

交通権学会ニューズレター トランスポート21

第69号 2023年8月15日



「国鉄高森線」の銘板が残る橋 南阿蘇鉄道 南阿蘇水の生まれる里白水高原駅付近（上岡撮影）

2023年度研究大会・総会開催

2023年7月8日～9日に福岡市中央区の甘棠館SHOW劇場にて下記の内容で開催されました。



シンポジウム登壇者 左から坂本正氏・吉田祥司氏・
栃木義博氏・水山真人氏

	代・40年代の国鉄ローカル線について、現在の共通点を探る
池田昌博会員	JR線区別収支から見た地方路線の経営実態
上岡直見会員	地方鉄道路線の社会的便益の一覧的試算

【2023年度通常総会議事録】

- 日時: 2023年7月8日 17:00～17:40
- 場所: 福岡県福岡市中央区唐人町1丁目10-1 カランドパーク 2F 甘棠館 SHOW 劇場
- 会員総数: 正会員 130、学生会員 2、賛助・団体会員 6 計 138名
- 出席会員数: 20名
- 審議事項
 - ◎ 2022年度事業報告について
 - ◎ 2022年度決算について
 - ◎ 2023年度事業計画について
 - ◎ 2023年度予算について
 - ◎ 任期満了に伴う理事候補者の選任について
- 報告事項
 - ◎ 入退会について
- 議案の審議状況及び議決結果等
出席会員の互選によって青木会長が議長となり、会員総数が138名であること、出席会員数が20名であること、交通権学会の総会には定足数が存在しないことを確認した上で、総会の成立を宣言した。その後、議事の審議に移った。
- 審議事項
 - ◎ 2022年度事業報告について
2022年度事業報告について、青木会長から説明があった。審議の結果、原案どおり出席会員全員一致で承認した。
 - ◎ 2022年度決算について
2022年度決算について、青木会長から説明があった。審議の結果、会計監査の承認を前提に、原案どおり出席会員全員一致で承認した。
 - ◎ 2023年度事業計画について

2023年7月8日	
統一論題報告	
坂本正氏（熊本学園大学名誉教授）	国鉄分割・民営化と交通権－熊本の交通権と交通福祉－
吉田祥司氏（九州旅客鉄道労働組合）	JR九州労組の政策 課題と取り組み
シンポジウム「交通権の理論化から40年、そして交通権が実現した社会へ」	
登壇者 坂本正氏・吉田祥司氏・栃木義博氏（元福岡市議会議員）・水山真人氏（西日本新聞） 司会 下村仁士会員	
特別報告 「交通権学会40周年記念プロジェクト進捗報告」	
桜井徹会員	プロジェクト活動報告
岡崎勝彦会員	交通権概念の検討について
会員総会・懇親会（会場近くにて）	
2023年7月9日	
自由論題報告	
加藤好啓会員	戦後の経済成長とローカル線の問題について（昭和30年）

2023 年度事業計画について、青木会長から説明があった。審議の結果、原案どおり出席会員全員一致で承認した。

◎ 2023 年度予算について

2023 年度予算について、青木会長から説明があった。審議の結果、原案どおり出席会員全員一致で承認した。

※2022 年度決算・2023 年度予算報告を末尾に掲載しています。(決算は監査待ちです)

◎任期満了に伴う理事候補者の選任について

任期満了に伴う理事候補者の選任について、青木会長から説明があった。審議の結果、候補者の就任受諾を前提に、原案どおり出席会員全員一致で承認した。

○報告事項

① 入退会について

2022 年度の入退会者、および 2023 年度の 2023 年 7 月 8 日までの入退会者について、下村事務局長から報告が行われた。

以上をもって議案の審議等を終了したので、17 時 40 分、議長は閉会を宣し、解散した。

会長抱負 2023 年度研究大会を終えて

青木眞美 (次期会長)

2023 年 7 月 10 日

今回は、福岡で 4 年ぶりに対面での研究大会が実施できました。下村大会実行委員長ならびに前田実行委員などの関係諸氏のご尽力と、会員皆様のご協力に改めて御礼申し上げます。やはり対面開催において、直接話をする事で、現在の皆さんの研究の状況や問題意識などがより明確になり、今後への意欲が高まったように感じました。ニュースレターや会誌、HP の充実などについて、新しい理事会の体制のもと、今後は会員への情報提供をより頻度多く、高めていきたいと思えます。来年度の研究大会は、大阪茨木の立命館大学で開催されることに決定しております。皆様の振るってのご参加そして研究発表をお待ちしております。

