世論の盛り上がり、交通基本法案が実効性のある形で成立するには不可欠であると指摘した。

平成筑豊鉄道について

伊藤信勝氏
 (平成筑豊鉄道株式会社社長、田川市長)

今回、沖縄国際大学の照屋会員の協力のもと、平成筑豊鉄道株式会社の伊藤信勝社長の特別講演が実現しました。講演では、平成筑豊鉄道が経営が厳しいなか、地域鉄道として活性化と再生を目指して取り組む現状についての紹介がありました。

平成筑豊鉄道は、1989年に旧国鉄の伊田線、糸田線、田川線の3線区、計49.2kmを継承した、自治体主導型の第三セクター鉄道である。当初はセメント輸送も行っていたが、2004年に廃止。その後、2009年に門司港レトロ観光線2.1kmを開業し、現在では4線区を運営している。

経営面では、1993年に旅客収入のピークを、1995年輸送人員のピークを迎えたものの、その後減少傾向に。2011年では、旅客収入はピーク期の65%、輸送人員は同55%にまで減少している。1990年代には1億円を上回っていた累積損益は、2007年以

降マイナスに。期別最終損益も 2004 年～2010 年の 7 年間は赤字が続く、厳しい経営状況に直面している。

こうしたなか、平成筑豊鉄道では、地域との連携による鉄道の活性化を指向している。

鉄道事業者自ら、沿線自治体の広報誌を活用した情報発信に取り組み、地域交流・イベント等に積極的に関わっている。イベント時の臨時列車運行や地元の学校と協力した職場体験・見学といった地域連携活動、「へいちくフェスタ」や赤村のトロッコ列車などと連携した地域イベントへの企画・参画、テレビ番組への出演や取材への協力、婚活列車やクリスマス列車、ビール列車の運行を通じた域外への PR 等を行っている。

2003 年度には名誉駅長制度を創設。現在では 11 名の駅長が就任しており、駅の清掃、駅周辺の草刈り・植栽等、へいちくフェスタ・イベント等の支援、乗降人員調査・異常時対応協力、助言・意見具申といった役割を果たしている。

市民のボランティア・応援活動も活発で、駅の清掃、沿線草刈り、花壇手入れ、植栽等や、車両の清掃、イベント協力等、鉄道を利用した沿線史跡探索ウォークなどに、沿線自治体や老人会、ライオンズクラブやロータリーアクトクラブ等、各種団体が参画している。

新規事業への進出や増収施策にも注目することができる。

大きなものでは、2009 年に北九州市とのパートナーシップのもと運行を開始した「門司港レトロ観光列車」がある。開業後は活況を呈しており、開業年度は 21 万人が利用。開業 3 年間で 50 万人もの利用がある。既存の路線でも、ラッピングオーナー制度、駅名ネーミングライツ、つり革オーナー制度を導入している。車両体験運転では、2012 年度より 10 人以上の申し込みがあれば随時実施している。

平成筑豊鉄道は、利用客の慢性的な減少傾向、地元のマイレール意識の風化、沿線自治体の厳しい財政といった外部要因に直面している。内部要因としては、鉄道はインフラを自前で保有・整備する必要があり、災害時の影響が無視できない。実際、平成筑豊鉄道では、2012 年夏の水害で 1 億 6000 万円の被害を受けたが、復旧に際しては 8000 万円の自己負担を余儀なくされた。また、施設を継続的にメンテナンスし、一定の運行本数を確保する観点からは、維持修繕費や人件費・動力費の削減には限界がある。

毎年 1 億円の営業赤字を出し、10 年間にわたり年 1 億 5000 万円もの助成を沿線市町村から受けている平成筑豊鉄道。通勤通学客の減少をくい止め、普通客を拡大することが喫緊の課題であるが、そこでは、沿線市町村・地域住民と連携・共存する取り組みへと進むことが求められている。

【開催予定】

今回は、2013 年 9 月に熊本市内で開催する予定です。詳細は決まり次第、お知らせいたします。報告希望者は、随時募集中です。希望者は、下村までお知らせください。

メールアドレス: XXXXXXXXXX

関東部会報告要旨

2013 年 4 月 20 日(土曜) 13 時 30 分～17 時

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

道路交通センサスの市町村別集計等による地域別自動車依存度の検討

○国府田諭会員、上岡直見会員

[要旨]

交通権研究に資するデータ・指標の整備の一環として、道路交通センサス等の一般に公表されている統計データから旅客交通の自動車依存度を地域別に定量化する手法を検討した。その結果、2010 年のセンサスと国勢調査から算出した「市区町村別・昼間人口一人当たり乗用車走行台キロ」が、旅客交通全体に占める自動車利用割合と高い相関を示し、地域別自動車依存度の指標として有効なことが分かった。

