



JR 西日本 木次線

交通権学会ニューズレター トランスポート 21 第 57 号 2014 年 12 月 5 日



JR 西日本 芸備線

目次

1. 会費納入のお願い
2. 理事会開催報告
3. 来年度研究大会について
4. 研究助成対象研究の募集
5. 会員投稿
6. 部会開催報告
7. 部会開催案内
8. 会員著作物紹介

1. 会費納入のお願い

振込用紙を同封いたしますので会費納入をよろしくお願いたします。なお手数料はかかりますがインターネットによる送金も可能です。郵便局に出向かなくても気づいた時にその場で送金していただくと、会費未納が避けられますのでご利用下さい。振込先は下記のとおりです。

銀行名 ゆうちょ銀行
金融機関コード 9900 / 店番 099
預金種目 当座
店名 ○九九店(ゼロキウキウ店)
口座番号 0036310

2. 理事会開催報告

2014 年度第 1 回理事会の報告

事務局長 大塚良治

1. 2015 年度研究大会について

2015 年 7 月 18 日(土)～19 日(日)(予定)の日程で東京・早稲田大学で開催することに決定しました。大会実行委員会およびプログラムの調整は別途行います。決定次第、ニューズレターでお知らせいたします。

2. 会則の改訂の会員総会への提案について

(1)副会長の役割規定・人数について

副会長の役割規程・人数について、香川副会長より役割分担を明確にすべきとのご意見をいただきました。ご指摘を踏まえ、以下のように会則第 11 条改訂と副会長に関する役割規定に関する第 14 条の 2 新設を 2015 年度会員総会で提案することに決定しました。

(旧)第 11 条 本会に次の役員をおく。役員は、正会

員の中から選任し、任期は 3 年とする。(中略) (2) 副会長 3 名

(新)第 11 条 本会に次の役員をおく。役員は、正会員の中から選任し、任期は 3 年とする。(中略) (2) 副会長 1～3 名

(新)第 14 条の 2 副会長は、理事会において互選する。副会長は、会長を補佐し、会長に事故あるとき、その職務を代行する。

(2)事務局について

現行の会則第 15 条によると、「事務局長は、幹事とともに事務局を構成し、事務処理、会報の発行など日常の業務にあたる。ただし会長及び事務局長が必要と認めるときは、学生会員を幹事に選任することができる」と規定されています。しかし、現状、幹事は理事になる前段階の若手会員から選出されており、事務局も構成していません。また、事務局長は会報の発行も担っていません。現状に合わせて、第 15 条の改訂を会員総会で提案することについて 2015 年度会員総会で提案することに決定しました。

(旧)第 15 条 事務局長及び幹事は、理事会において、正会員の中から選任する。事務局長は、幹事とともに事務局を構成し、事務処理、会報の発行など日常の業務にあたる。ただし会長及び事務局長が必要と認めるときは、学生会員を幹事に選任することができる。

(新)第 15 条 事務局長及び幹事は、理事会において、正会員の中から選任する。事務局長は、事務局を構成し、事務処理など日常の業務にあたる。

※会則の変更は、第 18 条により理事会または正会員 10 名以上の提案により、総会出席正会員の 3 分の 2 以上の同意によって議決されます。現時点では理事会による発議の段階であり 2015 年の会員総会により議決されます。

3. 学会活性化施策・部会活性化施策・会員数拡大について

本学会は来年 2015 年に創立 30 周年を迎えます。30 周年を見据えて、本学会の交通権思想の理念を尊重・継承しつつ、新たな発展への道筋を付ける必要があります。本学会では会員数の低迷、高齢化、それに伴う部会・研究大会の低調が顕著になってきており、そうした事態を打開するために、各種企画を立案し、実行に移すことが急務です。30 周年記念事業の本格的検討は別途行いますが、30 周年記念事業のプレイベント的な位置付けとして、以下のシンポ

ジウムの開催が決定しました。

「生活バスちばにう友の会」との共同シンポジウム開催について

2013年度の研究助成は、前田善弘・大塚良治両会員による「千葉ニュータウン地域における新たなバス運行の意義—『生活バスちばにう』運行実現までの軌跡—」へ付与され、2014年度研究大会で成果報告がなされました。この研究助成による支援を通じて得られた知見が「生活バスちばにう」実現の後押しとなりました。そうした交通権学会と「生活バスちばにう」の縁をきっかけとして、同バス運行開始1周年となる2015年6月頃を目処として千葉県印西市にて両団体による共同シンポジウム開催の提案が上岡直見会長よりありました。本学会として「生活バスちばにう友の会」との共同シンポジウム開催に向けて準備を進めます。なお、この共同シンポジウムとは別に、30周年記念事業の本格的検討を行います。

