

## 交通権学会ニューズレター兼総会案内

# トランスポート 21

第73号 2024年11月1日

JR東日本 みどりの窓口

こちらの窓口では  
お取扱しておりません！！



JR東海  
EXサービスの

- ・きっぷの受け取り
- ・変更
- ・払戻

互換性のない電子予約システム

1. 2024年度会員総会（リモート）のご案内
2. 会費納入のお願い
3. 研究奨励金による研究助成
4. 部会報告
5. 会員論稿～ライドシェアの歴史と教訓
6. シリーズ 交通権インフォグラフィックス
7. 総会議案・予算決算関係

### 1. 2024年度会員総会（リモート）のご案内

第39回研究大会で開催予定の2024年度会員総会が諸事情により実施できなかったため、11月20日19時よりリモート（Zoom）で開催します。総会議案・予算決算等の資料はニューズレター文末（p.9～）を参照願います。

※携帯端末の方 QR→

※パソコンの方

交通権学会ホームページの  
リンクより

<<http://www.kotsuken.jp/>>



### 2. 会費納入のお願い

会費納入のお願いの時期になりました。振込用紙とご案内を同封します。会費納入がお済みでない方はよろしく願いいたします。オンライン振込も可能です。郵便局に出向かなくても送金可能ですので未納防止のためご協力下さい。

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（ゼロキユウキユウ店）

口座番号 0036310 交通権学会

### 3. 研究奨励金による研究助成

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月初旬まで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】

○交通権学会の正会員又は学生会員であること（グループ研究で非会員の方が含まれている場合は、当学会に入会されることを前提とします）。なお、当助成の受給回数は最大2回までです。過去に2回以上受給歴のある会員は応募できません。

#### 【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

氏名（グループ研究の場合は代表者名）、所属、住所、電話番号、メールアドレス、研究タイトル（仮題でも可）、研究計画、助成希望金額とその用途内訳

○判型・枚数 A4 版 4 頁以内

○締切 2025年3月31日（必着）

○送付先 交通権学会事務局

※書式等は学会ホームページの過去資料を参照して下さい。

#### 4. 部会報告

##### 2024 年度 第 1 回 中部関西部会

2024 年度第 1 回の交通権学会中部関西部会を 2024 年 10 月 5 日（土曜日）13 時 30 分から 17 時までキャンパスプラザ京都（京都市）で開催したので、報告します。

テーマは、「ライドシェアと交通権」で、開催趣旨は、「ライドシェア導入が全国各地に広がりを見せています。観光地である京都市内でも導入され、その現状と課題をタクシードライバーの現場からお聞きし、意見交換をしたいと思います。果たして、ライドシェアが観光地や交通空白地で交通権が保障された交通手段となるか考えてみたいと思います。」です。

当日は、お忙しいなか、全自交関西地連・京都地連の櫻井邦広執行委員長と全国自動車交通労働組合総連合会大阪・京都地方連合会の庭和田書記長から報告をしていただきました。

櫻井さんからは、「京都にライドシェアは必要？」というテーマで、京都駅タクシー乗り場の実態からほんとうにタクシーの供給不足は生じているか、公共ライドシェアや日本版ライドシェア（京クルー）の稼働状況を説明し、「新たなダイナミックプライシングなどの運賃体系のバージョンアップ」を批判しました。

庭和田さんからは、「なぜ（ライドシェアが）危険なのか？ 地方の交通はどうすればいいのでしょうか」パンフ「危険な白タク ライドシェア」をもとに報告をしていただきました。ライドシェアは危険な白タク（違法タクシー）と位置づけ、安全性・公共性のない交通手段には任せれない、タクシーが足りないのならタクシーを支援すべくだと訴えました。また、地方の交通は、乗合タクシーやデマンドタクシーを活用すべきだと訴えました。

そのほか、池田会員から「堺市の路面交通の現状」についての報告と可児会員から「ライドシェアの歴史と教訓」について報告がありました。

第 1 回の部会では、「ライドシェアと交通権」というテーマで開催をし、京都市内のタクシー事情を踏まえてライドシェアが利用者にとって安全で安心でき、交通権が保障される交通手段か意見交換をしました。参加者からライドシェアに頼ることなくタクシーの充実を図る政策を求める意見もあり、活発な議論の 3 時間 30 分でした。

当日は、皆様のご協力で Zoom による開催が実現し、21 人（内 9 名が Zoom 参加）が参加できました。部会后、参加者による懇親会も開催しました。（担当：可児理事・池田理事）

##### 2024 年度 第 1 回 九州沖縄部会

《2024 年度第 1 回 九州沖縄部会 活動報告》

【テーマ】「JR九州の現状と今後を考える

～運賃値上げの問題点を中心に～」

【日時】10 月 11 日（金）14:00～16:30

【会場】福岡市立 中央市民センター 第 3 会議室

参加者は会場参加 4 名、オンライン参加 4 名の計 8 名でした。

冒頭のご挨拶や参加者の自己紹介のあと、当日 JR 九州の運賃値上げに関する公聴会に公述人として出席された当学会理事の桜井徹先生より、公聴会の模様とともに今回の運賃値上げの背景や問題点について詳細にご解説いただきました。