学会誌『交通権』投稿募集

会員からの学会誌『交通権』の投稿を募集します。投稿締切は、査読対象投稿は 10 月末日、その他は 11 月末日です。投稿ご希望の方は、8 月末日までに下記学会誌編集担当 近藤理事までお問合せ下さい。執筆要領等をお送りします。(連絡なしの直接投稿はご遠慮下さい)

近藤宏一

立命館大学経営学部教授

Phone/Fax: 072-665-2402

E-mail: kondok@ba.ritsumei.ac.jp

〒567-8570 茨木市岩倉町 2-150

『トランスポート 21』投稿募集

ニュースレターの投稿を募集します。

※学会誌『交通権』の投稿とは別です。

・内容: 交通に関わる身近なニュース、訪問記、資料紹介、書評、意見等

・字数: 図表込み 4,000 字程度まで

・送り先: ニュースレター担当理事 上岡まで

< sustran-japan@nifty.ne.jp >

・入稿方法: Word 添付ファイルでお願いします。メールのタイトルに「交通権学会・トランスポート 21 原稿」を明記してください。

※次号の発行予定は 11 月 15 日です。

・備考: ① 投稿された原稿は編集担当者等が掲載可否の検討をおこないます。その結果、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。

② 掲載にあたり意味内容の変更は要しなくても表現を変更した方が良いと判断される場合は、編集担当者および事務局の判断により変更する場合があります。③ カラー印刷はできません。

書評 池田昌博

会員から寄せられた書評を掲載します。



石井幸孝著

『国鉄—「日本最大の企業」の栄光と崩壊』

中公新書 No.2714

2022 年 8 月刊

評者 池田昌博会員

(2023 年 3 月 31 日 記)

(1) はじめに

国鉄「改革」に関する文献には少なからず目を通してきた。「改革派」といわれた JR 東海の葛西敬之の「未完の国鉄改革」や労働側からの「告発」ともいえる文献なども、まだ記憶に新しい。

そのような中、本書は「国鉄改革」の一端を担った初代 JR 九州社長による戦後の国鉄・JR 史であるが、ある意味、客観的な目線で国鉄の経営体制に

ついて厳しい姿勢で振り返りながら、国鉄改革で残された課題を述べている。全ての主張に賛同するわけではないが、自らの経験を振り返る中で、共感し類似性を感じる部分が多かった。

あらゆる組織は大きなものであればあるほど、社会的存在となり強い使命感が求められるが、まずは、中途半端な「改革」に終わった公社「国鉄」の発足、利用者、お客さま不在こそが誤りであったと石井は言う。私の勤めた組織でも「お客さま」を「需要家」と称した時代があった。組織の縦割りとお客さまのニーズを伝えるべき地方鉄道管理局の機能不全、乗客不在と自組織優先が労使に共有されていたとの石井の主張には不思議なほど共感を覚えた。

現場ニーズや問題点の改善は、前例主義や自部門擁護のために大半が葬り去られてきたという。このようななか、唯一、国鉄として成功裏に終わったのが東海道新幹線事業であったようだ。しかし、この時代でも政治的なニーズにより公社である国鉄経営を無視した赤字ローカル線の建設が続いた。本来国の施策であるべきものが国鉄に求められる一方、常に企業としての採算性が要求された。

当初、民間から最初で最後の総裁となった石田礼助には、東海道新幹線構想にも民間人としての懸念が存在した。彼の思想は多くの対案を比較したうえで事業を推進すべきというものであった。新幹線計画は国の施策として推進され、我国の交通史でいえば結果オーライとなったが、この体質は今も国やJRに引き継がれている。リニア計画も同じである。

現場やお客さまのニーズをいかに経営に反映させるかが石井の基本理念でもあり、単なる思い付きでは事業は成就しないし、事業体としての経験や失敗を伝えることの必要性をこんこんと伝えている。

石井は鉄道車両の技術者だが、1961年に「アンフイビアンバス」という車輛の設計を命じられている。この車両は今、話題となっているDMVである。石井は、情報が共有されないまま歴史が繰り返されることに警鐘を鳴らしている。