4. 「社会貢献賞」の取り扱いについて

2013年度の交通権学会社会貢献賞は、「地域公共交通総合研究所」に授賞することに決定しました。社会貢献賞審査委員会で審査した結果、授賞が相当との審査結果を受けて、理事会で審議し、賛成多数で「地域公共交通総合研究所」への授賞が決定したものです。授賞の様子等につきましては、ニューズレター等で報告する予定です。

5. 新入会員の入会承認について

下記1名の入会が承認されました。
小野 琢 愛知産業大学経営学部准教授(経営学)

※学会誌『交通権』第31号発行について

発行が遅れ申し訳ありません。12月末までに発送の見込みです。

3. 来年度研究大会について

統一論題・自由論題報告の募集について

2015年7月19日～20日 東京・早稲田大学

【統一論題の募集】テーマ 「交通権30年と今後の展望(仮)」

例年は統一論題は実行委員会から依頼していましたが、次年度大会は30周年大会という特性もあり会員から公募します。交通権学会は1986年に創立され来年は30周年にあたります。また1998年には国民の交通権をめぐる課題に取り組むとともに「21世紀の交通像」を視野に入れた『交通権憲章』を提唱しました。来年度の研究大会は「交通権30年と今後の展望」を統一論題として募集いたします。

『交通権憲章』は次の11条から構成されています。

- 第1条 平等性
- 第2条 安全性
- 第3条 利便性
- 第4条 文化性

- 第5条 環境保全の尊重
 - 第6条 整合性の尊重
 - 第7条 国際性の尊重
 - 第8条 行政の責務
 - 第9条 交通事業者の責務
 - 第10条 国民の責務
 - 第11条 交通基本法の制定
- (詳しくは学会ホームページに掲載されています。
<http://www.kotsuken.jp/charter/preamble.html>)

統一論題は、交通権憲章の各条に対応して「○○○の30年と今後の展望(例)」といったテーマで、理論研究・事例研究・政策提言など何でも結構ですので、積極的に応募をお願いいたします。視点・アプローチはご自由ですが、過去の振り返りだけでなく今後の展望・提言に触れていただけると幸いです。単一のテーマに区切れない研究分野もあるかと思いますが厳密に考えなくてもかまいません。またご不明な点は事務局宛てにお問い合わせ下さい。

○2015年1月15日締切(これは応募の締め切りであり予稿提出の期限ではありません。)

【自由論題の募集】

研究大会では自由論題も例年のおり募集します。分野を問わず日頃の研究成果をぜひご報告ください。

○2015年1月15日締切(これは応募の締め切りであり予稿提出の期限ではありません。)

※自由論題で応募された方で、内容により統一論題として報告していただくように実行委員会から願います。その場合もご協力をお願いいたします。

【応募要領(統一・自由共通)】

統一論題・自由論題とも、報告を希望される会員は下記に従い「報告概要」を電子メールまたは郵便により、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、報告(代表)者へ事務局から4月初旬に通知します。「報告可」となった方は、あらかじめ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予稿集に収録されません。なお、大会当日の報告時間は30分前後を予定しています(討論を含む)。

【「報告概要」について】

- 形式 A4版横書き(細かい指定はありません)
- 分量 1～2頁
- 内容
 - ・報告タイトル 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て下さい。非会員との共同報告も認めますが会員を筆頭報告者としてします。)
 - ・研究代表者と連絡先(住所・電話番号・メールアドレス)

・ 報告の概要

【送付先】

交通権学会事務局
〒243-8501 神奈川県厚木市温水 428
湘北短期大学総合ビジネス学科
大塚良治 気付

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るので、再度ご連絡ください。

4. 研究助成対象研究の募集

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】

○過去の支給実績は 15～20 万円/件、採択件数は毎年 1 件でした。(詳細は学会ホームページ)

【応募資格】

○40 歳未満(2015 年 3 月 31 日現在)の会員であること(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使途内訳
- 判型・枚数 A4 版 4 頁以内
- 締切 2015 年 3 月 31 日(必着)
- 送り先 交通権学会事務局

5. 会員投稿

交通権学会設立 30 周年記念事業の提案～HM 法による 11 事業

日比野正己(長崎純心大学大学院教授)

2015 年(平成 27 年)は「交通権学会」にとって記念する年になる。それは交通権学会の前身である「交通権を考える会」(1985 年結成) の 30 周年記念になるからだ。そして 2016 年は交通権学会設立 30 周年記念事業が重要となる。

今年 7 月、2014 年度第 29 回交通権学会研究大会・総会(四日市市)で新体制(上岡直見・新学会長)が発足した。お祝いと感謝も兼ねて「交通権」の提唱者である私から HM 法を活用して「交通権学会設立 30 周年記念事業」の 11 アイデアを紹介しよう。これらをヒントに多くの会員から楽しいアイデアが