その後、参加者の皆様から多くのコメントや質問がありまして、活発な議論を交わすことができました。

九州・沖縄部会では今後も企画を考えていきたいと思っておりますのでどうぞよろしくお願いたします。今回ご参加者の皆様方にはこの場をお借りして感謝申し上げます。どうもありがとうございました。

（担当：前田理事）

#### 5. 会員論稿

ライドシェアの歴史と教訓

～ライドシェアで交通権を保障した地域交通が実現するか～

可児紀夫会員（2024 年度 第 1 回 中部関西部会資料より）

目次

はじめに

ここでいう「ライドシェア」とは

ライドシェアを取り巻く 2 つの論点

地域交通衰退の大きな要因

ライドシェアの歴史的推移

歴史的な教訓

終わりに

はじめに

ライドシェアの議論が自民党総裁選挙でも論点となり、議論が広がっています。最近の状況を踏まえて論点を2つに絞り、地域交通の衰退が始まった1960年代からの政策を検証し、1970年代から始まったライドシェア（自家用自動車有償運送）の歴史から教訓を導き、交通権を保障する地域交通について考えてみます。

ライドシェアとは

ここでは、「ライドシェア」とは、運送の主体が自家用自動車で、二種免許を保有していない普通自動車免許取得者が他人を有償か無償かに問わず運送する輸送形態をいいます。現行法規では、道路運送法に基づき、以下のように規定されています。

・ 道路運送法第五章（自家用自動車の使用）（有償運送）

第七十八条自家用自動車（事業用自動車以外の自動車をいう。以下同じ。）は、次に掲げる場合を除き、有償で運送の用に供してはならない。

一災害のため緊急を要するとき。

二市町村、特定非営利活動法人その他国土交通省令で定める者が、次条の規定により地域住民又は観光旅客その他の当該地域を来訪する者の運送その他の国土交通省令で定める旅客の運送（以下「自家用有償旅客運送」という。）を行うとき。

三公共の福祉を確保するためやむを得ない場合において、国土交通大臣の許可を受けて地域又は期間を限定して運送の用に供するとき。

ライドシェアを取り巻く論点

最近の議論から論点を二つに絞ります。一つの論点は、観光地や過疎地における交通を確保する手段としてライドシェアを導入するという点について、二つ目は、タクシー業界の既得権益を打破するという運輸事業の規制緩和をおこない、幅広い企業にライドシェアの道を開くべきだとする議論、この二つが主な論点となっています。

このライドシェアの導入の動機と狙いは、ソフトバンクや楽天などIT企業やトヨタ自動車が出資するウーバーなどライドシェア関連企業が新たな市場を開拓することが動機であり狙いです。すでに、ライドシェアについては、第201通常国会（2020年）で地域公共交通活性化改正法が成立した時、「ライド

シェアは引き続き導入を認めない」という付帯決議がされています。

地域交通の衰退の大きな要因

今日の地域交通の問題を解決するために、地域交通がいつから、どのような要因が衰退をもたらしたか明らかにします。

・今日の地域交通の危機は、1960年代後半からの過度なモータリゼーションの進展と都市集中による都市政策と労働力の都市集中が地方に過疎化を招いたことが大きな要因で、都市内の路面交通や地方のバス路線や鉄道が撤退したことから始まりました。

・その主な要因は、大都市中心の国土計画が地方に過疎化を生み、自動車産業を中心とした産業構造、道路中心の社会資本の整備によるモータリゼーションの過度な発達に対して今日まで適切な政策がなされてこなかったことが地域交通の問題をさらに深刻化させました。

・その後、1990年代以降、運輸事業の規制緩和政策は、トラック事業や貸切バス事業に異常な参入をもたらし競争が下請け多重構造を深め、重大事故を発生させました。さらに、地方では鉄道やバスなど公共交通の撤退が促進され、地域住民の命と暮らしに大きな問題をもたらし、深刻化はさらに深まりました。

・都市集中による都市（国土）政策の転換と過度なモータリゼーションの抑制、徒歩と自転車、公共交通で安全で安心して命と暮らしを守る地域社会をめざす総合的な交通政策を今日まで怠っていることが地域交通衰退の大きな要因です。

・この他の要因として、交通政策に住民参加と自治、自主的財源の確保、権限の地方移譲など地方自治の理念が欠如していること、交通に対する認識の欠如、地域交通問題を暮らしの立場から適切に捉え、法整備を怠ったことなどが挙げられます。