(2) 経営危機の到来

国鉄は、巨大化した組織の中で縦割り、セクショナリズム、顧客不在の体制が続く中、クルマ社会の到来や航空機の大衆化など経営環境が激変し、鉄道輸送のシェアが右下がりになる。石井は「国鉄の常識は世間の非常識」とコメントする。私の勤めていた組織でも同じようなことが現場実務者と経営陣とで論じられる場面があった。いずれも、大企業病の症状である。

車輛技術者であった石井は国鉄型ディーゼルカーの開発と実用化で成果をあげるのだが、技術者としてリニア新幹線やフリーゲージ車両の開発に否定論を述べない者の覚悟を要求している。石井はエネルギー消費が速度の二乗に比例すること警鐘を鳴らすとともにフリーゲージ車両の可能性を否定している。鉄道車両の高速化は線路形態の改修、近代化が前提であり、車両そのものへの高速化に疑念を抱くことは理解するものの、フリーゲージ車両の開発は高速化を前提としないのならば可能ではないかとの思いはある。しかし技術者である石井の発言は重く突き刺さる。

興味深いのは、この時代は蒸気機関からディーゼル化、電化が進むのだが、石井は電気機関車や電化の意義を評価しつつ、電化しても発電段階でのエネルギーロス（熱として放出）を考慮すればディーゼル方式の方が環境性が高いと論じている。ここは数字での検証が必要だと感じている。

国鉄「改革」の止めとなったのが労務問題であるが、ここは管理者側からの報告ということで異論も予想されるが、ここにもセクショナリズムが闊歩していた。動労の組織発足の経緯は、機関士のプライドからだとし、当局側に近いとされた鉄労は事務職がメインであったという。ただし、地方単位で濃淡の差はあったようだ。

昭和40年代に当局側は悪化する経営への危機感から生産性向上運動に着手していたが、その後、不当労働行為の認定後、労使のなれ合いが始まり職場規律が崩壊している。そして、あのスト権スト。ここで国鉄解体のトリガーが引かれた。ストを主導した多数派の国労、最も先鋭的と言われた動労は窮地に陥ってしまった。ただ、石井が記しているが、全施労（少数派組合）が取り組み、今では死語となった黄害対策は、国鉄の常識は世間の非常識を覆すものであった。初めて、列車トイレでこの姿を知った学生時代を思い出した。

私が若き日に、顧客第一線の職員の方々に、サービス対応で官僚的と感じたことはなかったし、運賃の度重なる値上げにもかかわらず、顧客ニーズに対応した切符（フルムーンパス、青春18きっぷなど）が発売されたのもこの時期だった。また、技術現場がどうだったのかは知り得ないが、保線部門などが使命感を持って汗を流していたとも聞く。JR・OBの有識者は、この時代の方が保線はしっかりしていたと発言されている。しかし、ストは頻発していた。ストの頻発は顧客を失うだけで、特に貨物輸送は激減した。ここにも、お客様、荷主様という発想はなかった。だが、労使を問わず顧客という発想が欠落していたのは、親方日の丸という「錯誤」だけでなく、戦後の混乱期から供給力を「利用者」のために満たすという時代であったことも忘れてはならない。

私が若き日に、顧客第一線の職員の方々に、サービス対応で官僚的と感じたことはなかったし、運賃の度重なる値上げにもかかわらず、顧客ニーズに対応した切符（フルムーンパス、青春18きっぷなど）が発売されたのもこの時期だった。また、技術現場がどうだったのかは知り得ないが、保線部門などが使命感を持って汗を流していたとも聞く。JR・OBの有識者は、この時代の方が保線はしっかりしていたと発言されている。しかし、ストは頻発していた。ストの頻発は顧客を失うだけで、特に貨物輸送は激減した。ここにも、お客様、荷主様という発想はなかった。だが、労使を問わず顧客という発想が欠落していたのは、親方日の丸という「錯誤」だけでなく、戦後の混乱期から供給力を「利用者」のために満たすという時代であったことも忘れてはならない。

(3) 国鉄解体とJR発足

国鉄末期からJR発足についてまとめてみたい。結局、当事者能力を失った当局、お客さまを敵にし

てしまった労働組合は分裂し、最後には「鬼の動労」のコペルニクス的転換により、JRは分割民営化されてしまう。この間、民営化はともかくとして鉄道の分割には当局内にも異論があったが、国鉄解体に反対していた田中角栄が影響力を失ったことなども影響したと考えられる。一部の方はご承知とは思いますが、田中角栄は徴兵時に上官であった細井宗一（国労幹部）とのパイプがあった。ここは本書では触れていない。この2人の人間的な関係は、後の、葛西敬之と動労、松崎明とのお互いの力を利用するようなものではなかったようだ。葛西は毒（国労）を制するために毒（松崎）を利用したに過ぎない。本件は『国商 最後のフィクサー 葛西敬之』（森功著）に詳しい。