集まり具体化していけば、交通権学会の活性化にも寄与できるだろう。実現しやすいものから紹介しよう。

(1) 『交通権 30 のキーワード』

交通権に関する重要な 30 のキーワードを『トランスポート 21』の特集号として刊行する。キーワードは会員から募集し選定するといいたいだろう。

(2) 『交通権学会 30 周年記念号』

『交通権』の記念号は 30 人による自由投稿や依頼原稿にする。温故知新となる楽しい座談会もいいたいだろう。あるいは分量は少なくして 300 人に書いてもらうのもいい。

(3) 『交通権憲章—21 世紀の豊かな交通への提言』(日本経済評論社、1999 年)復刻版刊行

当時の会員の叢智を結集した成果であり歴史的文献である『交通権憲章—21 世紀の豊かな交通への提言』を復刻する。ちなみにアマゾンで検索すると中古品も少なく高額である。復刻部数は 30 部から 300 部限定でもいい。なお、私が編集した 4 冊の「図解 バリア・フリー百科」シリーズの『図解 交通バリア・フリー百科』(TBS ブリタニカ、2002 年 5 月)も交通権の重要文献なので復刻も意義がある。

(4) 「交通権基本法案」(2015 年版)の提案

『交通権憲章』の「編集後記」は私が書いたが、歴史的事実と経過を記録しておきたいとの思いから 2 年間に及ぶ「『交通権憲章』(1998 年版)策定の経過」が収録してある。たとえば 1997 年 7 月 12 日の「1997 年度交通権学会(埼玉大学)の総会」のことが書いてある。

「交通権憲章の第一次草案(6 月 25 日付けの素案)を日比野が発表し、討議してもらう。各条ごとに『てにおは』から概念規定にいたるまで議論百出となる。言うは易し、書く難し?」(167 頁)

当時の「Window98」を真似て「交通権憲章(1998 年版)」になったが、21 世紀になりパソコンはドンドン進化している。今や「交通権憲章」から「交通基本法」へと展開しつつあるので、30 周年記念に「交通権」を基本に据えた学会独自の「交通権基本法案(2015 年版)」を議論百出しながらまとめておく。

(5) 「交通権」ゆかりの修学旅行

海外(フランスや韓国他)もおもしろいが、日本旅行、たとえば「交通権」ゆかりの人物訪問(逝去された人物も含めて 10 人)、名所旧跡めぐり(10 箇所)、各種乗物めぐり(10 乗物)など 30 を意識して企画する。愛好会などと連携すると楽しいだろう。もちろん「人物」「名所」「乗物」のどれかだけでもいい。

(6) 「交通権」関連の「お宝」発表会

交通権学会 30 周年記念大会の特別企画として、会員や参加者から自慢の“お宝”を持参してもらい展示会と楽しい発表会にする。私で言えば、たとえば「交通権」を初めて閃き記録した『研究活動ノート』(No.37、1983.3.2～5.27)にある「1983 年 3 月 28 日」のメモ、「交通権憲章(1998 年版)」関連資料、保存してある膨大なスライド、湯川利和先生の直筆ノー

トや交通権関連の資料等である。

(7) 「交通権学会まつり」

私の『交通権の思想』(講談社、1985年)に書いてあるが、「交通権」と同時に「おまつり学」(バスまつり、電車まつり、国鉄まつり他として実現)も提唱した。もし「交通権学会まつり」をやるとしたら、どういう楽しいアイデアがあるだろうか？ 私は、いま「アンパンマン学」を提唱し実践しているが、「交通権」関連のキャラクターやグッズ、歌、踊り？もおもしろい。アイデアを交通権学会のネットで募集してもいいし、各部会で企画案を纏めるのもいい。

(8) 『交通権事典』の発行

「交通権」に関する事典を発行する。「事典」とは「事物や事柄を表す言葉を集めて一定の順序に配列し、解説を施した書物。」(『大辞林』第三版)であり、「交通権」の歴史やキーワードなどを検索し学べる。場合によれば、インターネットで公開するのもいい。『交通権事典』の編集は、これまで提案した①『交通権 30のキーワード』から⑦「交通権学会まつり」の成果を活用・編集することにもなる。なお、10年前、私は日本初の子ども向け(カラー版)の『NEW ボランティア用語事典』(学習研究社、2005年)を監修・編集したが、現在、理事の森すぐるさんにも参加していただいたのでアイデアも出やすいだろう。

(9) 『交通権学辞典』の企画準備

学問に取り組む人々が結成している学会の大事な使命は、その学問に関する「辞典」の発行といえる。「事典」に比べて多大な時間を要するので、30周年記念の新企画として、たとえば「40周年記念事業計画」にするのもいい。もし、完成すれば後世への貴重な遺産となるだろう。

