

2015.春季号 (No.131)

関

KAN

交

KO

研

KEN



飲むだけで社会貢献!  
社会貢献自動販売機

夢の貯金箱



夢の貯金箱ってなんだ?

飲料1本につき10円を社会貢献プロジェクトにご寄付いただく、自動販売機です。  
オフィスや施設で、みんなが利用する自販機を「夢の貯金箱」に変えて  
社員みんなで、利用者全員で社会貢献に参加しませんか?



## 目次

	<b>表彰</b>								
	平成26年度 近畿運輸局バリアフリー化推進功労者表彰	近畿運輸局交通環境部消費者行政・情報課	2						
	<b>ココキウム報告</b>								
	第20回かんこうけんココキウム(平成26・9・25)	近畿運輸局自動車交通部 部長 阿部 竜也	7						
	タクシー政策の現状等について								
	<b>ココキウム報告</b>								
	第21回かんこうけんココキウム(平成26・12・5)	阪神国際港湾株式会社 理事 篠原 正治	16						
	海外コンテナ港湾の動向と阪神港の取組								
	<b>表彰式</b>								
	平成26年度 かんこうけん懸賞論文 表彰式(平成27・3・4)		27						
	<b>ココキウム報告</b>								
	第22回かんこうけんココキウム(平成27・3・4)		28						
	<b>入選論文1</b>								
	「車いす使用者における歴史的建築物のバリアフリーの状況とその方向性」	宝塚医療大学保健医療学部 廣澤 克哉	28						
		阪上 萌							
		山中 栄作							
		吉見 知花							
	<b>入選論文2</b>								
	「駆け込み乗車をいかに減少させるか」	関西大学社会安全学部 友廣 拓真	32						
	<b>審査報告</b>								
	平成25年度 懸賞論文審査報告	審査委員長 斎藤 峻彦	36						
	編集後記		44						

平成26年度

近畿運輸局交通環境部消費者行政・情報課

# 近畿運輸局バリアフリー化推進功労者表彰

平成26年11月6日、大阪歴史博物館において、平成26年度近畿運輸局バリアフリー化推進功労者表彰式及びバリアフリーなまちづくりを考えるつどいを開催しました。



平成26年11月6日 大阪歴史博物館 4階講堂にて

近畿運輸局では、「高齢者、障害者等の移動等の円滑化の促進に関する法律」（バリアフリー法）の趣旨を踏まえ、公共交通機関、道路、建築物等の総合的かつ一体的なバリアフリー化を進めるとともに、国民のバリアフリーに関する意識啓発に努めるため、近畿運輸局管内に所在し、当局の所管に係るバリアフリー化の推進に多大な貢献が認められ、かつ、顕著な功績又は功労があった個人又は団体を表彰し、もってバリアフリー化に関する優れた取り組みを広く普及させるとともに、これらの諸活動を奨励することを目的として、「近畿運輸局バリアフリー化推進功労者表彰制度」を創設し、平成20年度から実施しています。

被表彰者の選定は、「近畿運輸局バリアフリー化推進功労者表彰選考委員会」の選考を経て、近畿運輸局長が被表彰者を決定しています。

## 【近畿運輸局バリアフリー化推進功労者表彰選考委員会委員】

田中 直人（島根大学大学院 総合理工学研究科 特任教授）  
岡田 明（大阪市立大学大学院 生活科学研究科 教授）  
山口 勝彦（近畿運輸局 交通環境部長）

平成26年度は、4事業5団体及び1個人を表彰しました。

また、当日は表彰式に引き続き、国土交通省の近畿地域四官署連携行事として、近畿地域のバリアフリーに関する先進事例を紹介する「バリアフリーなまちづくりを考えるつどい」を開催し、受賞者の方々から取り組み事例を発表していただきましたので、ご紹介いたします。

# 「バリアフリーなまちづくりを考えるつどい」プログラム

開会挨拶 近畿運輸局 交通環境部長

## 取り組み事例発表

- ◇地域・学生・行政の連携による観光支援コミュニティの創設  
[京都市東山区役所・京都産業大学]
- ◇「ゆりかごタクシー」による妊産婦の移動支援活動  
[特定非営利活動法人マイママ・セラピー]
- ◇文化財の保護、保存事業の実施とあわせた観光バリアフリーの取り組み  
[姫路市]
- ◇ヨットを通じたノーマライゼーション運動の先駆的な取り組み  
[立命館大学 体育会ヨット部]

## 講評 田中 直人

(島根大学大学院総合理工学研究科 特任教授)

## 岡田 明

(大阪市立大学大学院 生活科学研究科 教授)

## 記念講演

「当事者参加によるバリアフリーの到達点と今後の課題」

## 三星 昭宏

(近畿大学 名誉教授、関西福祉科学大学 客員教授)

## 閉会

共催：近畿地方整備局、近畿運輸局、  
神戸運輸監理部、大阪航空局

# 表彰式プログラム

開式 表彰状、感謝状授与

## 受賞者

- ◇京都市東山区役所・京都産業大学
- ◇特定非営利活動法人マイママ・セラピー
- ◇姫路市
- ◇立命館大学 体育会ヨット部
- ◇三星 昭宏

近畿運輸局長祝辞

来賓紹介

閉式

主催：近畿運輸局

## 1 地域・学生・行政の連携による 観光支援コミュニティの創設

— 京都市東山区役所・京都産業大学 —

日本有数の観光地である京都東山区において、高齢者や障害者だけではなく、外国人や子供連れ、地区に不案内な人など様々なニーズを持つ観光客に対して「誰もが快適に観光を楽しめるユニバーサルツーリズムの推進」を目的として、地域・学生・行政が連携し、観光支援コミュニティ「京都・東山観光おもてなし隊」を創設し、観光需要の活性化の取り組みとして、地域に密着したバリアフリー活動に取り組んだ点を高く評価しました。

## 〈受賞者の取り組み〉

東山区役所と京都産業大学経営学部の松高クラスの学生とが連携して、平成22年3月に「東山車いす観光散策マップ」を作成し、発表。作成にあたっては東山区役所と京都産業大学松高クラスにおいてプロジェクトチームを立ち上げ、20回以上のワークショップやフィールドワークを重ねて「車いす観光散策マップ」を作成、車いすで東山観光を楽しむ企画「東山車いすツーリズム3DAYS」を開催。



併せて、平成25年度に、京都東山区の飲食店、お土産物屋、旅館、各種サービスの店舗や施設（参加店等）が集まり、東山に訪れた誰もが安心して観光できるように、各自が出来るおもてなしサービスを提供する観光支援

コミュニティ「京都・東山観光おもてなし隊」を創設。

## 〈今後期待される取り組み〉

地域・学生・行政の連携による、観光需要の活性化の取り組みは、今後、全国の観光地に広がるのが期待されます。



## 2

### 「ゆりかごタクシー」による 妊産婦の移動支援活動

― 特定非営利活動法人 マイママ・セラピー ―

妊産婦の移動支援を図るため、医療機関やタクシー会社、行政機関と協働しながら「ゆりかごタクシー」の運行を実現し、タクシー事業による高度な社会貢献としての取り組みとして、妊産婦が安心して出産・子育てができる環境支援の普及啓発活動など、全国に波及効果が期待される取り組みを実施している点を高く評価しました。



## 〈受賞者の取り組み〉

滋賀県下の妊産婦が安心して出産・子育てができる環境支援の一環として、陣痛が始まり出産が差し迫った女性が安全にかかりつけの病院に行けるよう、緊急時でも利用しやすい「ゆりかごタクシー」を発案し、医療関係機関・

タクシー会社・行政機関の協力の下、平成25年10月10日より、大津市・草津市・栗東市地区において運行を開始。

事業開始にあたっては、事前利用登録を行った利用者データの情報管理を行い、その情報をタクシー会社と共有することにより、利用の際、スムーズにタクシー配車・利用が出来るシステムを構築した。また、タクシー会社に対しては、医療関係機関との連携により、配車オペレーター、乗務員向けの実務研修を実施。

「ゆりかごタクシー」事業では、乗務員5名以上及び配車オペレーターの半数以上が実務研修を受けた事業者を「認定事業者」としており、平成26年5月末現在の認定事業者数は6社14営業所で、事前利用者の登録件数は509件。

## 〈今後期待される取り組み〉

タクシー事業者だけでなく、医療機関や行政機関と協働した取り組みを、今後も安定・継続的に進めることにより、運行エリアの拡大等、妊産婦の移動支援活動の全国への広がりが期待されます。

## 3

### 文化財の保護、保存事業の実施と あわせた観光バリアフリーの取り組み

― 姫路市 ―

姫路城大天守保存修理事業においては、大天守を覆う修理見学施設「天空の白鷺」を開館し、全国ではじめての文化財の保存修理の現場を常時公開する取り組みを行う。館内にはスロープやエレベーターを整備し、また、城内には仮設スロープを設置するなど、連続したバリアフリー化経路の整備に努め、車いす利用者の見学を可能とするなど、歴史的建造物の保存修理工事を観光資源として捉える中で、高齢者や障害者等に配慮したバリアフリー化整備を行うなど、先駆的な取り組みを高く評価しました。