石井はJR貨物の発足に関して、貨物検討時には線路の使用比率が台数・kmベースで15%しかなく論議がなされていないと伝えている。その後の貨物調整金（線路使用料）にアポイダブルコスト（可変費用相当）が採用された経緯につながる。

一方、極めて安定経営が期待できるJR東海が発足した経緯については記していない。NTTは東西での分割であった。また、国鉄末期の赤字額が膨大な長期債務の利子額と同額であったことにも留意すべきとの石井の声も忘れてはならない。新生JRは巨額長期債務からの開放により黒字化に至っている。戦後の復興、高度成長期の輸送力の増強という国家施策を国鉄が自らのファイナンスで担わされたという歴史は、ここで一旦、大半がリセットされることになった。

石井は本島3社と北海道、四国、九州の3島会社、JR貨物は似て異なる事業と考えていた。ここは、あの当時、多くの識者が予想したことと同じである。このようなか、石井はJR九州の初代社長に就任するのだが、近鉄の経営手法を参考に不動産事業など付帯事業に取り組み、株式の上場を果たす。本業も都市間輸送のサービス改善などで大きな成果を上げている。ただ、本書にはないが、JR九州の外人株主が半数に及んでいることも忘れてはならない。

分割民営化された時代に危惧された国策としての鉄道事業あり方の論議はなされないまま、私たちはコロナ禍を迎えるのである。JRは民営化されたが、時には国の意向を強いられることも多く、JRグループの全体最適やお客さまのサービスの向上を求めるものではないことも散見されてきた。

総合的な交通政策の必要性は唯一の民間出身の総裁、石田礼助が訴えていたことも忘れてはならない。大きな組織を大企業病の治療として国鉄を分割するとしても、その弊害をどう克服するか、この論議がないままに現在に至っている。

（4）石井のビジョン

まずは、全てに賛同するわけではないが、貴重な

提案として国土交通政策として論議すべきだと思う。ビジョン全体は本書をご参考にしていただきたいのだが、私が気にかかったところは以下の部分である。

●鉄道の役割は平時だけでなく非常を視野に入れていくべき。これは必ずしも戦時という意味でもなく非常災害や今回のコロナ禍、食料自給問題ということである。JR北海道の経営問題は旅客輸送だけで論じられてきたが、北海道が極めて重要な食料の供給基地であり鉄道貨物の重要性を考えるべき。

●新幹線網の拡大、特にリニアも含む関西・東京間は、路線の経営問題を発生させる可能性が予想される。

●新幹線網と在来線の直通化、在来線の標準軌化が必要であり、特に、新幹線網を活用した貨物輸送力の強化という観点で、北海道で行うべき。

●JR北海道への支援は本州3社の納税額の1割程度を財政支援の前提とする。

●国策上、上場4社の株式を国ないし公的機関が買い取る。

●JRは、全路線を一体運営できる「JR新幹線会社」を設立する。

等である。石井は多様な案を比較検討すべき、特に立ち止まって再考すべきとしている。一部で現状ありきの姿勢も示しているが、これらの石井案を国レベルで論議すべきと痛感した。

JR民営化直後は、民間的な発想で旅客輸送を中心にサービスの改善を行い、これだけ民営で変わるのかとの思いを与えてきたが、地方線に加え、コロナ禍がトリガーとなり、急激に身近な旅客サービスが悪化してきている。民間事業に過度なことは求められないことは理解するものの、石井が巻末で「国家戦略視点、戦略の再構築するところまで来ている」という発言の意味は重いがJR7社間が連携した論議は極めて少ないと感じている。

交通CO₂排出係数の評価法 上岡直見

（1）交通CO₂排出係数の基本

最近「脱炭素（CO₂削減）」が強調され、一般に鉄道は他の交通機関に比べて輸送量あたりのCO₂排出量が少ないと認識されている。また前述の石井著書では「電気鉄道は発電段階でのエネルギーロスを考慮すればディーゼル方式の方が環境性が高い」との言及があるが、評者の池田会員は要検証としている。そこで具体的にその算出方法を解説したい。