(10) 「交通権アーカイブ」事業

30年の歴史といえば、私の「交通権」関係だけでも膨大な文献・資料がある。会員が協力して収集・保存・活用する取り組みも重要である。それは、「交通権」関係の文献・資料、歴史的証言、スライド・写真・映像などの「交通権アーカイブ」といえる。さらに「交通権記念資料館」(仮)という壮大な「夢」(大風呂敷)もいい。その事業は「50周年記念事業!」になるかもしれない。

(11) 若手会員の獲得と継承

私が参加する他の学会でも「団塊世代問題」がある。団塊世代の大学教師が定年退職するため大学の拠点(研究室、ゼミ生他)が無くなりつつある。若手大学教師への継承が課題となる。たとえば、1985年生まれたと30歳前後の若手になる。交通権学会誕生のころに生まれた30人の若手大学教師が交通権学会に参加したらどうだろうか。やはり「学問は人」といえるからだ。

付記：日本の車いす使用者(筋ジストロフィー症)として初めて単独で海外旅行をやり遂げた先駆者の石坂直行さんは、10月3日に89歳で天寿を全うされた。『ヨーロッパ 車いすひとり旅』(日本放送出版協会、1973年)は「交通権憲章」の「第4条 文化

性の確保」(交通権と旅行)に関係する重要な歴史的文献である。その歴史的業績は、私が編集発行した「福祉のまちづくり学」の先駆的文献シリーズ」の第1巻『湯川利和 交通・都市著作集』に続く第2巻が『石坂直行 旅行・福祉著作集』(2000年10月30日発行、HM研究所)である。発行日は石坂直行さんのお誕生日である。90歳前の御逝去であるが、筋ジストロフィー症者としては「ギネス世界記録」とも言われる。交通権の思想と実践に関わる偉大な先駆者が、また「一人」逝去された。本稿は尊敬する石坂直行さんへの哀悼も込めて執筆した。(2014年10月30日)

在来線特急料金も「認可制」に戻し、消費者保護を図ろう

大塚良治 (湘北短期大学総合ビジネス学科)

2015年3月14日のダイヤ改正で、「東北縦貫線」(通称: 上野東京ライン)が開業し、東北本線中距離電車(高崎線直通列車含む)は東京駅を超えて東海道本線と直通運転を行う。また、常磐線直通列車についても、一部を除いて品川駅まで乗り入れると同時に、常磐線特急(写真)の普通車自由席が廃止されて、全車指定席となる。



写真常磐線特急 E657 系 全座席に電源コンセントを備える等快適性を高めているが・・・

2014年3月ダイヤ改正で高崎線に登場した「スワローあかぎ」は全車指定席であるが、平日の通勤時間帯のみの運行に留まっている。一方、常磐線特急は終日全車指定席となる。

全車指定席化は、(1)車掌要員削減、(2)低迷している常磐線普通列車グリーン車への誘導、を図りたい東日本旅客鉄道(JR 東日本)の意図が透けて見える。

筆者は IC カードによる自由席特急券の車内改札システムを提案している(大塚[2013]、217-218 頁)。自由席には車内改札のために車掌を多く配置しなければならないが、Suica グリーン券システムを特急自由席に導入することで、要員削減が可能となる。

100km までは、普通列車グリーン料金よりも自由席特急料金の方が安く、このことが常磐線普通列車グリーン車の乗車率の低迷を招いているように見受けられる。

JR 東日本による今回の常磐線特急の指定席化の意図は、主に以下の2点にあると筆者は考えている。

(1)自由席改札に係る車掌要員の削減。
 (2)100km 以内で普通列車グリーン料金が B 特急料金よりも高額である状況を解消し、普通列車グリーン車の利用促進を図る。

さらに、今回の常磐線全車指定席化では、普通車については乗車前の座席指定を受けずに乗車することが可能となる(グリーン車は対象外)。そのため、指定席特急券を所持した旅客が現れた場合、未指定の旅客は座席を譲らなければならない。しかし、これは座席の移動を旅客同士の良識やモラルに丸投げすることを意味し、旅客同士のトラブルの原因となりかねない懸念がある。

常磐線特急では、荷物棚の下に「座席上方ランプ」が設置され、指定席特急券発売済みは「緑」、未発売は「赤」、間もなく発売済み区間に入る場合は「黄」のランプが点灯することで、座席の空席状況を旅客が識別できるようになっているとしている。この「ランプ」は JR 東日本首都圏エリアの普通列車グリーン車で既に導入済みのものであるが、改札済みは「緑」、空席は「赤」のランプがそれぞれ点灯する。