[要録]

交通に関する現状分析や政策提言を行う上で定量的根拠が重要な一方、わが国では、政策の基礎単位である市町村の特性を明らかにするデータが乏しい。報告者の国府田は公共交通の利便性を示す PTAL 指標の研究に取り組んでいるが、これは公共交通の潜在的利用可能性を示すもので、公共交通がどの程度利用されているか、逆に言えば自動車がどの程度利用されているかという実態とは異なる。両者の差異を追究することが重要であり、今回は実態側から定量化を検討した。

自動車使用の実態に関連する統計は主に五つあるが、全国的に、市町村以下の細かい地域単位で「現状分析・政策提言に使える指標」を作成するには制約が多い。(1)都市圏ごとに行われるパーソントリップ(PT)調査は、交通全体に占める自動車利用割合が分かるが、調査年次が都市圏ごとに異なり、かつ概ね 10 年に一回であり、現状分析に使える市町村は限定される。(2)国勢調査では従業・通学時の交通手段別集計から車利用の割合が分かるが、(1)と同様 10 年に一回の調査である。(3)総務省の家計調査では毎年月の都市別の世帯当たりガソリン消費量が分かるが、対象都市は県庁所在市・政令市のみである。(4)自動車保有台数は国土交通省の外郭団体から有償販売されており、各年の全国市町村別の値が分か

るが、保有と使用の関係は地域により様々であり、直に使用実態につなげるのは難しい。(5)道路交通センサスは概ね5年ごとに全国の細かい道路区別に車の走行量が分かるが、2010年から車種区分が粗くなり、乗用車だけの走行量が不明になった。

このように制約が多い中、独自に(5)道路交通センサスの2010年調査から市町村別の乗用車走行台キロを推計し、様々な地域別データとの組合せ指標を作成した。これらと、(1)都市圏PTのうち東京都市圏の2008年調査から算出した車利用割合、および(2)2010年国勢調査の東京都市圏の車利用割合との関連を検討した結果、昼間人口あたりの乗用車走行台キロが高い相関を示し、指標として有効なことが分かった。

今後の課題として(a)東京都市圏以外の市町村での検証、(b)2010年以外の年次での算出、(c)センサス調査道路の距離が市町村によって差がある場合の補正手法の開発などがある。これらを通じ本指標の有効性・普遍性を高め、PTAL等の公共交通利便性指標と結合した研究を行なうことを目指す。(以上)

**視覚障害者が安全に歩けるまちづくりをめざして
～埼玉県立特別支援学校塙保己一学園の取り組み
森すぐる会員**

視覚障害者が安全に歩けるまちづくりを求める取り組みは、1973年2月に日本国有鉄道(当時)高田馬場駅で全盲の上野孝司氏(当時42歳)が転落・死亡事故に遭ったことに対し、遺族が国鉄に損害賠償を求めた訴訟「上野裁判」がよく知られている。この裁判は、視覚障害者をはじめとする多くの人びとが「支援する会」を組織して傍聴活動や視覚障害者の生活実態調査に取り組んだことが大きな特徴である。(←前回発表)

その支援する会の中で大きな役割を果たしたのが、埼玉県立盲学校(現・埼玉県立特別支援学校塙保己一学園)の教職員や生徒達である。同校の女子生徒が1974年5月2日、下校途中の大宮駅でホームから転落し死亡した事故が発生したことから、多くの人びとが、いわば「吊い合戦」として、上野裁判の支援に取り組んだとされる。また、事故を風化させないよう、記念の鐘を設置する取り組みも、同時期に行われた。

現在も、埼玉県立特別支援学校塙保己一学園では、事故が発生した5月2日を「安全の日」と定めて全校生徒に対する安全教育を行っているほか、街頭で点字ブロック上に物を置かないよう市民に呼びかける活動を行うなど、視覚障害者が安全に歩けるまちづくりをめざす取り組みを行っている。

【事故の概要】

1974年5月2日16時18分、埼玉県立盲学校高

等部一年高橋節子さん(当時16歳・全盲)は、学校から帰宅の途中、大宮駅高崎線ホームの混雑状況の中でホームから転落し、入ってきた電車にひかれ、即死した。

【本事案の特徴】

- ・盲学校として、積極的にまちづくりや安全に交通機関を利用することに力点を置いていること。
- ・自校の生徒のみでなく、一般の市民への啓発を行っていること。
- ・40年前の事故を語り継いでいること。