まず公開データから推計する方法として、国土交通省のホームページで公開されている「鉄道統計年報¹」の利用がある。データは24表に分かれているが、ここで見るのは第2表「運輸成績表（延日キロ、人（ト

¹ 国土交通省「鉄道統計年報」

https://www.mlit.go.jp/tetudo/tetudo_tk6_000032.html

ン) キロ、平均数)」と第 17 表「運転用電力、燃料及び油脂消費額表」である。

年報では鉄道事業者別に、第 2 表では旅客平均通過数量と、第 17 表では電力消費量(旅客会社ではほぼ全てが電車)と軽油消費量(自動車)を知ることができる。現時点で 2020 年度まで公開されているが、コロナの影響で非定常な値となっている可能性があるため、コロナの影響がなかった 2018 年度のデータを利用する。

ここで問題があって、JR 各社のように電車と自動車混在している事業者では、電力消費量と軽油消費量はわかるが、輸送量は電気車両とディーゼル車両に分離されておらず会社全体での合計しかわからないので、電車・自動車別の輸送量あたりの CO₂ 排出量は分離できない。その問題は後で検討するとして、ここでは単純に例題で計算してみよう。

一般に自動車専門の事業者は中小民鉄で平均通過数量が低く、電車専門の大手民鉄と比較するのは不適切である。自動車専門として小湊鉄道、電車専門として一畑電車を例に挙げる。いずれも中小民鉄であるが大都市に近く一定の都市交通機能とともに観光需要もあり類似性があると考えられる。

小湊鉄道は

平均通過数量 1,082 (人/日)
旅客人キロ 15,449 (千人キロ/年)
軽油使用量 481 (キロリットル)

一畑電車は

平均通過数量 1,594 (人/日)
旅客人キロ 24,560 (千人キロ/年)
電力使用量 3,729,330 (キロワット時)

となっている。軽油と電力は単位が異なるのでこのままでは比較できない。そこで軽油 1 キロリットルと電力 1 キロワット時がそれぞれ CO₂ の何キログラムにあたるかを知る必要がある。環境省でその標準値(排出係数という)を提供している²。それによると次の値である。

軽油 1 キロリットルあたり CO₂ 2.58 トン
電力 1 キロワット時あたり CO₂ 0.000445 トン

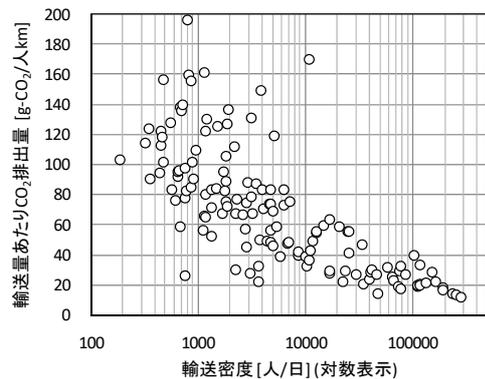
電力の排出係数には石井著書でいう「発電段階でのエネルギーロス」が考慮されている。ただし電力の排出係数はエネルギー源の構成、すなわち石油・石炭・天然ガス・原子力の構成比が異なるため排出係数は変動する。あとは単なる掛け算・割り算で数学は必要ない。小湊鉄道は [481×2.58÷15,449 千人キロ] として 1 人キロあたり CO₂ 排出量は 80 グラム

(トン単位では表示が小さくなりすぎるのでグラム単位で示す)となる。同様に一畑電車では 68 グラムという数字になる。この個別の比較だけからいえば電気鉄道のほうが 1 人キロあたり CO₂ 排出量は少ないといえる。

一方で JR 各社のように鉄道統計年報からは電車・自動車が分離できない場合は、新幹線・大都市通勤路線から超閑散路線まで混在した数字となるが、たとえば JR 東日本について求めると 1 人キロあたり 12 グラムとなる。これは JR 東日本の特性として首都圏の電化区間における「詰め込み輸送」が輸送実績の大半を占める実態を反映した結果であり、環境面からは良いが鉄道のサービスとして優れているとはいえない。一方で JR 北海道では 1 人キロあたり 42 グラムになり JR 各社ごとにもかなり差がある。新幹線から閑散線区まで平均した JR 旅客全社平均では 17 グラムである。