### 〈受賞者の取り組み〉

平成17年より、登閣が困難な人の見学機会の確保を図るため、兵庫県立福祉のまちづくり研究所と連携し、障害者の方の参加による登閣ルートのアリア調査を実施した。姫路城のバリア軽減策として、スロープの設置（坂3箇所、施設前4箇所）や路面等の補強、場内の段差解消等を行う。

また、障害者の来場にあわせて、身障者用仮設トイレの設置や既存トイレの修理、多目的トイレの整備を行った。「天空の白鷺」内には、スロープやエレベーターを設置し、城の入口から施設までの連続したバリアフリー経路を整備。

累計入場者 1, 843, 406人 うち車いす利用者5, 870人。

### 〈今後期待される取り組み〉

バリアフリー化が難しいとされた歴史的建造物において、法制度上の問題や技術的対応の困難さを克服したハード整備の取り組みは、今後、各地における同様の取り組みの模範的な事例となり得るものです。



## 4

### ヨットを通じたノーマライゼーション 運動の先駆的な取り組み

— 立命館大学 体育会ヨット部 —

競技成績の向上に目が向けられがちな大学ヨット部において、ノーマライゼーションを目指し、学生の自発的な地域貢献活動として、障害児や障害者を対象としたヨット体験イベント「チャレンジヨット・イン琵琶湖」が20年以上にわたって先輩から後輩へと受け継がれ、スポーツ活動を通じての「心のバリアフリー」の実践に取り組んだ点を高く評価しました。

### 〈受賞者の取り組み〉

立命館大学体育会ヨット部は、平成4年以降20年以上にわたり、京都府、滋賀県及び大阪府の養護学校や障害者施設等の障害児・障害者を対象に、ヨットを体験してもらうため「チャレンジヨット・イン琵琶湖」の取り組みを継続して実施。

【開催実績】平成4年～平成26年（22回開催）参加者約1, 400人



### 〈今後期待される取り組み〉

今後、このような活動が他の大学等にも広がり、スポーツを通じた地域交流や地域貢献活動等、障害者スポーツの振興及びノーマライゼーション運動のより一層の取り組みが全国に広がることを期待されます。



三星 昭宏氏（近畿大学 名誉教授、関西福祉科学大学 客員教授）に感謝状を贈呈



三星昭宏氏は、交通システム学や都市基盤計画学の分野における福祉のまちづくり研究の先駆者であり、交通バリアフリーの推進における日本の第一人者。

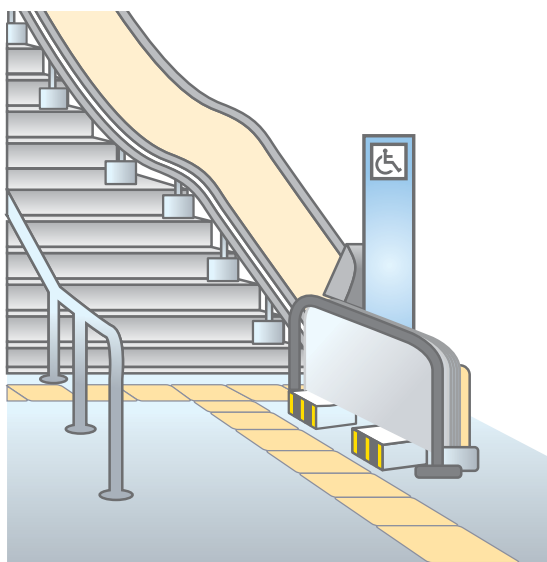
三星氏は、平成12年の交通バリアフリー法の成立に尽力するとともに、全国のさきがけとなる阪急伊丹駅や神戸中突堤ターミナルなどのユニバーサルデザインに基づく施設整備の促進や市町村の基本構想作成の推進、また、国土交通省及び近畿運輸局のバリアフリー施策の委員会等の委員として主導的な役割を果たし、多年にわたり行政施策の推進に多大の貢献されました。また、平成16年に開催された第10回高齢者・障害者交通国際会議では大会会長をつとめるなど、バリアフリーの国際推進に寄与されました。三星氏の、これまでのバリアフリーの推進への尽力に対し、深く感謝の意を表し、近畿運輸局において感謝状を贈呈することとしました。

おわりに

今日、ノーマライゼーションの理念に基づき、高齢者や障害のある方が、安全に移動し、自立した社会生活を営むことができるよう、社会環境を整備していくことが求められています。公共交通機関、道路、建築物などの総合的かつ一体的なバリアフリー化を進めるとともに、国民のバリアフリーに関する意識啓発による「心のバリアフリー」の一層の促進が不可欠となります。

今回受賞された方々の取り組みは、高齢者、障害のある方のみならず、外国人、妊産婦等、様々なニーズをもつ方に配慮した「心のバリアフリー」を実践するものです。

こうした取り組みが広く普及し、バリアフリー化の推進が更に拡大、発展することを期待するとともに、今後も関係者との連携を深めながら、バリアフリー化の推進に努めて参ります。





かんこうけん「ロキウム

(平成26年9月25日)

タクシー政策の現状等について



近畿運輸局自動車交通部  
部長 阿部 竜也氏

はじめに

ご紹介いただきました近畿運輸局自動車交通部長の阿部です。よろしくお願ひします。今日は「タクシー政策の現状等について」お話をさせていただきます。

昨年、改正タクシー適正化・活性化特措法が議員立法で成立しました。大雑把に言えば、タクシーの規制を厳格化する方向の法律です。一般のメディアでは、「役所の権限確保」、「業界の既得権擁護」が目的だとかいった批判的な論調が多いように思いますが、私を感じるタクシー行政は、そんな単純な分かりやすい批判が通るような世界ではないと思っております。

行政分野としてなかなか難しい領域だと思いますので、その辺も少しご紹介できればと思います。

なお、今日ご説明する中で、事実に関するコメント以外はすべて現時点での私個人の見解である点は予めご了承くださいたく存じます。

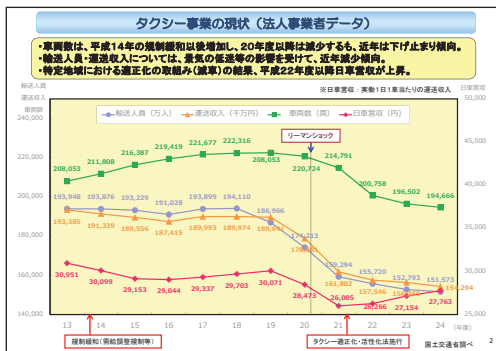
タクシー事業の現状

タクシー産業は、全国で車両台数が23万台、輸送人員は16億人、営業収入が1兆7千億弱という規模の産業となっております。

法人タクシーと個人タクシーがあり、日本の場合、法人タクシーが主流で、車両数で20万弱を占めています。

運輸系産業で一番規模の大きな産業は、トラックで12兆円、次いで鉄道が6兆5千億円。タクシーは、1兆7千億円です。乗合バスの倍程度、国内航空産業よりも少し大きく、それなりに大きな産業だと思えます。

タクシー事業は、平成13年度に規制緩



・車両台数	233,972両
・輸送人員	16億1,276万人
・営業収入	1兆6,825億円

法人タクシー	個人タクシー	
事業者数	6,572者	39,306事業者
車両台数	194,666両	39,306両
運転者数	328,711名	9,703万人
輸送人員	15億1,573万人	9,703万人
営業収入	1兆5,429億円	1,396億円

和によって需給調整規制が廃止され、自由に増車・新規参入ができる状況になって以降、車両数・会社数とも増えてきました。

その後、平成21年に旧のタクシー適正化・活性化法ができたことやリーマンショックの影響等もあり、車両数は最近減ってきています。

タクシーの日車営収つまり1日1台あたりの収入は減少傾向にあり、特に、平成19年から平成21年にかけて大きく減っています。ただ、ここ数年は、適正化・活性化法に基づく取組みの成果もあり、少し上向いています。

タクシーの輸送人員の減少については、マクロ的に見れば、地下鉄の整備など都市交通網の充実や、モーターゼーションの影響でマイカーを使う人が増えたことや、景気の動向によるものだと思います。

そういう中でもタクシーの産業規模自体は小さくなっていかない。これがタクシーが抱える様々な問題の要因になっていると言われています。

タクシーの抱える問題

タクシー産業が抱える一番大きな問題のひとつが、ドライバーの労働条件です。労働時間が非常に長い割に賃金が非常に低いというのがタクシー産業の現状です。男性の全産業の労働者と比較しても労働時間は、年間で200時間ほど長く、年間収入は半分程度となっています。

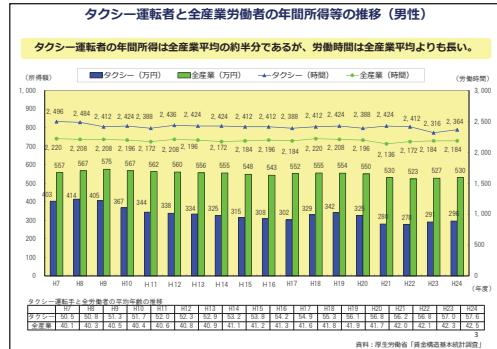
もう一つの問題として、ドライバーの平均年齢がどんどん上がってきています。全国的に見て