ライドシェアの歴史的推移 ～地域交通を確保するための自家用自動車有償運送の推移

ライドシェアの創設期 1975年～

1960年代から地方だけでなく都市部でも路面交通がモータリゼーションにより撤退が始まり、特に、地方では都市集中の都市政策と産業政策により人口が激減し、地方鉄道の撤退や路線バスの路線廃止や休止が始まりました。

そのため、当時運輸省は、禁止事項であった道路

運送法第 101 条（自家用自動車輸送）に基づき「公共の福祉」という事由で地方自治体が廃止したバス路線を代替バスとして自家用自動車地域交通を確保する施策を展開しました。富山県利賀村のように道路運送法第 4 条に基づいて乗合バス事業を取得して村民の暮らしを守る自治体も見られました。

こうして、今、騒がれているライドシェアは、自家用自動車（主にマイクロバス）を地方自治体が保有して二種運転免許を取得しない自治体職員などが廃止バス路線を運行し、地域住民の足の確保するために道路運送法第 101 条に基づき自家用自動車有償輸送が運行管理など安全面を徹底した管理規定を遵守するという条件を付して許可されたことから始まりました。

このような地域交通の危機的な状況を受けて、全運輸省労働組合は、全国の過疎バス調査や行政研究を通じて「民主的公共交通政策の基本原則」を 1975 年に発表し、1976 年には「過疎地におけるバスの撤退は、住民の基本的な人権を脅かす。」と書き出した文献『滅びゆく公共交通』として国民に政策を提言しました。

#### 運輸事業の規制緩和期 1990 年代～

その後、国は地域交通が衰退した要因に対し適切な政策を講じないどころか、1990 年代から運輸事業の規制緩和政策を進めたためさらに深刻さは深まりました。また、高齢化社会の進展が進んだこともあり、2006 年に道路運送法を改正して自家用自動車有償輸送の適用範囲を大きく広げるとともに、「地域ことは地域で」という国の責任を放棄し、自助を指針としたことがさらに地域交通を深刻化させました。

全国の多くの地域で自家用自動車有償輸送が広がり、国土交通省は「地域公共交通の活性化・再生の好事例集」として各地の取り組みを紹介しました。その中でも特に推奨的に取り上げた「川崎市（県営野川南台 団地自治会）：コミュニティバス 自治会運営の自治会会員向けコミュニティバス」（2008（平成 20）年に開始）を 2020 年に自治会と川崎市職員から聞き取り調査をしました。皆さんから聞こえた声は、喜びより「今すぐやめたい」という悲痛な叫びと「国はなんとかして欲しい」という自治体の切実な訴えがありました。このような訴えは、金沢市社会福祉協議会、和歌山県橋本市の NPO、岐阜市・可児市のボランティア団体など多くの団体から聞かれます。

#### 地域公共交通活性化法制定以降 2007 年～

公共交通活性化法が制定された以降、法改正により「自家用有償旅客運送者」を公共交通機関および公共交通事業者等と定義づけました。当初、禁止事項であった自家用有償輸送が免許事業者としての公共交通機関と同列に扱われるようになりました。

#### 歴史的な教訓

（1）自家用自動車有償輸送（ライドシェア）での地域交通の確保について

・これまで旧運輸省は、公共交通の使命の一つとして「安全、安心、安定的な輸送」を掲げ、自家用自動車輸送は安全で安心できないということから禁止事項として位置付けてきました。

・自家用自動車輸送の現場は、運行主体も高齢化となり、とても危険な状況で、主体者自らが政策の転換を求めています。歴史から学ぶことは、公共交通を明確に定義づけ、公共交通の使命である「安全、安心、安定的な輸送」を確保する適切な交通政策と法整備です。

（2） 既得権益の打破という運輸事業の規制緩和政策から学ぶこと

・小泉首相が既得権益を打破すると規制緩和を進めた運輸事業の現在の状況は、規制緩和がもたらした地方鉄道の撤退をはじめ地域からの公共交通の撤退です。さらに、タクシー事業、トラック、乗合・貸切バスの競争による労働環境の悪化、重大事故の多発です。

・韓国ソウル市では、市内 58 のバス事業者が競争を激化させ、事故が多発していた状況を自治体が主体的にバス事業者を協同組合化し、安全で利便が向上したシステムをつくりあげました。私たちは、「競争から協同」という政策に転換することを学ぶべきです。

教訓 1 不安と危険と隣り合わせの脆弱な交通システムでは地域交通は確保できないこと

地域の交通などを解決するためにはライドシェアが有効な手段であるという主張は、1975 年に始まった自家用自動車による手法が 50 年近くも経ても未だ成し遂げられていないことから明らかです。速やかに安全で安心できる公共交通を中心とした政策を確立することが必要です。