不採算鉄道存続問題における費用対効果分析の実施と鉄道存続策としての補助金支給の正当化

大塚良治会員

2000年3月の鉄道事業法改正により、旅客鉄道事業の退出は、従来の許可制から、原則1年前の事前届出制に緩和され、以降鉄道路線の廃止が続出した。これまでの鉄道廃止の事例のほとんどが、営業損失の継続を廃止理由としている。一方、営業損失の継続による廃止への危機を乗り越え、存続を果たした路線もある。不採算路線について費用対効果分析が実施され、社会的便益が会計上の営業損失を超えると判断された結果、行政より補助金投入がなされて、鉄道存続が実現している場合がある。本報告の目的は、不採算鉄道の費用対効果分析の事例を取り上げ、社会的便益が営業損失を超える場合に、鉄道存続のために行政による補助金支給が正当化されることを明らかにすることにある。

本報告ではまず、地域鉄道に対する行政の支援制度と地域鉄道に対する地方自治体の支援制度の事例を確認した上で、存続問題が浮上している近畿日本鉄道内部・八王子線の費用対効果分析と経営形態別試算を確認し、鉄道の存廃を会計損益のみで判断せずに、鉄道がもたらす社会的便益を踏まえて判断することの重要性を明らかにした。また、費用対効果分析に加えて、経営形態別に赤字圧縮、利用者負担、人事、観光化、マイレール意識等の定性的項目を比較し、各経営形態のメリット・デメリットを視覚化することで存続問題を議論することも必要である旨を指摘した。

最後に、鉄道が地域にもたらしている社会的便益を踏まえて、ステークホルダー(株主、債権者、経営者、地域社会、利用者、行政等)が徹底的に議論を交わし、不採算路線の赤字額を分かち合うことが課題であるとした。

【開催予定】

関東部会の今年度の開催予定は終了しました。次年度の予定は大会後にお知らせいたします。

4. 会計報告について

今年度の総会で報告された 2011 年度事業会計決算・2012 年度事業会計予算について一部修正がありましたので下記の通り掲載します。(会計担当理事より提出されたデータをそのまま貼り付けています)

交通権学会 2011 年度事業会計決算(2013年5月1日修正)						自2011年7月1日 至2012年6月30日 単位:円					
収入						支出					
摘要	10決算額	予算額	決算額	予算比	前年比	摘要	10決算額	予算額	決算額	予算比	前年比
前期繰越金	-41,364	498,315	498,315	0	539,679	大会費	124,003	200,000	295,104	95,104	171,101
会費	870,000	900,000	840,000	-60,000	-30,000	通信費	89,920	80,000	93,621	13,621	3,701
寄付金	0	0	0	0	0	印刷費	0	0	54,074	54,074	54,074
会誌売上	10,300	15,000	9,100	-5,900	-1,200	会誌制作費	1,060	1,000,000	865,368	-134,632	864,308
受取利息	0	320	0	-320	0	特別事業費積立	0	0	0	0	0
雑収入	0	0	0	0	0	部会活動費	29,000	50,000	95,935	45,935	66,935
立替金返送	0	0	0	0	0	国際交流積立	0	0	0	0	0
						事務費	66,638	60,000	48,256	-11,744	-18,382
						予備費	30,000	0	0	0	-30,000
						研究奨励基金	0	0	0	0	0
						次期繰越金	498,315	23,635	-104,943	-128,578	-603,258
合計	838,936	1,413,635	1,347,415	-66,220	508,479	合計	838,936	1,413,635	1,347,415	-66,220	508,479

2011 年度国際交流特別会計決算						自2011年7月1日 至2012年6月30日 単位:円					
収入						支出					
摘要	10決算額	予算額	決算額	予算比	前年比	摘要	10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
						次期繰越金	20,999	20,999	20,999	0	0
合計	20,999	20,999	20,999	0	0		20,999	20,999	20,999	0	0

2011 年度研究奨励基金特別会計決算						自2011年7月1日 至2012年6月30日 単位:円					
収入						支出					
摘要	10決算額	予算額	決算額	予算比	前年比	摘要	10決算額	予算額	決算額	予算比	前年比
前期繰越金	1,270,029	1,270,029	1,270,029	0	0	今期支給額	200,000	200,000	200,000	0	0
今期繰入金	0	0	0	0	0	次期繰越金	1,070,029	1,070,029	1,070,029	0	0
合計	1,270,029	1,270,029	1,270,029	0	0		1,270,029	1,270,029	1,270,029	0	0

2011 年度20周年特別事業特別会計決算						自2011年7月1日 至2012年6月30日 単位:円					
収入						支出					
摘要	10決算額	予算額	決算額	予算比	前年比	摘要	10決算額	予算額	決算額	予算比	前年比
前期繰越金	800,000	800,000	800,000	0	0	次期繰越金	800,000	0	800,000	800,000	0
新規積立	0	0	0	0	0	記念事業支出	0	800,000	0	-800,000	0
合計	800,000	800,000	800,000	0	0		800,000	800,000	800,000	0	0