も、平成24年のタクシードライバーの平均年齢は57・6歳。大阪では60歳を超えていたと思いますが、非常に高齢化が進んでいます。

1日1台当たりの収入（日車営収）について全国、東京、大阪で比較すると、東京が4万4千円、全国平均で2万7千円、大阪は全国平均と同じ2万7千円で

かつて、大阪でも3万円を超える日車営収、さらにバブルの頃はもっと高かったと思いますが、今は低くなっており、それと連動する運転者の年間所得も全産業と比べ非常に低い状況に置かれているのがタクシーの労働環境と言えます。

また、走行1億キロあたりの事故件数の推移では、自家用乗用車、自家用貨物、あるいは事業用のトラックが減少傾向を示す中で、タクシーだけが事故件数が上昇傾向にあります。重大事故、死亡事故についても、他の運輸分野は下がっている中でタクシーは横ばいです。この原因については、労働環境が厳しい中で、一部のタクシー運転者が無理な運転を行い事故を引き起こしているのではないかと、あるいは高齢化の中で、健康状態が必ずしも良くない人がドライバーとして従事している



## タクシー事業の規制緩和とその再検討の推移

「道路運送法」という法律がタクシー事業の根本法ですが、平成14年より前は、いわゆる「需給調整規制」の枠組みの中で、需要に見合った範囲でのみ事業を認めるという免許制が取られていました。

その結果、ほとんど新規参入が無い状態が何十年も続いていました。運賃は「総括原価方式」に基づく認可制が取られています。また、事業を大きくする「増車」も認可制で、これも需要に見合った範囲内でのみ認可するということで、容易には増車が認められない時代が続いていました。

平成14年に道路運送法が改正された結果、参入については、一定の要件を満たせば誰でも参入できる許可制に変わりました。それによって、平成14年以降は、増車が届出制になったこともあって、供給力がどんどん増えていきました。

のちほどご説明しますが、タクシー事業には、放っておくと、需要の多寡に関係なく供給が増えていくという傾向があります。ちなみに運賃は、認可基準は変わっていますが、認可制という規制自体は維持されています。「タクシー適正化・活性化特措法」が平成21年にでき、供給過剰の状況にあると国が認めた地域を「特定地域」に指定し、参入や増車の許認可の基準を厳しくする規制の見直しが行われました。

14年の規制緩和後、供給力が増える一方で需要がどんどん減少する、そういう中で運転者の労働条件が悪化し、事故の増加など安全性の問題も出てきたことでこの制度ができたという流れです。

そして昨年、議員立法によって、この特措法の改正が行われました。旧の21年特措法によって日車営収の改善については一定の成果は見られるものの、タクシー問題の根本的な解決には程遠いということで、タクシー業界の多くの方々働きかけなどがあって、この改正（別名「サービス向上」「安心利用」推進法）が行われたものです。これについては、後ほど詳しく説明します。

	規制緩和(H14)前	規制緩和(H14)後	特措法(H21)後	タクシー「サービス向上」(安心利用)推進法
参入	免許制 (需要に見合った範囲内でのみ免許)	許可制 (安全基準を満たせば許可)	許可制 (安全基準を満たせば許可)	許可制 (安全基準を満たせば許可)
増車	認可制 (需要に見合った範囲内でのみ認可)	事前届出制 (原則自由)	届出制 (原則自由)	届出制 (原則自由)
運賃	認可制	認可制	認可制	認可制
供給過剰対策	-	緊急調整措置 (乗客数超過時に一定割合で乗車を停止し、乗客を乗せられない場合がある)	緊急調整措置 (乗客数超過時に一定割合で乗車を停止し、乗客を乗せられない場合がある)	-
(2) 調整等措置	-	-	-	緊急調整措置 (乗客数超過時に一定割合で乗車を停止し、乗客を乗せられない場合がある)

## タクシーに関する近年の動きの背景

平成14年の規制緩和後、参入自由のもと、いろんなサービスが出てきましたが、必ずしも需要が上向いてタクシー業界が潤うとか、活性化した、という結果にはなりません。そうした中で、平成18年には東京でタクシー運賃の値上申請が出るといふ動きがありました。

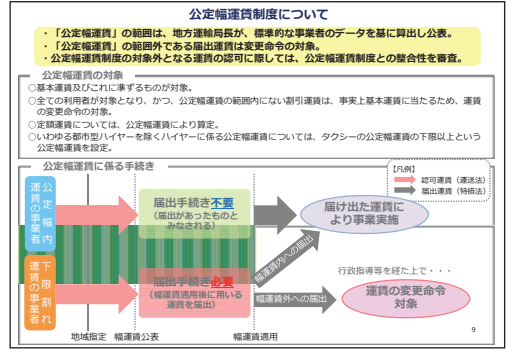
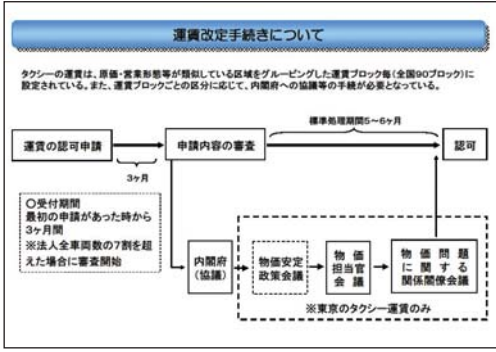
東京のタクシー運賃改定は国の物価に与える影

響が大きいことから、内閣府が所管する物価安定政策会議での審議を経るようになっていますが、この時に第三者委員の方々から多くの批判が出て、「運賃値上げを認めない」という意見が大勢を占めました。

「規制緩和したら普通は参入が増えて運賃値下げ競争があつて価格が下がるはずなのに、タクシーはなんで上がるんだ」といった批判が出て、一時運賃改定が滞るといふ事態になりました。

最終的には運賃改定は認められましたが、「そもそもタクシーは規制緩和の中でもどうして値上げが必要なのか、制度設計が間違っているのではないか、一度国交省で勉強してください」という宿題が内閣府から出され、この年の暮れに交通政策審議会にタクシー問題についてのワーキンググループができました。

そこで、タクシー事業が抱える諸問題



への対策についての審議が行われ、様々なデータを駆使しながら一年間にわたり突っ込んだ議論が行われました。

その結果、平成20年暮れに報告書(答申)が出て、それを踏まえ、先ほど説明した旧の適正化・活性化法ができたわけです。

いまでもタクシーについてはさまざまな議論がありますが、おそらくこの時のワーキンググループでの議論は、かなり網羅的な論点を取り扱っているのではないかと思います。

「タクシーは通常の産業とは違う構造的な問題があるから、単純に規制を緩和する、何でも自由というわけにはいかないのではないか。」

これがこの審議会での委員の方々のおおよそのコンセンサスだったと思います。

「タクシーの場合、供給過剰がどうしても起きやすい、だから、供給過剰が起こっている地域では、需要の掘り起こしのための活性化策とともに、一定の競争抑制措置が必要ではないか。」

こういう考え方が大勢を占めたということ、この法律ができ、その延長線上として、新しく平成26年に議員立法でそれをさらに強化する法律ができた、そういう流れだろうと思います。

### ■タクシー事業の規制緩和の推移

改めて14年の規制緩和までの推移を見ておきたいと思いますが、道路運送法で免許制をとっていた時代も、実は運用で徐々に緩和措置を講じていました。運賃規制では、昔は事実上の「同一地域

同一運賃」という運用をとっていました。平成5年頃からそれ以外の運賃も認め運賃の多様化が進んでいました。需給調整規制では、需給判断の幅を少し緩め、平成5年ごろから弾力的な増車も認めておりますし、平成9

区分	運賃規制	需給調整	参入規制
前期	同一地域同一運賃(1954年運輸法第100条第1項)	需給調整(需給調整委員会)	事業区域ごとの免許
平成6年	10月 同一地域同一運賃(同一運賃)の廃止	10月 需給調整(需給調整委員会)の設置	12月 事業区域拡大(都市圏地域の交通網整備)
平成7年	10月 同一地域同一運賃(同一運賃)の廃止	10月 需給調整(需給調整委員会)の設置	4月 有資格者の設置義務を廃止
平成8年	2月 同一地域同一運賃(同一運賃)の廃止	10月 需給調整(需給調整委員会)の設置	2月 100%による参入の規制を廃止
平成9年	2月 同一地域同一運賃(同一運賃)の廃止	10月 需給調整(需給調整委員会)の設置	10月 事業区域の拡大(都市圏地域の交通網整備)
平成10年	2月 同一地域同一運賃(同一運賃)の廃止	10月 需給調整(需給調整委員会)の設置	10月 事業区域の拡大(都市圏地域の交通網整備)
平成11年	2月 同一地域同一運賃(同一運賃)の廃止	10月 需給調整(需給調整委員会)の設置	10月 事業区域の拡大(都市圏地域の交通網整備)
平成14年	2月 同一地域同一運賃(同一運賃)の廃止	10月 需給調整(需給調整委員会)の設置	2月 参入規制(法定参入率)を廃止

年頃からは、新規参入も認めており、東京では33年ぶりに新規参入があるなど、段階的に規制を緩めていきました。そういう過程を経て平成14年に総仕上げとして、需給調整規制の廃止を旨とする道路運送法の改正がなされたわけです。

運輸分野については、平成5年頃からあらゆる事業において規制緩和が進められた経緯があり、平成8年に「今後の運輸行政における需給調整の取扱について」という運輸省の考え方が示され、事実上、この時にタクシーもいづれ需給調整規制を廃止するという方針が決まっています。それ以降、鉄道、航空、貸切バス、旅客船と、順番に需給調整規制の廃止が行われ、タクシーは最後の段階で規制が廃止されました。具体的には、平成12年5月に道路運送法の改正によりタクシーの需給調整規制が正式に撤廃され、それが施行されたのが14年2月という流れです。14年2月といえば小