しかし一方で、成田エクスプレスやスーパービュー踊り子等の全車指定席の既存の特急列車では、これまで通り指定席特急券を所持しないと、乗車できない。つまり、常磐線特急と、既存特急列車とで、指定席の取り扱いが異なる「ダブルスタンダード」が生じることとなる。

また、茨城県内⇄上野間は、都内への通勤客向けに自由席特急券「定期券用月間料金券」が販売されているが、指定席化に伴い販売終了となり、通勤利用では大幅値上げとなる。

例えば、上野～佐貫間 47.7km の場合、自由席特急料金は 510 円、月間特急料金券は 15,600 円であるが、2014 年 3 月 14 日以降は、月 20 日往復特急利用する場合、指定席特急料金 750 円(事前料金)であるので、月 30,000 円となる。つまり、倍額になってしまうのである。

常磐線の新特急料金は 50km 以内の区間で自由席特急料金よりも 50%弱の値上げが実施される結果、普通列車平日グリーン料金(事前)とほぼ同水準に揃うこととなる(表を参照のこと)。

表 JR 東日本普通車特急料金・普通列車グリーン料金一覧(150km まで)(単位: 円)

	～ 50km	～ 100km	～ 150km
A 特急料金(自由席)	750	1,180	1,830
B 特急料金(自由席)	510	930	1,340
常磐線新特急料金(事前)	750	1,000	1,550
常磐線新特急料金(車内)	1,010	1,260	1,810
普通列車平日グリーン料金(自由席)(事前)	770	980	
普通列車平日グリーン料金(自由席)(事前)	1,030	1,240	

ところで、なぜ JR 東日本は特急料金制度の変更を連発しているのだろうか。その原因として、運賃は「認可制」(鉄道事業法第 16 条第 1 項)であるのに対して、在来線特急料金は「届出制」(同第 4 項)であることにその一端があるのではないだろうか。在

来線特急料金やグリーン料金の値決めは鉄道事業者の自由裁量に委ねられており、在来線特急の旅客は鉄道事業者の一方的な料金変更を甘受せざるを得ない立場にある。一方、新幹線特急料金は「認可制」(鉄道事業法施行規則第 32 条)である。

常磐線特急は、通勤や通学など日常反復的に利用されており、今回の自由席廃止や「定期券用月間料金券」廃止は、通勤・通学利用する旅客(消費者)にとって不利益が大きい。

JR 東によるこのような特急料金政策は、規制がないことによるところが大きいと考えられ、在来線特急料金の「認可制」への規制強化も視野に入れる必要がある。鉄道事業者の健全経営はもちろん重要であるが、消費者の「利益」を守ることも同様に重要であることを今一度確認する必要があるのではないだろうか。

参考資料

大塚良治[2013]『「通勤ライナー」はなぜ乗客にも鉄道会社にも得なのか』東京堂出版、2013 年 3 月。
 東日本旅客鉄道株式会社(JR 東日本)[2014]「上野東京ライン開業に伴い、常磐線特急はより快適に、より使いやすい特急に生まれ変わります。～新たな着席サービスを導入します～」『JR 東日本ホームページ』2014 年 10 月 30 日。
<http://www.jreast.co.jp/press/2014/20141021.pdf>

乗客「マナー」強要の前に 上岡直見

写真は JR 西日本の「マナー」呼びかけのポスターで、オールロングシート・ワンマンの福塩線の列車で撮影した。「座席に詰めて座れ」という呼びかけだが、マナーを通り越して乗客を侮っているように感じる。このモデル写真では隣の乗客と肩がぶつかり、肘も動かさない。JR・民鉄のロングシート車両では、シートの模様や凹みで着席の目安を示す例もあるが、それも無視した詰め込みである。意図的なのかどうか瘠せ形の人ばかり並んでいるが体の大きな人が入ったら直ちにパンクする状態である。



この状態では車内トラブルの誘因にもなりかねず、むしろ立っていたほうが楽と考える人もいるだろう。そもそもこの写真を撮影した福塩線では、本来なら 6 名分程の座席が置けるスペースをワンマン対応機器で占有しており「座席を減らしておいて詰めて座れ」という発想は乗客を侮っている。



JR 西日本自身が「鉄道はクルマを使えない者がやむを得ず利用する手段」という消極的な意識しかなく、最低限のサービスで構わないという態度が露呈している。左記写真は芸備線三次駅で撮影したが、通学時でもオールロングシート・1 両ワンマン運転でもともと座席が足りない状態に対して「さっさと詰めておしまい」という。

「アニメのキャラクターを使用すればアピールしやすい」という安易な発想とともに、余りにも乗客を侮った姿勢である。JR 西日本のホームページではいまだに「福知山事故のお詫び」が掲載されているが、それも口先だけと考えざるをえない。