教訓2 運輸事業の規制緩和政策では、安全で安心した地域交通は確保できない。

「既得権益を守ることから規制緩和をすることにより企業の成長を図るためライドシェアの全面的な解禁が必要」(2024年9月6日)という小泉進次郎氏の発言は、1990年代、ヤマト運輸小倉社長が既得権益の打破を打ち出したトラック運輸事業の規制緩和と同様です。その結果、一部大企業のために99%の中小トラック事業者は下請け多重取引で未だに労働環境は劣悪で適正な運賃も収受できない状況が続いています。規制緩和による競争から協同への政策理念と安全規制や国が責任を持って地域交通を確保す

る地域交通確保法などの法整備が必要です。

教訓3 持続可能な輸送の安全と安心を柱にした交通権を理念とした総合的な交通政策が必要です。

おわりに

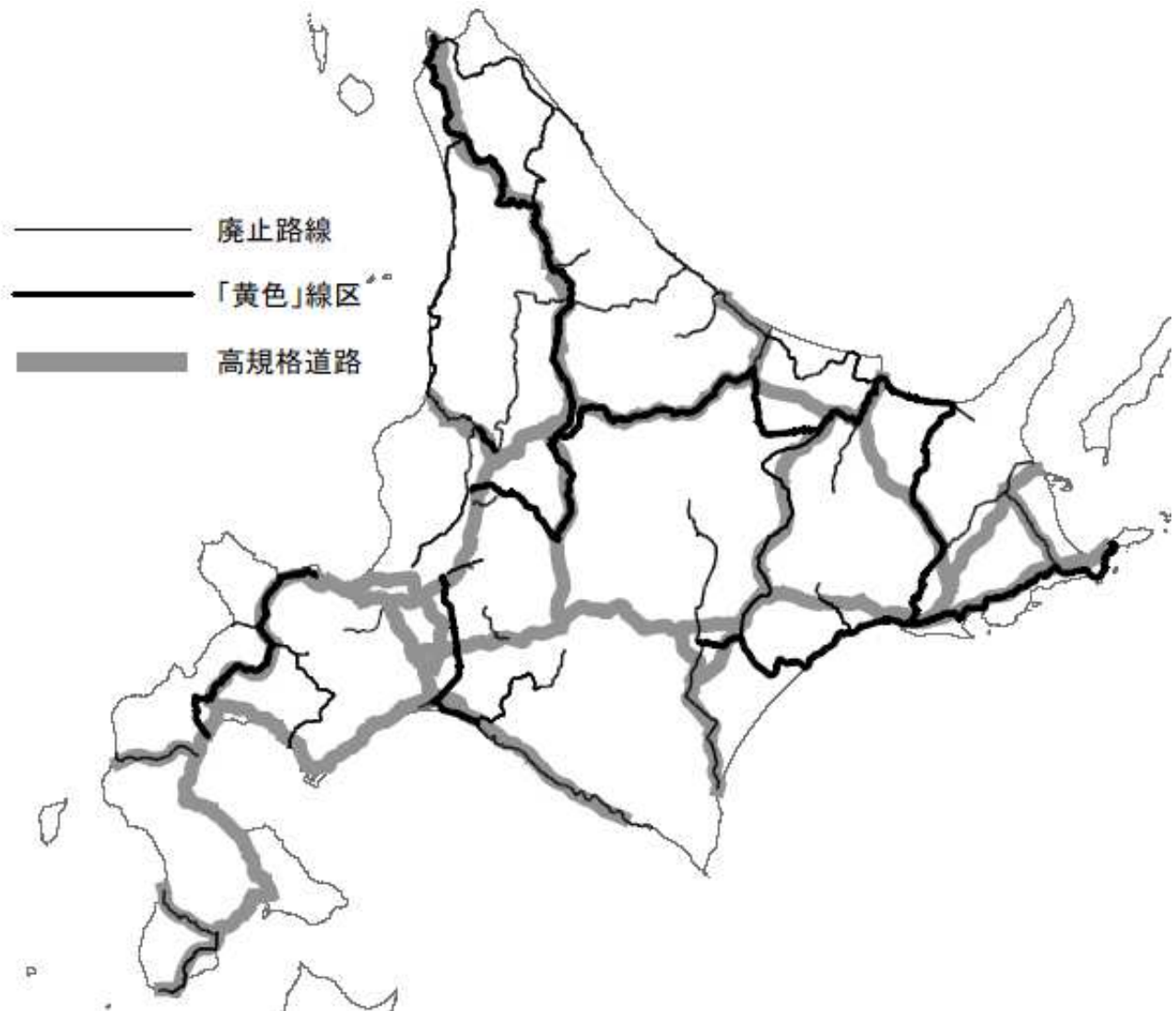
以上、2024年度第1回交通権学会中部関西支部のテーマである「ライドシェアと交通権」についての問題提起とします。引き続き、交通権学会の会員として、国民の命とくらしを守り、交通権を理念とした政策を提言していきたい。