に対して変更命令を出せない状況になっております。決定理由の一つが、公定幅運賃制度は憲法には違反しないが、近畿運輸局が定めた運賃幅が狭すぎて、それは裁量権の範囲を逸脱している。というものです。これに対し、国は即時抗告を行い、今、高裁で新たな判断を仰いでいるところです。

それからもう一つ、先ほど「特定地域」の仕組みをご説明しましたが、これについて慎重な対応を求める動きがあります。政府の「規制改革会議」から「この法律は、かなり規制強化、権利制限性が強いので慎重に運用しなさい」という趣旨の意見書が出ました。「特定地域については、営業の自由を不当に制限し、利用者の利便性を損なうことが危惧される」と。こういう指摘のもと「指定基準は慎重に設定されるべき」という意見です。

こういう意見が出されたこともあり、現時点では指定基準がまだ策定されておらず、特定地域の指定がなされていません。現在、国交本省が、意見書を踏まえ慎重に検討しているところです。

さらにもう一つの動きとして、大阪府、大阪府が、8月末にタクシー規制緩和の特区申請を政府に出しております。「国家戦略特区」という制度があり、指定された所では規制の特例措置を講じるといいう仕組みですが、この規制特例措置の募集を全国にかけたところ、大阪府と大阪市が連名でタクシーの規制緩和特区を大阪に作りたいという申請を出しました。内容は、「都市格を高めるより良質なサービス」を提供するタクシーに対する規制緩和」というもので、国が求める一定水準を

上回る優良な事業者に対しては、増車についての規制、運賃についての規制を緩和する、ということです。

特区制度は内閣府が所管しており、今、この扱

個人的な感想ですが、大阪府・市は、「優良な事業者」には規制を緩和すると提案していますが、この「優良な事業者」をどうやって特定するのか、実際の制度設計や運用は極めて難しいと思います。この改正適正化・活性化法は今年1月に施行されましたが、このように様々な意見や動きがある中で、今、国交本省、運輸局ともども、非常に難しい運用を強いられるということを少しご理解いただければと思います。

### ■諸外国におけるタクシー事業規制

単純に比較するのは難しいのですが、多くの国のタクシーは、日本と同等、あるいは同等以上の規制が行われていると考えてよいと思います。アメリカ・イギリス・フランス。多くの国は都市単位で規制を実施しています。例えばニューヨーク、ロンドン、パリ。こうした都市では、規制

	アメリカ (ニューヨーク)	イギリス (ロンドン)	フランス (パリ)	ドイツ	スウェーデン	韓国	日本 (特措法) ※特定地域(国) 特定地域(都府県) (四国なし)
乗客調整	あり	なし	あり	あり	なし	あり	なし
参入規制	免許制	許可制 (乗客数に上限あり)	免許制	免許制	許可制	免許制	許可 禁止
台数規制 (増車)	総量規制 (乗客数に上限あり)	—	免許制 (乗客数に上限あり)	免許制	—	事前 届出制 (乗客数に 上限あり)	認可制 許可 禁止
運賃規制	公定統一 運賃制	公定統一 運賃制	公定統一 運賃制	公定統一 運賃制	設定自由	公定幅 運賃制	公定幅 運賃制

出典：国土交通省総合政策局国際企画室「主要国運輸事情調査報告書」等 43

の形態はそれぞれ違いますが、すべて何らかの参入規制があるようです。ニューヨークやパリは需給調整に基づく免許制のようです。

運賃に関しては欧米先進国の多くが「公定統一運賃制」のようです。日本は「公定幅運賃」ですが、それより厳格な規制と言ってよいのかもしれない。「この運賃でやれ」と行政ないし公的な機関が決めているわけです。スウェーデンはかなり規制が緩いようですが、それ以外の大きな国、大きな都市では、日本よりむしろ厳しい規制を行っているというデータになっています。

今回の法律について、一部の論者から、「自由主義経済の国で異様な仕組みだ」とか「まるで共産圏みたいだ」といった批判があるようですが、以上のとおり、いわゆる自由主義経済の国でも同等レベルの規制を行っているようですので、日本の制度があながち「国際標準」から外れたことをやっているわけではない、という気はします。ただし、先ほど説明した、「特定地域」での強制力を伴う供給力削減という仕組みは、ひよっとしたら、なかなか珍しい制度なのかもしれないという気もします。

まだ特定地域が指定されてないので、どういう運用になるか分かりませんが、強制力を伴う供給力削減が有効に機能するのか、なかなかハードルが高く、難しい運用になるのだろうかという気はしております。ただ、繰り返しになりますが、タクシーでの参入規制とか運賃規制は、他の国でも普通に行われているという点は知っていただいた方

がいいかなという気はします。

## ■世界主要都市のタクシー運賃とサービス

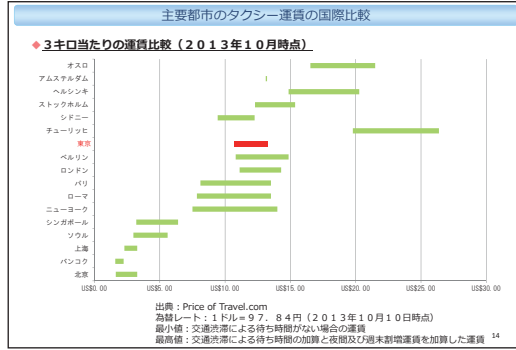
「日本のタクシー運賃は、従来より一貫して規制が厳しく、さらに規制を強化しているから、結果として「日本の運賃は世界で一番高いんじゃないか」、こういう批判もよく聞かれますが、国際比較してみると、日本のタクシー運賃は必ずしも高いとは言えないと思います。安くはありませんが、突出して高いとも言えません。[Price of Travel.com] という旅行関係のサイトが調べたのですが、ヨーロッパ諸国と比べて同レベルの運賃のようです。内閣府が調べたデータもあります。それを見ても、少し公式運賃は高いようだけれど、チップとかそれ以外の料金も入

【参考】主要都市のタクシーサービスの国際比較

◆主要都市のタクシーサービスの国際比較

	第1位	第2位	第3位
タクシーサービス	東京	シンガポール (シンガポール)	ダブリン (アイルランド)
タクシー運転手の親切さ	ドゥブロヴニク (クロアチア)	東京	シンガポール (シンガポール)
公共交通機関	東京	ウィーン (オーストリア)	ベルリン (ドイツ)

出典：TripAdvisor が平成26年5月20日に発表



れると、日本の運賃は決して欧米と比べて高くないようです。

それから、世界的に見ると、日本のタクシーの評価は高いという調査があります。「TripAdvisor」という外国の旅行サイトが最近発表した世界の主要都市のタクシーサービスの比較ですが、タクシーサービス、運転手の親切さなどの指標で、東京が1位・2位のランクになっています。

世界的に見れば、日本のタクシーは、極めて優れたサービスを提供しているものと評価されているようです。これを実現しているのは、もちろん運転者や事業者の努力が一番でしょうが、日本のタクシーに関する諸制度やそれに基づく行政の取組も一定程度貢献しているものと理解したいと思います。

## ■タクシー規制に対する様々な指摘

タクシー規制について、しばしば指摘されることとして、「新規参入事業者や安い運賃の事業者を締め付ける規制になっているが、こうした新規事業者や低運賃事業者が特に問題があるのか、具体的に事故が多いといったデータがある

【タクシー規制に対してしばしば指摘されること】

- 新規参入事業者、低運賃事業者に対する規制を強化する方向だが、これらの事業者が特に問題があるという具体的なデータはあるのか。
- 運賃に認可制が残るなど、タクシーの規制緩和は中途半端であり、このために市場原理に基づく健全な競争、淘汰が起こらず、タクシーの諸問題を温存してきたのではないのか。
- 事前の参入規制や運賃規制ではなく、悪質な事業者、運転者に対する監査、処分等を厳格にするなど、具体的な問題行為に対する規制(社会的規制・行為規制)を強化することで対処すべきではないか。
- 今回の法律のような規制(新規参入・増車禁止、強制的減車、公定幅運賃)によって、タクシー事業者の経営環境が改善し、運転者の労働条件が改善するという保証はあるのか。
- 歩合制の賃金システム、利用者の選択性のなさがタクシー問題の構造的要因であるなら、歩合制給与を規制したり、利用者の選択性を高める取り組みを推進することこそ重要ではないか。

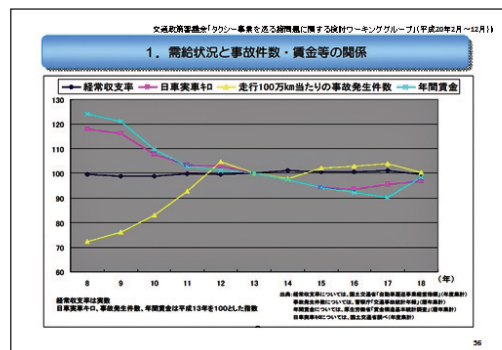
のか」ということがあります。

それを直接的に明確に示すデータは今のところ確認できないようです。

タクシーの事故率については、データを見ると、ドライバの賃金が下がるにつれて事故率が上がっている、何となくそう見えるような気もしますが、必ずしも有意なデータかどうかは分かりません。