6. 部会開催報告

関東部会

2014 年 10 月 25 日に開催され 3 件の報告がありました。以下に報告概要を掲載します。

環境に配慮した都市内交通の今後の在り方について

今野 勇人 (東北工業大学修士課程)

近年では、地球温暖化の問題の為、交通の温室効果ガス排出抑制が進められている。そこで、本研究では、温室効果ガス排出抑制として交通需要マネジメントの視点から道路照明の導入と近年見直されてきた都市内交通機関として LRT の導入による温室効果ガス排出抑制の 2 つを用いての手法により都市内環境の向上を明らかにすることを目的とする。

LED 道路照明の導入による温室効果ガス排出抑制として間接的だが、事故率低下に寄与する視認性の向上により、交通の円滑化を達成することで、温室効果ガス排出抑制につなげていく。道路照明の先行研究では光源の違いが視認性に影響を与え、視認性が事故率に影響を与えることは既存研究で明らかになっている。しかし、晴天時に比べ、悪天候時の視認性に与える影響は研究されているが実験室規模のものであり、実際の道路を用いた研究は少ない。この原因は、これまでの悪天候下における視認性変化の研究が主に霧中を対象としており、実際の道路状況で研究を行うにはサンプル数が少ない等の問題があるからだと思われる。

そこで本報告は、LED 道路照明の安全性の把握を目的として、実証実験におけるアンケート調査データを用い、天気別 LED 道路照明の機能性の効果を利用者の視点から明らかにした。

本報告は、2013 年 1 月から 3 月にかけて、群馬県で、国土交通省、群馬県、前橋市が地域の住民の協

力を得ながら実施された道路照明を高圧ナトリウム灯、水銀ランプから LED に置き換えたときの道路利用者からみた評価についての実証実験のデータに基づき分析を行った。本報告で用いた当該実証実験のデータは、あくまでサンプルとして用いたものである。

このアンケート結果から基礎情報として LED 道路照明を確認した天気を取り出した。また、視認性の評価項目を取り出し、この 2 つをクロス集計した。その結果、t 検定を行い有意という結果になったのは、明るい部分と暗い部分の差、前方や後方の車両の 2 項目だった。

LRT の研究は今後、進めていく予定だが LRT の二酸化炭素排出原単位[gCO₂/人・km]が平成 12 年度では鉄道、地下鉄、新交通システムの次に少なく路面バス、路線バスの輸送定員を含む 50 人～新交通システム、都市モノレールより少ない 150 人に対応できる点で交通の温室効果ガス排出抑制に有用であると考えられる。

[謝辞] 本研究の遂行にあたり、国土交通省高崎河川国道事務所よりアンケート調査データの提供を受けた。ここに記し謝意を表する。

原発自主避難と交通権—避難者支援の現場から見える移動の課題—

宝田 淳史

本報告では、まず、2011 年 3 月 11 日に発生した東京電力福島第一原子力発電所の事故に伴う「避難者」について 4 つの類型を説明した。

1 番目は、福島第一原発周辺の警戒区域又は計画的避難区域に指定された地域からの強制的に避難を命じられた避難者である。2 番目は、福島県のうち 1 番目に該当しない(すなわち避難指示が出ていない地域)からの避難者である。3 番目が福島県以外からの避難者のうち、罹災証明書または被災証明書を持っている避難者である(茨城県及び千葉県の一部などからの避難者が該当する)。4 番目が福島県以外からの避難者で罹災証明書も被災証明書も持っていない避難者である。本報告では、1 番目以外の類型を「自主避難者」と定義し、中心的な分析対象とした。ただし、1 番目についても、福島県外に避難している場合は、帰還促進政策が進む現状においては、近い将来自主避難者とほぼ同等の扱いとなる可能性があることには留意する必要があり、本報告においても若干の事例報告を行った。

3 番目や 4 番目の類型に該当する避難者は、避難者を対象とした様々な公的な支援措置の対象となることがほとんどなく、一般にも存在があまり知られていない。しかし、実際には岡山県や沖縄県など西日本を中心として各地にこのような避難者が存在している。そして、いずれの類型に関しても、「移動をめぐる課題」に直面している避難者が少なくない。

具体的には、避難した地域内での日常生活における移動、避難した先と元の居住地との間の移動、全国各地で避難者をめぐる問題に取り組む人々が集まるための移動、など多岐に渡る移動の課題があることを明らかにした。

にもかかわらず、移動に関する公的な支援措置は

極めて限定的である。国の支援措置として法令に基づいて行われている支援措置は、福島県の警戒区域等に居住していた人に限定されている。福島県内からの自主避難者については別の支援措置の対象ではあるが、いずれにしても期限付の措置であるため、不安の声も高まっている。