紅葉の米坂線 羽前沼沢～伊佐領（上岡撮影）水害により運休中・JR新潟支社は廃線を示唆

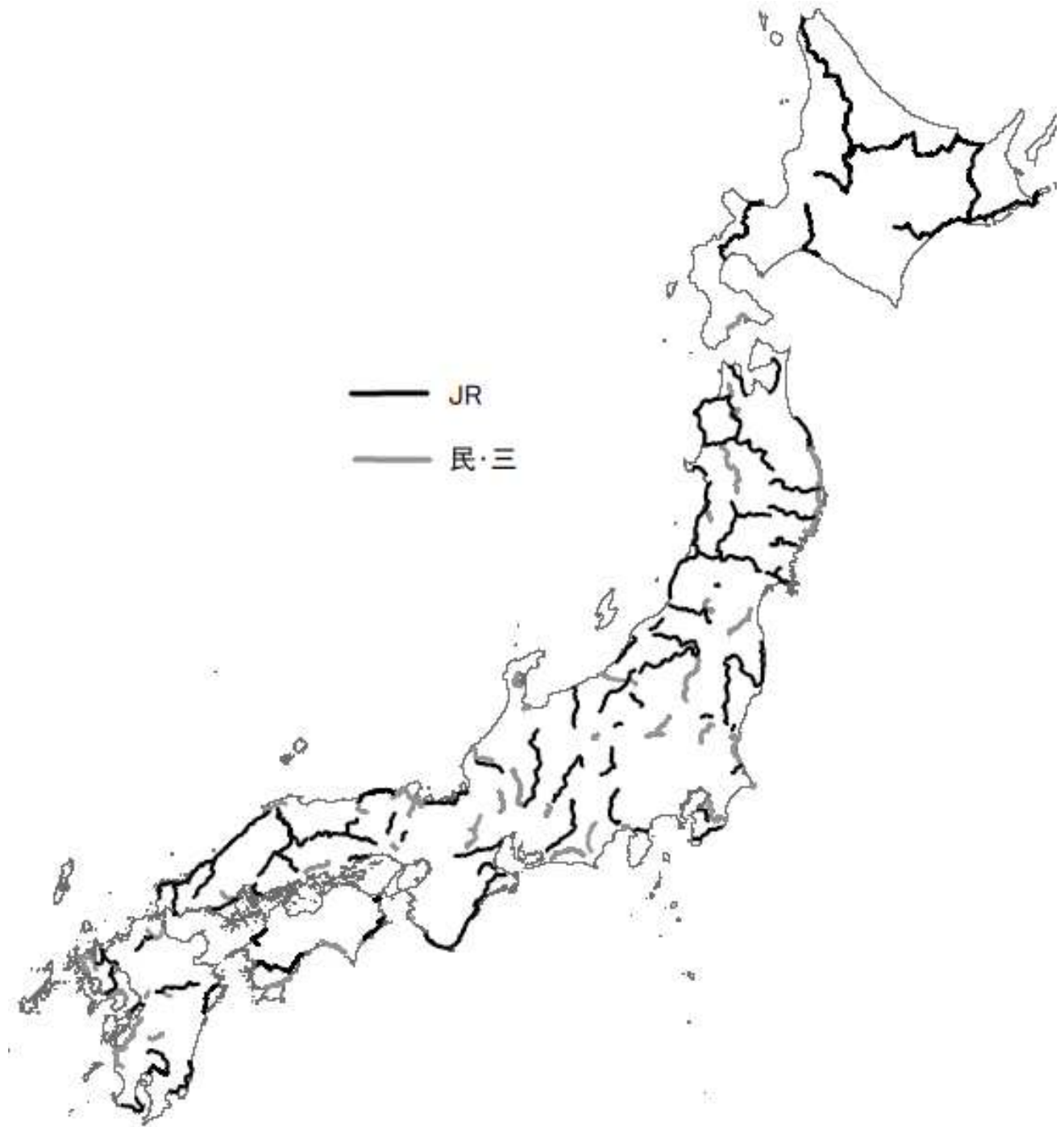
## その1 北海道の鉄道廃止路線や「黄線区」と高規格道路

下図で細い黒線は道内の鉄道で過去に廃止された路線（炭鉱鉄道等は除く、函館本線山線は廃止決定だが当面存在しているので黄線区として表示）、太い黒線はJR北海道が単独で維持することは困難としている「黄色」線区を示す。これに対して太いグレー線は、高規格道路の供用中あるいは計画路線を示す。まさに廃止された線区や「黄色」線区をなぞるように高規格道路が供用・計画されている。その事業費は鉄道の「赤字」をはるかに上回る。一方で道路が整備されてバスのサービスレベルが向上した効果はなく、ダイヤが3～5時間空白という地域も少なくない。社会資本整備の配分の歪みを具体的に示す例である。