それから、需要が減れば賃金が下がるのかというのをみたデータですが、これはかなり相関があると思います。日車実車キロ、つまり、1日あたりのお客さんの乗った距離が減るにしたがって賃金が減っていく、これは言えるのかなという気がします。

需要が減ると事故は増えるのか、というのを見てもみましたが、これは微妙なところ。事業者の属性に応じてどのような傾向があるのか、といったところを見てみましたが、必ずしも低運賃事業者の事故が多いとか、新規参入事業者の事故が多いとか、そういうことを示す有意なデータは出ていないという気がします。ただ、地域全体として需要が減る中で供給が増えると、地域全体として事故率が上がり、高止まりする、地



域全体として労働条件が悪化する、ということは言えると思います。

したがって、そういう事態を防止するためには、地域全体としての供給力を抑制し、過度な運賃を是正する必要がある。そういう考え方が今の法律の背景になっているのかなという気がします。

「運賃についての規制緩和が中途半端じゃないか、完全自由化したら、いずれ市場原理で淘汰されて均衡するはずだ」という指摘も聞きます。これも一見魅力的な考え方ではありますが、タクシー事業においては、おそらくその調整過程において、利用者も巻き込んだ様々な混乱が起きるのではないかと思います。

そういう事態は社会的、政治的、行政的に許されないだろう、という意味でも何らかの運賃規制は必要なのかなという気はしています。

タクシーの規制のあり方について、「目的と手段が違うのではないか」、「運転者の労働条件が悪いというのであれば、運賃や車両数の規制でなく、そういうところ（労働条件）を直接的に規制すべきじゃないか」、「悪質な事業者・運転者に対する監査、処分の厳格化、具体的な問題行為に対する規制を強化したら足りるんじゃないか」。

これもよく言われることです。

理屈上はそういうことかもしれません。我々も監査を強化し、処分を厳格化しているわけですが、ただ、こういういわゆる「行為規制」は、完璧に取り締まろうとすると、必要な行政定員、組織の確保などで行政コストが膨大になりますし、どう

しても事故、事件など具体的問題が生じてから厳しく取り締まるということになりがちなのが現実だろうと思います。今の日本社会において、行政定員を大幅に増やすことなど困難ですし、一方で何か起きてから厳しく取り締まるということだけではなかなか許容されないとあるところもあると思います。したがって、そうした現実的な制約も踏まえた制度設計が必要なのだろうと考えます。そうすると、やはり事前的な事業主体に対する規制と、事後的な行為に対するチェックの両方をうまくミックスしながらやっていかないと、なかなか現実的な行政運営は難しい気がしています。

それから、今回の新しい規制の仕組みに対し、「それによって経営環境が改善され、労働条件が良くなるという保証はあるのか」ということも言われます。

むしろ安い運賃を排除することによってお客さんが減るんじゃないか、そうすると運転者の労働条件だって改善しないのではないかと、とも言われるわけです。たしかにその可能性を一概に否定することはできないかもしれませんが、何も手を打たずについて自然に改善されていくかという、そういうこともないと思います。

もちろん、今回の新しい規制の仕組みができたからと言って、ただちにタクシー会社の経営環境が改善し、労働条件が良くなるわけではないでしょう。利用者離れを起こさないよう経営努力、新しい需要喚起につながる事業活性化の取組などを行いつつ、それと並行して、需要に見合った供

給力の実現や過度な運賃競争の是正を行うことによつて、徐々に改善されていく、という流れが法律の想定した道筋だろうと思います。そういう意味では、事業の「活性化」の努力が何よりも大事であり、規制を効果的なものにするための必須条件なのだろうと思います。

もう一つ、先ほど言いましたように、歩合制の賃金とか、「流し」が主体で利用者がタクシー会社を選べない、といった構造があるからタクシーにはいろんな規制が必要だ、ということを申し上げましたが、「それなら歩合制の賃金を規制したらいいじゃないか」、あるいは「利用者がタクシーを選べるようにしたらよいじゃないか」という指摘もなされます。

「歩合制賃金を禁止して固定給を義務化すればいいじゃないか」などといった指摘があるわけですが、厚労省の見解によれば、歩合制の賃金自体は法的に認められた賃金制度で、これを禁ずるのは難しい、ということだったと思います。タクシー以外でも歩合制賃金をとっているような業態はたくさんあり、タクシーだからといってそれを一律に禁ずるのは難しいと思います。

仮に固定給でやったとしてタクシー事業においてそれが会社として持続可能な雇用形態、賃金形態なのだろうか、という現実的課題もあると思います。ただ、完全歩合でいいのかどうか、もう少し工夫の余地があるのではないかと、という指摘もあるようで、これは業界への宿題になっていると聞いております。それから、「利用者がもっとタ



タクシーを選べるようにしたらいいじゃないか、そうすれば余計な規制はしなくても自ずと悪質なタクシーは淘汰されるんじゃないか」という指摘もあります。

スマホ配車など最近のテクノロジーを使えば実現可能であろうと。たしかにその通りかもしれませんが。

行政や業界団体でも一部の地域では、タクシー会社やドライバーの評価システムを作り、それを利用者に見える形にして、利用者がタクシーを選べる仕組みづくりなどを既に行っています。

スマホ配車もかなり普及してきています。地域によっては、利用者は、選ぼうと思えばタクシーを選ぶことができるようになっていっていると思います。ただ、すべてのお客様が100%タクシーを選べるようになるかという点も多分無理だし、それを前提にした制度設計を目指すべきではないと思います。

例えば旅行者や出張者が見知らぬ地域に行った時にタクシーを選ぶかという点と選ばない。選びたいとも思わないのではないか。目の前のタクシーを拾うでしょう。外国人旅行者などの場合はなおさらでしょう。選べる仕組みがあるのだから選んで乗ってくれ、というのは利用者にとって過度な負担を強いるもので望ましいとは思えません。そうするとやっぱり利用者が選べない、選ばない、情報の非対称性があるということと前提とした制度設計を考えなくてはならないことだろと思いません。

以上のようなさまざまな指摘・批判について個人の考え方を述べましたが、こうした指摘に対するストレートな反論はなかなか難しく、「半分は指摘のとおりです、しかし半分は違うと思います、なぜなら現実的には…」といった歯切れの悪い言い方になりがちな気がしています。理屈では割り切れない難しい制約があるなかで制度を運用していかざるを得ない、という特徴がタクシーには多々あるわけです。

### ■おわりに

タクシーは、一見すると、分かりやすい乗り物というかサービスで、いろんな人がいろんな意見を言いやすいジャンルだと思いますが、子細に見ていきますと、なかなか奥が深い、難しい分野です。そういう中で、我々は日々悩みながら、また、さまざまな批判に耐えながら、行政を運営しております。

業界の方々も、こういう業界特有の構造がある中で、なんとか日本の、大阪のタクシーを良くしていきたいという思いで日々努力されているという点はご理解いただければ幸いです。どうもご清聴ありがとうございました。



(平成26年12月5日)

## 海外コンテナ港湾の動向と 阪神港の取組



阪神国際港湾株式会社  
理事 篠原 正治氏

### はじめに

阪神国際港湾株式会社、篠原でございます。本日はこのような場にお招きいただきまして誠にありがとうございます。

最初にお断りしておきますが、本日で説明する中で事実に関するコメント以外は私個人の見解です。それから会社の方針等はそのものですが、会社の中で私が担当している仕事については必ずしも会社で完全にオーソライズされたものではありません。その辺の位置づけについて最初に確認させていただきます。

最初に海外のコンテナ港湾について、それからそれらと比べて日本の港湾、あるいは阪神港はどうだろうという話でございます。実は、ここ数年間、いろんな海外のコンテナ港湾を見る機会に恵

まれ、過去5年間で8回ぐらい海外出張しました。海外の港湾を見て、見れば見るほど日本の港湾はだいぶ遅れているなというのが現実だということがよく分かりました。まずそのお話をさせていただきます。

### ■海外の港湾

海外の港湾を見るとよく分かったことを最初に3つまとめています。港湾を含む海事も多分そうだと思いますが、リードしているのは、やはりヨーロッパ人です。

特にイギリス・オランダ・ドイツ・ベルギー・デンマーク・フィンランド、最先端の技術とノウハウは全てヨーロッパにあるという事です。

残念ながら、日本の造船なんかは必ずしもそうではないと思いますけれども、少なくとも港湾のオペレーションに関して

は世界の先進港湾と比較すると、量的には当たり

### 日本のコンテナ港湾(その1)

- 港湾を含む海事の世界の最先端をリードしているのは、英国・オランダ・ドイツ・ベルギー・デンマーク・フィンランド等の欧州人。
- 中国を中心とするアジア各国の経済と貿易の飛躍的な拡大により、アジアの港湾も過去に例を見ない発展を遂げているが、その港湾の発展をリードしているのは英国人を中心とする欧州人。
- 我が国の港湾は世界の先進港湾と比較すると、量的には勿論のこと、質的にも相当に遅れをとっている。特に、京浜港と阪神港において、自動化と情報化があまり進展していない。  
(名古屋港と博多港は世界レベルに近い。)
- アジアの港湾における日本のプレゼンスはほとんどない。
- 香港で開催された国際会議で、「日本のコンテナ港湾は成熟しているので、あまり投資は行われていないのか？」というような質問が、コンテナ情報専門誌の編集者からなされる程度の認識。