3番目や4番目の避難者については、そもそも移動に関する公的な支援措置の対象となることは全くない。移動に関する県レベルの独自支援は、新潟県や沖縄県などごく一部の先進的な事例に限定されており(ただし、福島県からの避難者に限定される)、交通権の観点からは不十分であると言わざるを得ない。

また、交通権と避難者・支援者が訴える「避難の権利」という概念との間にある思想的な親和性について述べた上で、交通権を研究する研究者が避難者支援の現場に貢献することの意義について議論した。災害に対する支援では「土地の復興」が重視されがちであるが、本報告で取り上げた課題においては、個人の人権と意思を尊重し、避難・現地居住といった選択の如何を問わずに支援する「人間の復興」という考え方が重要であるといえる。

自動車の社会的費用 40年～交通政策の課題

上岡直見

2014年は宇沢弘文氏の『自動車の社会的費用』刊行から40年にあたる。また昨年は長年の紆余曲折を経て交通政策基本法が成立した。交通政策の議論は、交通手段の選択問題にとどまらず、マクロ経済政策・国土利用計画・環境政策との関連で考えなければならない。本稿は「自動車の社会的費用40年」を振り返るところから始まり、「交通政策基本法における交通の捉え方」「国土のグランドデザインと交通」「リニア新幹線問題」「交通と環境・エネルギー問題」「国土強靱化政策と交通」等について述べる。各々の項目の概要は次のとおりである。

○自動車の社会的費用40年

宇沢弘文氏の著作は先駆的な業績であったが、その後の社会・経済情勢の変化に伴っての宇沢氏本人によるフォローがみられなかった。その後別の研究者による具体的な社会的費用(正しくは外部費用)の算出など多くの研究が行われている。外部費用の経済学史的なレビューや研究紹介を行った。

○交通政策基本法における交通の捉え方

交通権学会は1998年に『交通権憲章』を提起し「交通基本法」の実現に努力するとしたが、現実には「交通基本法案」を冠した複数の法案が紆余曲折を経た結果、2013年11月に「交通政策基本法」として決着し、それまで辛うじて保持されてきた「移動に関する権利」の文言も消えてしまった。関連の法律・政策を交えて主な経緯を振り返る。

○将来の国土の姿と交通

2050年の国土の姿として、1kmメッシュでみた場合、現時点で人が居住しているメッシュのうち2050年にはその6割の地域で人口が半減以下になり、さらにその3分の1すなわち全体の約2割では無人地帯となることが推定されている。そのような状況で人々のモビリティはどのように変化するか、公共交通維持の困難さ等を論じた。

○リニア新幹線問題

2011年5月に交通政策審議会・中央新幹線小委員会は「中央新幹線の営業主体及び建設主体の指名並びに整備計画の決定について」の答申¹を提出し、中央新幹線の営業主体及び建設主体はJR東海が適切であるとの評価を与えている。しかしJR東海による需要予測及び小委員会が独自に行なったとされる需要予測はいずれも過大推計であり、社会的損失、現新幹線・在来線の運行阻害、一極集中の加速などのマイナス面の可能性等について、2013年12月の関東部会で報告した²。ここではそれ以後の経緯や新たに検討された問題を記載する。その他、交通権学会有志が参加した「リニア中央新幹線問題検討委員会」報告書より多くの安全上の懸念についても報告した。

○交通と環境・エネルギー問題

低燃費車・低公害車が普及しつつあるが、最終的な省エネ効果についてみると、経産省のガソリン出荷時系列統計によると自動車用ガソリンの出荷量にほとんど変化がなく、明示的な省エネ効果は確認されない。一方、将来的には人口希薄地帯の増加から、何らかの努力によって公共交通を維持するとしても、輸送密度の低下により人kmあたりのエネルギー消費(輸送量あたりの原単位)は増加する。将来は条件によっては自動車に対して環境的に優位とされない領域が増加することを指摘した。

○国土強靱化政策と交通

自民党政権は「国土強靱化政策」を推進し、これに関連したと思われる公共事業予算が増加しつつあるが、その実効性には疑問がある。またマクロ経済面でのGDP押し上げ効果や、派生的に出生率向上効果まで挙げられていたが、社会・経済指標としては効果がみられない。また国や自治体の累積債務の増加についても指摘した。

中部関西部会

2014年度第1回交通権学会中部関西部会が2014年10月28日(火)、名古屋第一法律事務所(名古屋市内)で開催されました。

第1回の部会は、岡崎勝彦愛知学院大学法科大学院教授の講演「交通権議論から見る交通基本法案(議員立法・閣法)と交通政策基本法(閣法)の動向」と参加者による交通権と交通政策基本法についての意見交換をしました。