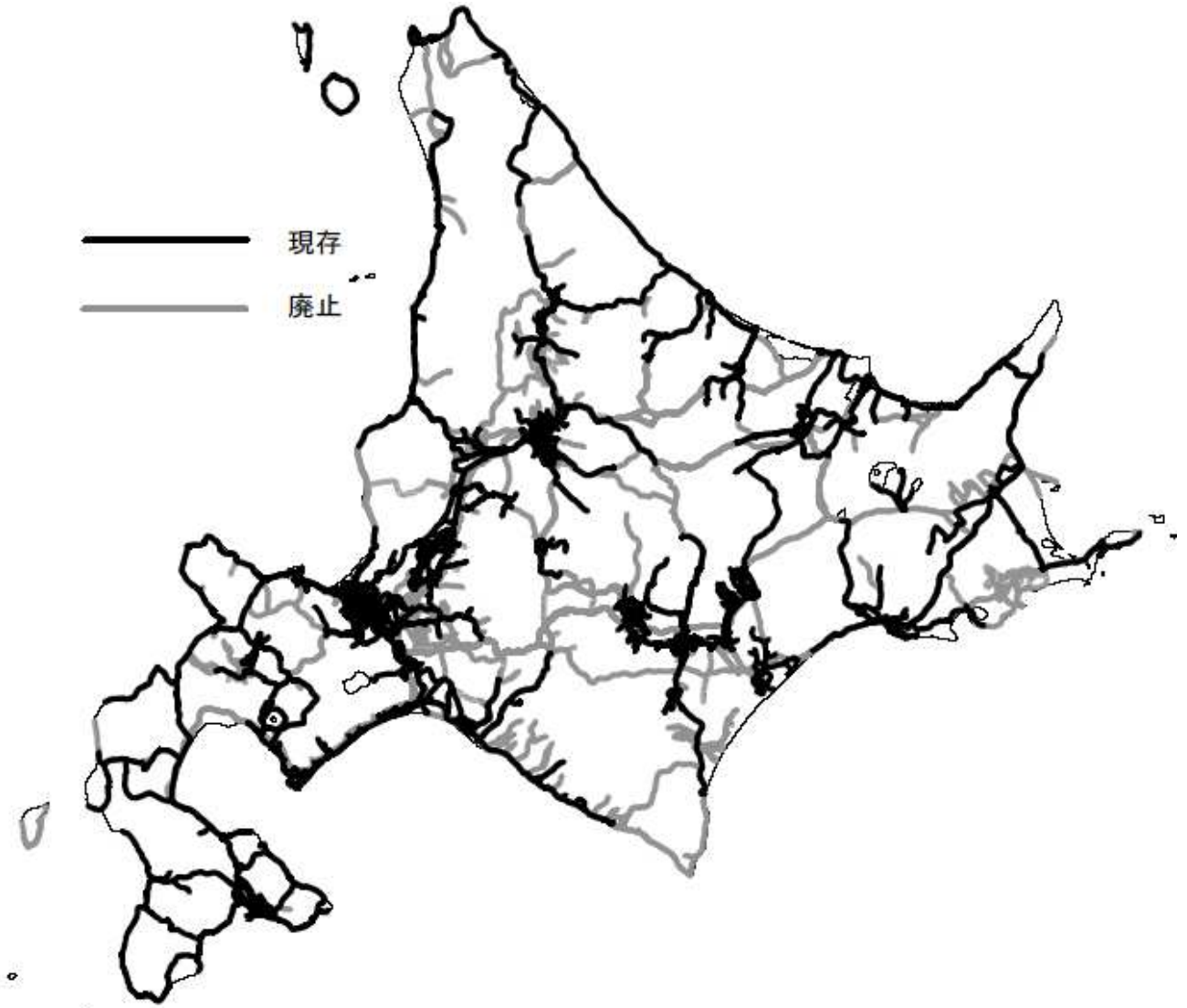
その2 全国の「黄・赤線区」相当線区

下図は輸送密度 2,000 人／日以下、すなわち JR 北海道の「黄・赤（廃止済）線区」に該当する全国の線区を示したものである。黒線が JR、グレー線が民鉄・三セクである。



その3 北海道のバス路線網の変化

下図は国土数値情報のデータから、北海道の2011年と2022年のバス路線網の変化を示す。黒線は現存、グレー線は廃止である。わずか10年ほどの間だけでこのようなバス路線網の縮退が起きている。





## 交通権学会 2024 年度総会議事(案)

### 1. 2023年度事業報告と決算、2024年度事業計画と予算について

2023 年度は下記の事業を行いました。承認をお願いします。

#### (1) 研究大会の開催

2023年度第38回研究大会を、2023年7月8日(土)と9日(日)に、福岡市中央区唐人町の甘棠館 SHOW 劇場で開催しました。大会参加者数は、両日で延べ約 80 名でした。大会のプログラムは以下のとおりです。

7月8日(土)

#### ★ 統一論題「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」

##### ➤ 基調講演1

「国鉄分割・民営化と交通権－熊本交通権と交通福祉－

坂本 正(熊本学園大学名誉教授)