参考までに海外での報告例³として、ドイツでは近距離鉄道で 1 人キロあたり 57 グラム、長距離鉄道で同 32 グラム等の数字が示されている。JR 東日本と JR 北海道の間でどの値であるから、大都市圏でも日本ほどの詰め込み輸送がないドイツの状況を勘案すると数字は妥当と考えられる。

このように 1 人キロあたりの CO₂ 排出量は輸送状況により大きく影響される。そこで鉄道統計年報に掲載されている国内の全鉄道事業者について 1 人キロあたりの CO₂ 排出量を求めてグラフにしてみると次のような図になる。路線の状況によってばらつきはあるが、輸送密度が低くなると 1 人キロあたりの CO₂ 排出量が急増するため、閑散線区では鉄道は必ずしも環境負荷が少ないとはいえない。ことに日本の場合、一般に閑散線区は勾配の多い山岳路線が多いなど不利な状況が加わるので CO₂ 排出量としてはさらに不利になる傾向となる。



(2) いろいろな検討

興味本位になるが、かつて全国で活躍した SL は電車や自動車に比べてエネルギー効率が極度に低かったことは周知の事実だが、実際はどのくらいだっ

² 環境省「温室効果ガス排出量 算定・報告・公表制度」

<https://ghg-santeikohyo.env.go.jp/calc>

³ Eisenbahntechnisch Rindschau, Vol.69, No.11, 2020-11, p.9-15

たのだろうか。現在の SL は例外的な観光運転・復活運転しかないので比較の対象にならないが、過去のデータとして「国有鉄道統計累年表⁴」が冊子及び CD-R で残されている。

SL 用の石炭の消費量が最も多かったのは 1948 年度の 620 万トンであった。電化区間はあったが当時の発電は石炭中心で熱効率は現在より低く、電力の CO₂ 排出係数も大きかった。前述の石井著書での評価はこの時代の感覚が残っているためもあるのではないだろうか。同年度の電車・気動車も合計して平均すると、前項と同様に 1 人キロあたりの CO₂ 排出量として評価すれば 83 グラムとなり、現在の JR 全平均の 17 グラムと比較すると 5 倍くらい排出していたことになる。戦後復興のため全国で SL が黒煙を噴き上げて懸命に稼働していたがエネルギー効率はきわめて低い。当時は温暖化は注目されていなかったが、経済性の観点からだけでも「無煙化」が切望されたのは当然である。

次に他の交通手段（乗用車・バス・航空機）との比較はどうであろうか。他の交通手段でも 1 人キロあたりの CO₂ 排出量の計算方法は全く同じであり、使用エネルギー量×排出係数÷輸送量として求められる。乗用車・バスについては国交省「自動車燃料消費量調査⁵」が基本になるが「全国道路・街路交通情勢調査（道路交通センサス）」の「自動車起終点調査⁶」なども併用する。計算方法は鉄道より複雑であるが詳細は省略する。学会誌『交通権』第 40 号（近日中に発行予定）の拙稿に解説があるので参照していただきたい。航空機は同じ路線でも気象や航空交通管制の状況でフライト毎に実際の飛行経路が変わるが、国際民間航空機関（ICAO）の時間あたり燃料消費量⁷などを参照する。結果の概要を示すと、1 人キロあたりの CO₂ 排出量として

乗用車平均 148 グラム
ガソリンハイブリッド車 117 グラム
電気自動車 76 グラム
バス 120 グラム
航空機（羽田～伊丹） 146 グラム

等である。鉄道は輸送密度が 1,000 人/日以下にな

れば他の交通機関より CO₂ 排出が少ないとはいえない。JR 西日本は「これらの（平均通過数量の少ない）線区は CO₂ 排出の面でも、現状のご利用実態では必ずしも鉄道の優位性を発揮できていない状況にあります⁸」としており、「輸送量当たり CO₂ 排出量が少ない」という一般論で乗用車に対する鉄道の優位性を主張することはできない。一方で航空機との比較では、地方鉄道はもともと航空機と競合の対象にならないので除外するとして、中・長距離ではいずれの領域でも鉄道が優位となる。短・中距離便が多い欧州では航空機から鉄道へのシフトが推進されていることは合理的である。