< 収入 >

・受取利息は、通帳の未記帳のため不明

< 支出 >

・特別事業費は、20周年記念出版へむけた積立
 ・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
 ※大会費は一部2年分

※印刷費の増大はニューズレターの外注化によるもの
 ※2010年度は、日大への大会費支払いと会誌制作費の支払いを2011年度に繰り越したため、次期繰り越しが見かけ上増大していた。
 ※部会活動費は、2009年度からの支出がまとまって計上されている部会があるため
 ※大会費70,000円は前年度開催校(日本大学)への支給分
 昨年度決算では、この7万円を大会収支計算書の収入の欄にあやまって記載していた。これおまらぬは支出に計上し、その分を事業予算からの支出に上乗せしなければならなかったものである。10年度中の支出として後日支払うべく手持現金から取りのけておかなかったため、監査でも見落とされた。よって今年度にあらため支出として計上する。

※2年分の大会支出が2010年度と2011年度の両年度にわたって計上されているので、単年度の大会収支になっていない。

(参考)2011 年度大会収支計算書			
収入		支出	
参加費	61,500	大会事務費	119,287
懇親会費	183,000	大会会議費	41,445
開催校補助	0	大会会場費	32,350
その他収入	0	謝礼	60,000
		懇親会関連	140,199
		予稿印刷費	6,323
		昨年度誤記収入削除	70,000
事業予算より	295,104	大会費(前年度分)	70,000
合計	539,604	合計	539,604

(参考)2011 年度期末現金計算書					
残高(費目別次期繰越金)	事業会計	-104,943	残高(場所別)	郵便貯金口座	51,133
	国際交流会	20,999		郵便振替口座	1,348,404
	研究奨励会	1,070,029		現金	386,548
	20周年特別	800,000		計	1,786,085
	計	1,786,085			

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。

交通権学会 2012年度事業会計予算(2013年5月1日修正) 自2012年7月1日 至2013年6月30日 単位:円

収入					支出				
摘要	11年度予算	11年度決算	12年度予算	前年比	摘要	11年度予算	11年度決算	12年度予算	前年比
前期繰越金	498,315	498,315	-104,943	-603,258	大会費	200,000	225,104	180,000	-20,000
会費	900,000	840,000	850,000	-50,000	通信費	80,000	93,621	75,000	-5,000
寄付金	0	0	0	0	印刷費	0	54,074	50,000	50,000
会誌売上	15,000	9,100	15,000	0	会誌制作費	1,000,000	865,368	400,000	-600,000
受取利息	320	0	320	0	特別事業費	0	0	0	0
					部会活動費	50,000	95,935	60,000	10,000
					国際交流積立	0	0	0	0
					事務費	60,000	48,256	45,000	-15,000
					予備費	0	0	0	0
					研究奨励基金	0	0	0	0
					次期繰越金	23,635	-34,943	-49,623	-73,258
合計	1,413,635	1,347,415	760,377	-653,258	合計	1,413,635	1,347,415	760,377	-653,258

- ・大会費は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、ひきつづき繰入を凍結
- ・会誌およびCD-ROM販売を強化
- ・部会活動費は各部会年2万円に倍増し、その範囲での支出に留める
- ・特別事業費の積立は2010年度で終了

2012年度国際交流特別会計予算					自2012年7月1日 至2013年6月30日 単位:円				
収入					支出				
摘要	11年度予算	11年度決算	12年度予算	前年比	摘要	11年度予算	11年度決算	12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
					次期繰越金	20,999	20,999	20,999	0
合計	20,999	20,999	20,999	0	合計	20,999	20,999	20,999	0

2012年度研究奨励基金特別会計予算					自2012年7月1日 至2013年6月30日 単位:円				
収入					支出				
摘要	11年度予算	11年度決算	12年度予算	前年比	摘要	11年度予算	11年度決算	12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	200,000	200,000	200,000	0
今期繰入金	0	0	0	0	次期繰越金	1,070,029	1,070,029	870,029	-200,000
合計	1,270,029	1,270,029	1,270,029	0	合計	1,270,029	1,270,029	1,070,029	-200,000

2012年度20周年特別事業特別会計予算					自2012年7月1日 至2013年6月30日 単位:円				
収入					支出				
摘要	11年度予算	11年度決算	12年度予算	前年比	摘要	11年度予算	11年度決算	12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 51 号
 2013 年 5 月 20 日発行
 発行者 西村弘(交通権学会事務局長)
 編集担当者 上岡直見, 森すぐる
 交通権学会事務局
 e-mail : h-nishi@kansai-u.ac.jp
 〒569-1098 高槻市白梅町 7-1
 関西大学社会安全学部 西村研究室
 TEL / FAX 06-6922-9174
 学会ホームページ <http://www.kotsuken.jp>