前ですが、質が非常に遅れをとっています。特に京浜港と阪神港は遅れており、自動化と情報化がほとんど進展していません。その一方で、国際コンテナ戦略港湾に選ばれなかった名古屋と博多は、結構世界レベルに近くてかなり先進的です。

これは私の考えですが、京浜・阪神は遅れているので国際コンテナ戦略港湾に選ばれたと思っています。アジアの港湾における日本のプレゼンス、つまり日本の港湾について、世界の人は誰も何の興味を持っていないのです。香港での会議に出席しましたが、「日本のコンテナ港湾っていうのは何にもやっていないんでしょ？」という、質問が出る程度の認識です。

過去5年間、いろんな会議に出ました。国際港湾協会、国際荷役調整協会などの会議事例を見ますと非常によく分かります。そういう国際会議に日本人がほとんど参加していません。結局その発信すべきものを持っていないんです。

欧州、あるいは英国が一番進んでいます。さらには米国・豪州、それぞれ違う所がありますが、良い所、悪い所、その辺はきちんと分析しないといけないんじゃないかと考えています。

### ■日本の港湾

我が国の港湾関係者が個別の技術や発想に関して遅れをとっているわけではありませんが、その港湾システム全体の統括リーダーが不在、逆に言うくと、船頭が結構多いわけです。国、港湾管理者、運営会社の3層構造、そして、その下にターミ

ナルオペレーターと4層構造になっていきます。ところが、イギリスでは、国・港湾管理者も関係ない、民間のターミナルオペレーター会社がすべてを仕切っているという、非常に単純なシステムでやっています。日本の場合、階層構造になっており、その辺が非常にややこしいところです。阪神港は統合しましたが、京浜港はなかなか統合しそうもありません。阪神は経営統合しましたが、実は統合したから全てが統合されるわけではありません。元請、専業もそうではありません。港でしかできない。特に専業の方はそこでも、やはり港運業の皆さんは相変わらずその場でとどまってるやらないので、例えば神戸の方に基幹航路を集めて、大阪市を地方航路にするというような議論をする。「なんだそれは。」ということになるわけです。

今、盛んに進めていますのは、特に阪神港、神

### 日本のコンテナ港湾(その2)

- IAPH(国際港湾協会)、ICHCA(国際荷役調整協会)等の国際会議に参加することは、世界の先進事例、ベストプラクティス等の理解に大変役に立つ。
- 港湾関係の国際会議において、我が国関係者からの発信が非常に少ない。言い換えれば、発信すべきものをあまり持っていない。
- 欧州大陸、英国、米国、豪州の港湾管理運営形態の分析が必要。
- 港湾開発、運営、管理の個別の技術や発想に関して、我が国の港湾関係者がそれほど劣っているわけではないが、それぞれの港湾における“港湾システム”全体の統括リーダーが不在と言える。
- 港湾運営会社(埠頭会社)がリーダーになれるか？
- 阪神港、京浜港の運営会社の経営統合をどう考えるか？
- 運営会社の経営統合と、それぞれの港に限定されている港運業(元請、専業)の競争の矛盾をどう解決するか？

戸港では内航フィーダーを増やそうとしています。あるいは海外トランシップを横浜で増やそうとしている。ところが、過去数年間の実績を見ますと残念ながら、産業構造・貿易形態が変化していくことに伴い、大都市の輸入港湾、東京と大阪は何もなくても、貨物は、2〜3%増えます。ところが横浜・神戸は輸出港湾なので残念ながらがらほとんど増えない。横浜に至ってはここ数年間で毎年減っています。

かつて横浜港でトランシップやったんですね。マースクとか、横浜でトランシップやって、それが全部横浜を使わない。いきなりもうアメリカ行きますのでそれが減ってきている。また、横浜で色々積み替えているのも輸出貨物がそんなに増えていないということです。やっぱり横浜・神戸は非常に苦しいです。東京・大阪は別に何の努力もしなくても勝手に輸入貨物が増える。そういう構

### 日本のコンテナ港湾(その3)

- 京浜・阪神の港湾で内航フィーダー、海外トランシップを増やせるか？
- 我が国の産業構造・貿易形態の変化 ⇒ 東京・大阪 vs 横浜・神戸
- オペレーションの改善により、ターミナルの効率性・生産性を高める必要。
- 最大の問題点は、一つの港湾に小規模オペレーターが多数存在。
- ターミナルオペレーターが資本投資(自動化、情報化等)を行うためには、少なくとも1ターミナル当たり100万TEU程度必要。
- 横浜港MC1, 2での1時間当たりクレーン1台で48ムーブに代表される、マニュアルオペレーションの比類なき効率性や、港湾労働の安定性、安全性に見られるように、他国の先進コンテナ港湾にはない素晴らしい長所を有していることも事実。  
(マースクの甲板積コンテナが崩れると、横浜港に臨時寄港する！)
- 我が国の港湾関係者は、現状に満足せずに、“ターミナル・オペレーションの質”をさらに高める努力をすべき。
- そのためには、世界の港湾で何が起きているのかを常に監視し、我が国の港湾の風土と特質を理解した上で、世界にも誇りを持って発信できるような、“ユニバーサルでかつオリジナル”な港湾管理運営ノウハウを磨いていく必要がある。

造です。その中でどうすればいいかと言いますと、ターミナルオペレーションの改善をして競争性を高めないといけないと思っております。なぜかと言いますと、1つの港湾にオペレーターが多数存在しています。

大阪でも元請さんが10社います。200万TEUで10社もいる。つまり1社あたり平均わずか20万TEUです。ところが海外では、だいたい1ターミナルあたり100万TEUっていうのが当たり前で、多い所は1ターミナルで300万で桁が違います。そのぐらいないと資本投資、自動化、情報化等は行えません。日本の場合、それぞれのオペレーターの規模が小さすぎるのが最大の問題です。ただ、日本のいいところは、例えば横浜港でのクレーン1台で1時間当たり48ムーブという、海外では絶対あり得ないような熟練労働者のテクニカルスキルがあります。例えば、マースクの船が、甲板積みのコンテナが崩れますと、釜山に寄らないでまず横浜に寄ります。釜山では直せない。横浜に寄ったらそれを直せる、非常に器用です。それから、労働、労働組合が安定しており、長期のストライキはほとんどありません。アメリカとかヨーロッパ・豪州では簡単にストライキをやります。日本のいいところは、その2つではないかと持っております。そういう現状に満足せずに、やはりターミナルオペレーションの質、その規模を大きくして効率化を高めることが必要だと思います。そのためには世界の港湾をよく勉強す

する必要があります。ということでありま

## ■2013年コンテナ貨物取扱量

世界の港湾の貨物取扱量は、上海が圧倒的で3,300万TEUとなっています。ちなみに日本全体、全部合わせても上海には追いつきません。上海一港と日本全体がだいたい同じです。ロサンゼルスとロングビーチは後ほどご説明しますが、ほとんど同じ港湾なので、まとめますと世界第9位で結構大きな港湾です。

1つ問題提起しておきますと、コンテナ港湾の取扱量は、そのTEUだけで見るのはおかしいという議論です。

実はmove数という単位がありまして、例えば本船からヤードに下ろして1move。ヤードから外来シャーシに渡して1move。そして、その空コンテナが帰ってきて受け取って3move。何を言いたいかってというと、輸出入貨物の場合はそのように1TEUの取り扱い、1本の取り扱いが空コンテナの扱いで3回そのターミナルが動いているわけですから、これがトランシッ

### 2013年コンテナ貨物取扱量ランキング

	(単位:百万TEU)
1. 上海	33.6
2. シンガポール	32.2
3. 深圳	23.3
4. 香港	22.4
5. 釜山	17.7
6. 寧波	17.4
7. 青島	14.7
8. 広州	15.3
9. ロサンゼルス&ロングビーチ	14.6
10. ドバイ	13.6
11. 天津	13.0
12. ロッテルダム	11.6
日本全体(内貨含む)	21.2(2012年)
日本全体(外貨のみ)	17.8

プ貨物の場合1TEUの取り扱いが1moveではないです。トランシッは、一旦本船から岸壁に下ろしたら今度は岸壁から本船に乗せるだけです。

つまり外来シャーシには渡さない。したがってトランシッばかり多くても中身の作業は実は少なく、本当にその港湾の能力を比較する場合には単なるTEUではなくて、やはりmove数が勝負です。

上海では、長江から外高橋に入って、そこでまた詰め替えて洋山に行ってそこから出す。つまり、1本が4本になるわけです。それが上海港の統計に乗ってくるわけですから、シンガポール・香港・釜山もトランシップ、そう考えると実は世界の最大の港湾は、9番のロサンゼルス、ロングビーチであると思っ

### コンテナ港湾の取扱量について

- コンテナ港湾の真の能力・規模を評価するためには、取扱TEU数よりも、move数(コンテナターミナルの作業単位)の方が重要。
- 船⇄ヤードで1move。
- ヤード⇄外来シャーシで1move。
- 輸出入貨物では1TEUの取扱いが、空コンテナの扱いを含んで、3moveとなる。
- トランシッ貨物、フィーダー貨物では、1TEUの取扱いが1moveとなる。(但し、陸上ドレージがない場合)
- コンテナ港湾の能力・規模は、総move数で比較すべき。
- 上海港では、長江や沿岸からのフィーダーコンテナが、取扱量の半分程度を占めている。外高橋ターミナルを経由して、洋山ターミナルから輸出入される場合は、1TEUの輸出入が、4TEUの取扱いで4moveとなる。
- シンガポール港の8~9割、香港・釜山港の5割はトランシッ。
- LA&LB港は1TEUが3moveとなり、実質的には世界一の港湾作業量。
- ガントリークレーンによる1船当たりのbox move数は、青島港が世界最高で、1時間平均値で90程度、最大値で150程度。
- 横浜港MC3の当初計画は、1時間1船当たり最大値300move(60move×5基を目指したが...