終戦の日に寄せて

SL 機関士の
太平洋戦争



椎橋俊之著
『SL 機関士の太平洋戦争』
筑摩書房
2013 年 9 月刊

戦前、SL 機関士は少年たちの憧れの職業だった。しかし、機関士を目指し、機関区の門を叩いた少年に、太平洋戦争の過酷な試練が襲いかかった。練達の機関士が徴兵されて輸送現場を去ったあと、残されたのは 20 歳に手の届かぬ機関士、機関助手だった。過酷な戦時輸送の重い責務を、使命に燃える彼らはいかに果たしたか。当時の機関車乗りたちの実体験を、全国各地の乗務員 O B を訪ねて丹念に取材し、貴重な証言の数々をつづった鉄道史実録。（カバーより）

⁴ （一財）交通統計研究所で販売されている。

<http://www.its.or.jp/>

⁵ 国土交通省「自動車燃料消費量調査」

<https://www.mlit.go.jp/k-toukei/nenryousyoushiryou.html>

⁶ 国土交通省「全国道路・街路交通情勢調査」

[https://www.e-stat.go.jp/stat-search?page=1&toukei=00600580&bunya_\]=10](https://www.e-stat.go.jp/stat-search?page=1&toukei=00600580&bunya_]=10)

⁷ 経済産業省「PRTR 制度 集計結果の公表」16 航空機に係る排出量」

https://www.meti.go.jp/policy/chemical_management/law/prtr/r2kohyo/05todokedegaiyou/syousai/16.pdf

⁸ JR 西日本「ローカル線に関する課題認識と情報開示について」2022 年 4 月 11 日。

https://www.westjr.co.jp/press/article/items/220411_02_local.pdf

交通権学会 2022年度事業会計決算						自2022年7月1日 至2023年6月30日 単位:円					
収入						支出					
摘要	21決算額	22予算額	22決算額	予算比	前年比	摘要	21決算額	22予算額	22決算額	予算比	前年比
前期繰越金	1,898,417	1,764,189	1,764,189	0	-134,228	大会費	0	20,000	0	-20,000	0
会費	15,000	1,300,000	995,000	-305,000	980,000	通信費	28,008	80,000	65,904	-14,096	37,896
寄付金	0	0	0	0	0	印刷費	0	80,000	1,676	-78,324	1,676
会誌売上	0	5,000	1,000	-4,000	1,000	会誌制作費	110,000	800,000	578,710	-221,290	468,710
受取利息	0	0	0	0	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	0	130,000	0	-130,000	0
収入小計	15,000	1,305,000	996,000	-309,000	981,000	国際交流積立金	0	0	0	0	0
						事務費	11,220	180,000	183,003	3,003	171,783
						予備費	0	0	0	0	0
						支出小計	149,228	1,290,000	829,293	-460,707	680,065
						次期繰越金	1,764,189	1,779,189	1,930,896	151,707	166,707
合計	1,913,417	3,069,189	2,760,189	-309,000	846,772	合計	1,913,417	3,069,189	2,760,189	-309,000	846,772

2022年度国際交流特別会計決算						自2022年7月1日 至2023年6月30日 単位:円					
収入						支出					
摘要	21決算額	22予算額	22決算額	予算比	前年比	摘要	21決算額	22予算額	22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

2022年度研究奨励基金特別会計決算						自2022年7月1日 至2023年6月30日 単位:円					
収入						支出					
摘要	21決算額	22予算額	22決算額	予算比	前年比	摘要	21決算額	22予算額	22決算額	予算比	前年比
前期繰越金	174,029	174,029	174,029	0	0	今期支給額	0	0	0	0	0
今期繰入金	0	0	0	0	0	次期繰越金	174,029	174,029	174,029	0	0
合計	174,029	174,029	174,029	0	0		174,029	174,029	174,029	0	0

2022年度40周年特別事業特別会計決算						自2022年7月1日 至2023年6月30日 単位:円					
収入						支出					
摘要	21決算額	22予算額	22決算額	予算比	前年比	摘要	21決算額	22予算額	22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>

・会費収入は、2021年度(2022年6月に請求)、2022年度(2023年3月に請求)の2年度分の合計である。

<支出>

・大会費は2022年度の研究大会がオンライン開催だったため計上なし。
 ・通信費は、会報・会費納入案内・研究大会案内・理事選挙投票用紙などの発送にかかる送料・封筒代等を計上。
 ・印刷費は、会報・会費納入案内・研究大会案内・理事選挙投票用紙などの印刷にかかる費用を計上。
 ・会誌制作費は、『交通権』第37・38号、および第39号(2回分)の制作費を計上。
 ・事務費は、代金等の送金時の振込手数料、振替口座の郵送通知料金、払込取扱票の印字サービス料などの事務経費のほか、ホームページ運営費(過去の立替分の支払い:167,231円)も合わせて計上。