当日は、公共交通としてのJRのあり方を考える愛知県懇談会との共催ということもあり、学会会員のほかに研究者を始め、JR関係者、学生、市民、弁護士、労働組合、科学者会議など多彩の参加者でした。

講演にさきだち、可児理事より交通政策基本法や公共交通活性化法を巡る情勢と課題、交通政策基本

¹ 交通政策審議会陸上交通分科会鉄道部会中央新幹線小委員会答申「中央新幹線の営業主体及び建設主体の指名並びに整備計画の決定について」2011年5月12日。
<http://www.mlit.go.jp/common/000144328.pdf>

² 関東部会報告のみであり公開文献となっていないので下記よりダウンロードされたい。
http://homepage3.nifty.com/sustran-japan/datafile/kamioka2014_12.pdf

計画についての報告をしました。

講演は、岡崎教授(学会理事)からはじめに、問題の所在と一、野党提案(議員立法)までの「交通基本法案」と交通権の動向(「移動権」へ)、二、政府提案による「交通基本法案」・交通政策基本法と「基本的需要」条項へ、三、「交通権」の展開と典型的整理(「移動の自由」→「移動権」→「交通権」)四、最後に残された課題-交通権と「基本的需要」条項という講演内容でした。

岡崎教授は、「交通権」の新たな発見として交通権を典型的に整理し、交通権の概念を「何人も社会参加のために良好な環境の下で自己の意思に従い、安全に均しく自由に移動し、生活財貨を移動させるために、適切な移動手段としての交通手段及び交通役務を享受する権利」という見解をのべました。

参加者との意見交換では、三重大学法学部(行政法)前田ゼミから5名が参加し、学生から三重県津市美杉村の名松線を事例として交通権と原告適格について研究をしているので、大変勉強になったという感想が述べられました。

会員の参加が少なかったことが、今度の課題となりましたが、あらためて交通権とは何か、基本法はどうあるべきか問題提起になりました。

7. 部会開催案内

九州沖縄部会

今回の交通権学会九州沖縄部会は、鉄道友の会福岡例会との共催による意見交換会として開催いたします。テーマは「利用者と交通事業者のコミュニケーション」。JR九州や西鉄をはじめとする九州の交通事業者を中心に、利用者とのコミュニケーションはどうあるべきか、研究者と鉄道趣味者との意見交換を通じて、解決への方向性を探してまいります。当日は、前半を趣旨説明と話題提供、後半を全員参加型のグループディスカッションとして、最後にグループごとの意見・提言発表の流れを考えています。

【日時】2014年12月21日(日)14:00~17:00

【場所】福岡市南市民センター 研修室

<http://www.shimin-ctbs.com/>

〒815-0032 福岡市南区塩原2丁目8-2

TEL 092-561-2981

天神大丸デパート前「4B」乗り場から行先番号 W に乗車「南市民センター前」下車すぐ

博多駅郵便局前 B 乗り場から、行先番号 47,48,48-2 に乗車「清水4丁目」下車 徒歩約7分

西鉄大橋駅から、天神方面へ向かって徒歩約15分

【参加費】無料

【参加について】

終了後、懇親会を予定しています。準備の都合上、参加ご希望の方は事前にご連絡よろしくお願いたします。皆さまのご参加、お待ちしております。

問い合わせ先 下村仁士

関東部会

2014年度は次の予定で開催いたしますのでお知らせいたします。対象の方にはハガキで連絡いたします。(関東以外の方も報告・参加自由です)

日時 13時30分から17時まで

場所 早稲田大学(部屋は後日確認します)

	募集開始	募集締切	開催日
第1回			10月25日 (土) 終了
第2回	11月22日 (土)	12月13日 (土)	2005年1月24日 (土)
第3回	2月7日 (土)	2月28日 (土)	4月18日 (土)

1回3名の予定です。積極的なご発表と多数のご出席を期待しています。担当理事・曾田英夫氏あてに200字程度の要旨を書いてお申込み下さい。

8. 会員著作物紹介



元氣なローカル線のつくりかた

堀内重人

四六判・216頁

定価 本体2000円+税

ISBN978-4-7615-2572-

9

2014-06-15刊

※内容は出版社ホームページをご覧ください。

<http://www.gakugei-pub.jp/mokuroku/book/ISBN978-4-7615-2572-9.htm>

交通権学会ニューズレター

『トランスポート21』第57号

2014年12月5日発行

発行者 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

〒243-8501 神奈川県厚木市温水428

湘北短期大学総合ビジネス学科

大塚良治 気付

メールアドレス: office@kotsuken.jp

学会ホームページ <http://www.kotsuken.jp>