リークレーンの1時間当たりのmove数が48で日本が最高と言いましたが、実は1船あたりのbox move数は中国の青島が世界最高で1時間で平均90、多い時は150。つまりクレーンが5基ぐらい同時に来ます。それで1時間30本でも5基来るから、1船あたりは1時間あたり150本扱える。実は横浜港で今作っている新しいMC3。南本牧の第3ベースは、1時間1船あたり世界最大を目指そうということで、300move。これはクレーン5基並べて、そのクレーンで1時間60本扱わせる。そうすると300本になる、という計画ではじめましたが、残念ながら全く達成されないような結果になってしまいました。なぜかと言うと結局自動化、あるいは機械化ができなかったためです。

### ■海外の各港について

ロサンゼルス港は、5年間で1300億円という大規模な投資を行っています。驚くのは、全て自前の投資で、国、州、市の補助金が1ドルもありません。全て自己財源と港湾局が発行する債券でまかっています。それでも儲かっています。さ

### ロサンゼルス港



らにロサンゼルス・ロングビーチの特徴として、PierPASSというのをやっておりませす。コンテナターミナルゲートは混雑しますの  
で、実は55%の夜間のゲートをかわせる  
ということ、昼間  
そのゲートに入っ  
てくるコンテナには、1TEUあたり65ドル。つ  
まり40フィートであつたら13,000円を取り  
ます。夜来たらお金は取りませせん。というふう  
にすると、皆さん昼を嫌つて夜に来るんです。た  
だ、全部が全部夜には来れないですから、結果  
的には55%が夜のゲートを使う。昼間を使う  
のは45%ということ、全体的にゲート利用が  
夜と昼に分散しますの、その結果混雑が減つた  
という非常にクレバーなシステムをやつてお  
ります。待ち時間が減つた結果、ゲートに入  
つてから出るまでの時間も38分短縮されて  
います。



### PierPASSシステム

コンテナターミナルゲートの混雑対策  
(Congestion Pricing)

- POLA/POLB – 14M. TEU
- 一日に35,000のトラック
- 55% 夜、週末荷役
- 45% 週日の昼間 シフト
- 週日昼のシフト: \$ 65/ TEU 課金。

ミナルゲートの利用方を拡大しようということ  
で別のことをやつたんです。  
イスラエルの港湾の場合、夜に来たらお金を渡  
しますということ。日本の場合8時までで  
すけども、夜来たらお金は取りませす、本来誰  
も来たらお金を取つたら誰も来ないですよ  
ね。海外の場合は混んでいる所はお金を取りませ  
す。日本の場合空いているところから取つたので結  
果的には成功しなかつた。  
ロングビーチのプロジェクト、本当に驚きませす。  
O O C Lが40年間の専用リースをする。建設費が  
12億ドル、工期9年。O O C Lが12億ドルの他に  
5億ドルを投資して自動化荷役機械。リース料総  
額が何と46億ドル。年間120億円です。3バー  
スしかないんです。3バースで120億円ついで  
うのは、これとんでもない数字です。1バースあ  
たり、40億円。だいたい、京浜・阪神の場合1バ  
ースあたり数億円ついでいうのが相場です  
すから、10倍の値段を取つてい  
るんです。なぜそれでも成立する  
かという、取扱量が10倍なん  
です。3バースしかないけど300  
万も使える。日本だったらせい  
ぜい1バース



いくらがなばつても40万。だから3バースだつたら  
120万がせいぜい。ところがここはわずか3  
バースで300万も扱う。つまり効率が非常に良  
くて、一挙に投資を回収します。O O C Lもそこ  
までコミットしてやるという、これ素晴らしいプ  
ロジェクトです。これだけの膨大な投資をO O C  
Lがやつている。それにまたロングビーチは答  
えているということ。これ世界最大のプロジェクト。もともとあつた  
旧来のコンテナターミナルが2つありまして、こ  
れを統合して真中を埋め立てて一部カットして、  
こうするわけですね。非常に奥行きも深い。しか  
も鉄道が入つています。鉄道のクレーンは自動化  
クレーンです。  
ロサンゼルスとロングビーチは同じ港湾と申し  
上げたのはこういうことです。LAとLBの市の  
境界で、LAのバースとLBのバースの距離が1  
kmもないんです。たまたま市域が違っただけから  
他の港湾になつていますが実際は同じ港湾です。  
ところが絶対に合併しないんです。  
阪神港は30km離れていますが合併しました。  
ところが、ここは、離れていない同じ港湾なのに  
絶対合併しない。とにかく競争するというところが  
全然心構えが違ふんです。  
同じ縮尺で見ると大阪とだいたい同じで、大阪  
の夢洲・舞洲と咲洲で競争している。そういうこ  
とです。しかも、1400万扱っています。大阪  
はわずか200万です。つまりいかにLA、LB  
の効率がいいかということです。

ただ、実は効率

が良すぎると悪い所もありまして、大気汚染が相当問題になっています。特にディーゼルの粒子状物質等の環境対策費として、年間数十億円を投じています。言いかえると、むしろ日本の方がいいのかも分からない。集中するとそういう問題必ず出てくるわけで日本の場合には適当に分散しているの

で、大気汚染問題もなく非常にきれいです。ちょっと逆説的ですけどもそういう議論も出てくるわけです。

競合関係では、人材の引き抜きも盛んで、ロサンゼルスの前は局長は元々はロングビーチの港湾局長でした。また、昨年にはCMA-CGMとMSCがロサンゼルスからロングビーチに引っ張られました。なぜかと言いますと、前のロングビーチの局長はCMA-CGMの元幹部であったので、自分がいた船会社をロサンゼルスから引っ張ったということです。これに怒ってロサンゼルスは、今、別のインセンティブを出して貨物を1TEU増やしたらいくらまけます。というのを出してまた挽回している。つまり仁義なき戦いをずっとやっています。大阪と神戸がかつてはそうでした。



### 近隣港湾・空港の競合関係

近接港湾・空港の競合関係を世界の事例でみると、LA、LBは環境問題では協調していますが、船社の誘致に関しては非常に厳しい競争になっています。ただ同じアメリカでもニューヨーク、ニュージャージーは異なる州にまたがる広域港務局をわざわざ作って協調してやっています。さらに、イギリスで言いますとフェリックストウ港というイギリス最大のコンテナ港湾に近接して新しい港湾を純粋民間のDP Worldが作りました。元々Hutchisonが300万使っていた所にDP Worldが殴り込みをかけたわけです。

イギリスは徹底的に競争をさせるという政策。また空港でもヒースロー空港等を管理していたBAAを完全に民営化した後に、ロンドン周辺空港の競争を促進するため、わざわざBAAが持つていたガトウィックの空港の経営を他の会社に強制的に譲り渡しました。つまり、同じ会社が、同じ空港、同じ地域に持っていたら競争にならないからダメですよ。ところが日本は全く逆です。同じ

**近接港湾・空港の競合関係について**

- LA港とLB港は環境問題等では協調する一方で、船社の誘致に関しては非常に厳しい競争。
- NYとNJは異なる州にまたがる広域港務局を設立。
- 英国フェリックストウ港(Hutchison)に近接して、ロンドンゲートウェイ港(DP World)の新設。
- 英国政府は、ヒースロー空港等を管理するBAAを完全に民営化(外資100%)した後、ロンドン周辺空港の競争を促進するため、ガトウィック空港の経営をBAAから分離して、他社に譲渡。  
*Thatcherism!* (但し、このような新自由主義に対する批判も多い。)  
320年の歴史を有する英国中央銀行総裁は49才のカナダ人!  
⇒ 英国のダイナミズム

■ 我が国では、京浜港、阪神港の経営統合と関空・伊丹の経営統合。  
■ 近接港湾間の競争と、同一港湾にあるターミナルオペレーター間の競争。  
■ 宮崎カーフェリーの大阪から神戸への移転をどう考えるか? 25

地域にいる会社は統合しましょう。つまり、阪神港は統合した。関空・伊丹も統合した。全く逆なんです。イギリスは、とにかく競争させ、それが最終的に国民の経済利益になる。そう思っております。やはりアングロサクソンネオリベリズムというのはすごいなと改めて感じします。中央銀行の総裁、なんと49歳の外国人です。今までの年収の3倍ぐらい払って引っ張ってきた。大英帝国が凋落したと言っていますがやっていることはすごいことです。