(参考)2022年度期末現金計算書					
残高(費目別)	事業会計	1,930,896	残高(場所別)	郵便貯金口座	0
次期繰越金)	国際交流会計	20,999		郵便振替口座	2,925,924
	研究奨励会計	174,029		未払金	0
	40周年特別事業会計	800,000		現金	0
	計	2,925,924		計	2,925,924

・2021年度時点で残っていた未払金は、今年度末までにすべて出金処理を完了した。

交通権学会 2023年度事業会計予算(案)					自2023年7月1日 至2024年6月30日					単位:円
収入					支出					
摘要	22年度予算	22年度決算	23年度予算	前年比	摘要	22年度予算	22年度決算	23年度予算	前年比	
前期繰越金	1,764,189	1,764,189	1,930,896	166,707	大会費	20,000	0	120,000	100,000	
会費	1,300,000	995,000	500,000	-800,000	通信費	80,000	65,904	80,000	0	
寄付金	0	0	0	0	印刷費	80,000	1,676	40,000	-40,000	
会誌売上	5,000	1,000	5,000	0	会誌制作費	800,000	578,710	600,000	-200,000	
受取利息	0	0	0	0	特別事業費	0	0	0	0	
雑収入	0	0	0	0	部会活動費	130,000	0	65,000	-65,000	
収入小計	1,305,000	996,000	505,000	-800,000	国際交流積立金	0	0	0	0	
					事務費	180,000	183,003	50,000	-130,000	
					予備費	0	0	0	0	
					支出小計	1,290,000	829,293	955,000	-335,000	
					次期繰越金	1,779,189	1,930,896	1,480,896	-298,293	
合計	3,069,189	2,760,189	2,435,896	-633,293	合計	3,069,189	2,760,189	2,435,896	-633,293	

- ・会費収入は、2022年度決算の実績(2年分)を踏まえて、その半分程度の額で計上
- ・会誌売上は、『交通権』新刊へのニーズを想定して、2022年度予算と同額で計上
- ・大会費は対面開催につき、会場費7万円、講師への謝金5万円で計上
- ・通信費は、今後の学会活動の活発化も考慮して、2022年度予算と同額で計上
- ・印刷費は、2022年度決算の実績を踏まえつつ今後の需要増も考慮して、2022年度予算の半額で計上
- ・会誌制作費は、第40号・第41号の2回分として、2022年度決算とほぼ同額で計上
- ・部会活動費は、2022年度は2年分で計上していたが支払われなかったため、今年度は1年分で計上(通常は中部関西部会と九州沖縄部会は2万円、関東部会2万5千円)
- ・事務費は、今年度はホームページ運営費(過去の立替分の支払い)がなくなるため、その点も考慮して減額の上で計上
- ・会の活性化へむけた積極的な予算編成は今後の課題。

2023年度国際交流特別会計予算					自2023年7月1日 至2024年6月30日					単位:円
収入					支出					
摘要	22年度予算	22年度決算	23年度予算	前年比	摘要	22年度予算	22年度決算	23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	

2023年度研究奨励基金特別会計予算					自2023年7月1日 至2024年6月30日					単位:円
収入					支出					
摘要	22年度予算	22年度決算	23年度予算	前年比	摘要	22年度予算	22年度決算	23年度予算	前年比	
前期繰越金	174,029	174,029	174,029	0	今期支給額	0	0	0	0	
今期繰入金	0	0	0	0	次期繰越金	174,029	174,029	174,029	0	
合計	174,029	174,029	174,029	0	合計	174,029	174,029	174,029	0	

2023年度40周年特別事業特別会計予算					自2023年7月1日 至2024年6月30日					単位:円
収入					支出					
摘要	22年度予算	22年度決算	23年度予算	前年比	摘要	22年度予算	22年度決算	23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	記念事業費用	800,000	0	800,000	0	
合計	800,000	800,000	800,000	0	合計	800,000	800,000	800,000	0	

- ・特別会計予算については、2022年度より40周年記念事業特別プロジェクト委員会の発足を踏まえて、従来の「20周年特別事業特別会計予算」を「40周年特別事業特別会計予算」に移行している。2022年度は支出はなかったものの、2023年度以降は当該プロジェクトの進捗に応じて支出を検討したい。