##### ➤ 基調講演 2

「JR九州労組の政策 課題と取り組み」

吉田 祥司(九州旅客鉄道労働組合)

##### ➤ パネルディスカッション

「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」

司会:下村 仁士

パネリスト:坂本 正、吉田 祥司、栃木 義博(元福岡市議会議員)、水山 真人  
(西日本新聞)

#### ★ 特別報告「交通権学会 40 周年記念プロジェクト進捗報告」

##### ➤ プロジェクト活動報告 桜井 徹

##### ➤ 交通権概念の検討について 岡崎 勝彦

##### ➤ 質疑応答 座長:安藤 陽

7月9日(日)

・ 「戦後の経済成長とローカル線の問題について(昭和 30 年代・40 年代の国鉄ローカル線について、現在の共通点を探る)」 加藤 好啓

・ 「JR 線区別収支から見た地方路線の経営実態」 池田 昌博

・ 「地方鉄道路線の社会的便益の一覧的試算」 上岡 直見

#### (2) 会報の発行

学会誌「交通権」第40号を発行しました。

第41号は 2024 年 6 月発行しました。

(発送は 2024 年度)

#### (3) 部会の活動

中部関西部会を2回開催しました

・ 第1回 2024年3月19日(火) 鳥羽マリンターミナル内会議室(参加者数 4 名)  
テーマ「鳥羽市営定期船の現状と課題」

・ 第2回 2024年5月16日(木) 愛労連会議室(名古屋市)(参加者数 8 名)  
テーマ「トラックの運転者不足から物流と交通権を考える」

4. 2024年度事業計画について

2024年度は下記の事業を行います。承認をお願いします。

- 2024年度第39回研究大会を行いました。  
(2024年7月13日、14日、立命館大学大阪いばらきキャンパス)
- 2025年度研究大会・総会に向けて準備を行います。
- 各部会の部会活動を行います。
- 交通権学会 40 周年記念プロジェクトを推進します。
- 会誌「交通権」42号を発行します。

5. 2024年度予算について

別紙資料2の予算について、承認をお願いします。

6. 今後の学会活動の活性化について

7. 質疑応答

別紙資料1 2023年度決算・会計監査

交通権学会 2023年度事業会計決算						自2023年7月1日 至2024年6月30日 単位:円					
収入						支出					
摘要	22決算額	23予算額	23決算額	予算比	前年比	摘要	22決算額	23予算額	23決算額	予算比	前年比
前期繰越金	1,764,189	1,930,896	1,930,896	0	166,707	大会費	0	120,000	104,965	-15,035	104,965
会費	985,000	500,000	590,000	90,000	-405,000	通信費	65,904	80,000	83,951	3,951	18,047
寄付金	0	0	500,000	500,000	500,000	印刷費	1,676	40,000	29,199	-10,801	27,523
会誌売上	1,000	5,000	0	-5,000	-1,000	会誌制作費	576,710	600,000	325,662	-274,318	-253,028
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	65,000	0	-65,000	0
						国際交流積立金	0	0	0	0	0
収入小計	996,000	505,000	1,090,000	585,000	94,000	事務費	183,003	50,000	78,798	28,798	-104,205
						予備費	0	0	0	0	0
						支出小計	829,293	955,000	622,595	-332,405	-206,698
						次期繰越金	1,930,896	1,480,896	2,398,301	917,405	467,405
合計	2,760,189	2,435,896	3,020,896	585,000	260,707	合計	2,760,189	2,435,896	3,020,896	585,000	260,707

2023年度国際交流特別会計決算						自2023年7月1日 至2024年6月30日 単位:円					
収入						支出					
摘要	22決算額	23予算額	23決算額	予算比	前年比	摘要	22決算額	23予算額	23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	合計	20,999	20,999	20,999	0	0

2023年度研究奨励基金特別会計決算						自2023年7月1日 至2024年6月30日 単位:円					
収入						支出					
摘要	22決算額	23予算額	23決算額	予算比	前年比	摘要	22決算額	23予算額	23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	合計	174,029	174,029	174,029	0	0

2023年度40周年特別事業特別会計決算						自2023年7月1日 至2024年6月30日 単位:円					
収入						支出					
摘要	22決算額	23予算額	23決算額	予算比	前年比	摘要	22決算額	23予算額	23決算額	予算比	前年比
前期繰越金	800,000	800,000	800,000	0	0	記念事業費用	0	800,000	0	-800,000	0
新規積立	0	0	0	0	0	次期繰越金	800,000	0	800,000	800,000	0
合計	800,000	800,000	800,000	0	0	合計	800,000	800,000	800,000	0	0

<収入>

- ・会費収入の減少は、前年度(2022年度)に2年分の会費を徴収したことによる。(2021年度分を2022年6月に、2022年度分を2023年3月に請求)
- ・2023年度はニュースレターで会費納入のお願いを2回告知したこともあり、結果として予算額を上回る会費収入を確保することができた。さらに寄付金500,000円が寄与して、最終的には総収入でも前年度を上回った。

<支出>

- ・大会費は2023年度研究大会の総費用から懇親会開催収入を除いた額を計上。(詳細は別表参照)
- ・通信費は、ニュースレター・会費納入案内の郵送費・封筒代、研究大会案内はがきの郵送などを計上。
- ・印刷費は、ニュースレター・会費納入案内・研究大会案内の印刷にかかる費用を計上。
- ・会誌制作費は、『交通権』第40号の印刷費・送料、および第41号の編集作業アルバイト代を計上。なお、第41号の印刷費・送料(319,231円)は2024年7月に支払われたため、2024年度事業会計に計上予定である。
- ・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、新・旧ホームページの運営費やドメイン譲渡手数料などを計上。

(参考)2023年度期末現金計算書(2024年6月30日現在)					
残高(費目別)	事業会計	2,398,301	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	3,487,388
	研究奨励会計	174,029		未払金	-99,059
	40周年特別事業会計	800,000		現金	5,000
	計	3,393,329		計	3,393,329

・未払金の発生は、2024年6月までに会員が立て替え払いした分の出金処理が、2024年7月におこなわれたこと(年度跨ぎ)による一時的なものである。

交通権学会 2023年度 会計監査報告書

交通権学会2023年度会計について、帳票と帳簿を照合した結果、誤りがないことを確認した。

2024年8月4日

氏名 松永和生 印

別紙資料2 2024年度予算

交通権学会 2024年度事業会計予算(案)					自2024年7月1日 至2025年6月30日					単位:円
収入					支出					
摘要	23年度予算	23年度決算	24年度予算	前年比	摘要	23年度予算	23年度決算	24年度予算	前年比	
前期繰越金	1,930,896	1,930,896	2,398,301	467,405	大会費	120,000	104,965	120,000	0	
会費	500,000	590,000	500,000	0	通信費	80,000	83,951	80,000	0	
寄付金	0	500,000	0	0	印刷費	40,000	29,199	30,000	-10,000	
会誌売上	5,000	0	5,000	0	会誌制作費	600,000	325,682	600,000	0	
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	65,000	0	65,000	0	
収入小計	505,000	1,090,000	505,000	0	国際交流積立金	0	0	0	0	
					事務費	50,000	78,798	60,000	10,000	
					予備費	0	0	0	0	
					支出小計	955,000	622,595	955,000	0	
					次期繰越金	1,480,896	2,398,301	1,948,301	467,405	
合計	2,435,896	3,020,896	2,903,301	467,405	合計	2,435,896	3,020,896	2,903,301	467,405	

- ・会費収入は、2023年度決算の実績を踏まえて、2023年度予算と同額で計上
- ・会誌売上は、『交通権』新刊へのニーズを想定して、2023年度予算と同額で計上
- ・大会費は対面開催、かつ開催規模を鑑みて、2023年度予算と同額で計上
- ・通信費・印刷費は、前年度のニュースレターの発行実績等も考慮して、2023年度決算とほぼ同額で計上
- ・会誌制作費は、第41号・第42号の2回分を想定して、2023年度予算と同額で計上
- ・部会活動費は、2023年度と同じく、1年分で計上(通常は中部関西西部会と九州沖縄部会は2万円、関東部会2万5千円)ただし、前年度支払われなかった分の扱いについては、今後柔軟に対応したい。
- ・事務費は、旧ホームページ運営費の負担が無くなる点を考慮しつつも、2023年度決算での実績も踏まえて増額で計上
- ・収入・支出ともに、総額については2023年度予算と同額になるように計上した。
- ・会の活性化へむけた積極的な予算編成は今後の課題。

2024年度国際交流特別会計予算					自2024年7月1日 至2025年6月30日					単位:円
収入					支出					
摘要	23年度予算	23年度決算	24年度予算	前年比	摘要	23年度予算	23年度決算	24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	

2024年度研究奨励基金特別会計予算					自2024年7月1日 至2025年6月30日					単位:円
収入					支出					
摘要	23年度予算	23年度決算	24年度予算	前年比	摘要	23年度予算	23年度決算	24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	

2024年度40周年特別事業特別会計予算					自2024年7月1日 至2025年6月30日					単位:円
収入					支出					
摘要	23年度予算	23年度決算	24年度予算	前年比	摘要	23年度予算	23年度決算	24年度予算	前年比	
前期繰越金	800,000	800,000	800,000	0	記念事業費用	800,000	0	800,000	0	
新規積立	0	0	0	0	次期繰越金	0	800,000	0	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。
- ・2023年度は支出はなかったものの、2024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。

交通権学会ニュースレター  
『トランスポート21』第73号  
2024年11月1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  
連絡先 〒810-0054 福岡市中央区今川  
1-12-8-306 交通権学会事務局 下村仁士  
メールアドレス: office@kotsuken.jp