### 宮崎カーフェリーの神戸移転

10月に、宮崎カーフェリーが大阪の会社のバスから神戸の公共バスへ移転しました。会社は非常に損害を受けました。本来であれば、阪神港の株主である神戸市が自分の会社に損害を与えるというのはちょっとおかしいと思いますが、ただ、公共埠頭を管理している神戸市としては、それが神戸市の繁栄につながると思っただけです。さらに言うと、大阪の方がリース料が倍高く神戸に行ったらリース料が半分になる。そうすると、宮崎カーフェリーが撤退せずに済むわけです。宮崎カーフェリーの従業員も失業せずに済む。また関連会社の人も仕事を無くさない。旅客、トラックもそのまま使えるということで、結果的には地域経済を考えるとそれが良かったんではないかと思えます。ただやはり会社利益から考えると「なんで会社の主要株主がその会社に損害を与えるようなことをするのか。」という問題は残って

いるわけです。経営は統合して会社は1つになったが港湾管理者、株主はまだ2つ残っていて、その軋轢が残っている。さらに言いますと、今までは1対1で神戸と大阪でいろいろ競合していた、そこにまた国が入ってきて今度は三すくみになる。ただ、ある意味三すくみになると物事は決まりやすくなりまして、株主の間で2対1で全て物事が決まるので、かえって1対1で膠着するよりいいと思います。

## ■ロッテルダム港

ロッテルダムは、中から外港まで40kmもある非常に大きな港湾です。

ロッテルダム港はここも儲かっていまして、ロッテルダムと国が投資しており、売り上げが900億円、利益が300億です。コンテナだけ



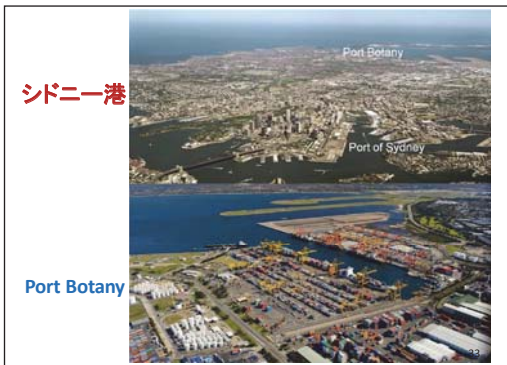
ではなくいろんな貨物全部入れて儲かっているという素晴らしい港湾です。その上、投資する場合には、Return On Investment、その投資利益率は必ず8・5%を全体として確保します、要するに儲からないことはやらない。ただ、全体的に8・5%になればいいということで、その地域産



業に効果があるものはやるといって、非常に合理的な投資選択基準になっています。マースフラクテ II、APMのターミナル、今はもうちょつと進んでいますが、これが世界最新鋭のターミナルです。AGVというのがありまして、これが自動(無人)で走り回ってコンテナをヤード内に運びます。

## ■シドニー港

シドニー港のポートボタニーは色んな新しい取り組みをやっています。第3ターミナルを作っており新たなオペレーターを進出させました。それまでは、オペレーターが2社しかなかったわけで



すが、それでは競争にならないということで、新たなオペレーターをわざわざ引つ張ってきたんです。

ターミナルのリース料金も定額制ではなくて、半分は定額で残りはパフォーマンスに応じてインセンティブを与えるパフォーマンス比例制を採用しています。この新しいターミナルがここに入ってきたことから、既存のasciano(ターミナルオペレーター)も350億円を投じて今自動化を始めています。これがその自動化ストラドルキャリアーで無人です。外来シャーシが入ってきますと、まずバック

asciano The Port Botany Terminal will be transformed into a world class AutoStrad™ Terminal

What are Autostrads?

- Automated 10 metre high, 65 tonne straddle carriers
- Sophisticated motion control and navigation systems
- Moving and stacking containers from quay line into holding yards and onto vehicles and back to quay cranes

How do they work?

- Two important concepts:
  - Positioning through DGPS and millimetre wave radar, accurate to 2 centimetres
  - Movement through use of node paths on a virtual map (nothing in the ground)
- Anti-collision functionality operates at various levels
- Eminently flexible, scalable and deployable

More efficient, consistent and safe operations

38

てきてこれで持つて行く、ストラドル終えたらまた戻るといシステムです。トラックの待機場も作っています。この待機場は完全予約制になっています。双方向の罰金システムが導入され、つま

り予約はしたけど来なかった。あるいは予約時間帯に遅れた。予約時間帯より早く来たら、例えば100ドルの罰金をトラック会社が払う。今度は逆に予約通りに来たのに、決められた時間内にターミナルオペレーターが扱ってくれなかった。そうすると今度はターミナルオペレーターがトラック会社に100ドル払う。非常に公平なシステムであり、両方とも頑張つて、予約時間通りに来るし、時間内に捌ける、渋滞も減るといふこれも非常に良いシステムです。何がいかと言うと結局公共のお金は1円も使っていないんです。先ほどのロサンゼルス、ロングビーチの罰金もそうですけども、公共的なお金は誰も1円も使っていない。民

民のお金のやり取りで混雑を解消しているという素晴らしいアイデアです。

ポートボタニーで1つ特徴なのは、コンセッションをやっています、関空がやらせているコ

**Port Botanyコンテナ港湾のコンセッション**

- 昨年4月に、ニューサウスウェールズ州がシドニー港のPort Botanyコンテナ港湾の運営権を、99年間のコンセッションとして、年金・インフラファンドに43億豪ドル(約4500億円)で売却。
- その売却で得た資金で、NSW州は道路整備、橋梁整備を行う。
- コンセッションと言っても、様々な形態があることに注意!
- Port Botanyのコンセッションは、それによる資金の出入りに着目すると、要するに借入金とほぼ同等。
- シドニー港湾公社及びNSW州にとっては、4500億円をまず受領するが、その後の99年間の毎年の利益を失う。つまり、毎年の利益を借金返済に回しているのと同じこと。
- 借入金との相違点は、コンテナ港湾の運営リスクと期待利益が、シドニー港湾公社から年金・インフラファンドに移転すること。
- このタイプのコンセッションの本質は、期待利益とリスク(経営権)を放棄して、**割引かれた確定金額を事前に入手すること。**
- 類似事例:シカゴ市のパーキングメーターの75年間コンセッション<sup>47</sup>

ンセクションと全く同じです。99年間のコンセッションで年金・インフラファンドに約4500億円です。最近売却しました。驚くのは、その売却資金でニューサウスウェールズ州は道路と橋梁を作るって言うんです。私、質問しました「そんなんだつたら道路と橋梁を有料にしたらいんじゃないか。そつちでお金を取るべきだろう。」と言つたら「いや、道路も橋梁も儲からない。有料にはできない。だから儲かる港湾を売つてその金で、儲からない道路と橋梁を作ります。」なんかちよつと信じられないです。そんなことをやっているんです。結局、私個人的には大反対。関空のコンセッションも大反対なんです。結局、4500億円貰うのはいい。ただ結局その間の99年間の利益は失うだけなんです。

つまり毎年の利益を借金返済に回してる、そのキャッシュフロー上は何ら変わりもない。借入金との相違点は、コンテナ港湾の運営リスクと期待利益が年金・インフラファンドに移転する。

つまり、リスクは相手に移転して自分の責任は半ば放棄して、後は借金して99年間で返す。それと同じなんです。結構今、インフラの間で流行っています、シカゴ市はパーキングメーターで同じことをやりました。これも75年間のコンセッションで、前もって1200億円で売り払いました。その民間会社は75年間でそれを回収するわけです。途中で値段も上げてますし、やりたいようにやっている。何のためにやったのか分からないということなんです。

■メルボルン港

メルボルンが実は最大の港湾で取扱量は250万TEUです。2つのコンテナ、オペレーターが入っていましたが第3のオペレーター、フィリピンのICTSIの参入が決定しました。

今までは2社で DP World と asciano は仲良くやっていましたが、今後はそうはいかずに第3のオペレーターと非常に厳しい競争になります。オーストラリア政府はそれを狙っているわけです。ここも儲かっている港湾で、補助金は1ドルもありません。メルボルンは、かつては港湾公社でした。それを一旦民営化しましたが、残念ながらその時のワールドトレードセンターのビルの不動産の損失により、一旦債務を全部整理して、また港湾公社に戻りました。ただ、この港湾公社も来年にはシドニーと全く同様な港湾運営権売却予定で40年間のコンセッションでインフラファンドに



**メルボルン港**

- メルボルン港は豪州全体の37%のコンテナ貨物を取り扱う最大の港湾
- 現在250万TEUの取扱量が2020年には400万TEUに増大
- 穀物の輸出にコンテナが使われることが拡大
- 今後5年間で12億ドルをかけて、コンテナターミナルの新設、航路泊地の増深、アクセス道路の整備、情報化投資等
- ターミナルオペレーターが7億ドルを調達してコンテナターミナルを建設し、港湾公社が残りの5億ドルを調達して浚渫と道路・鉄道整備等
- **第三のオペレーターとして、フィリピンのICTSIが参入**
- 連邦政府や州政府からの補助金はなし



売る予定です。オーストラリアは空港もそうですが、非常にコンセッションが好きなんです。

## ■イスラエル港

イスラエルには、2年前に行きましたが、なかなか行けない所なので非常に勉強になりました。イスラエルのコンテナ港湾は地中海側にハイファとアシユドの2港だけです。新たに紅海側にも1港新しいのを作ろうとしています。既存の



コンテナ2港は政府系の会社です。

港湾労働作業員も全て政府系会社に雇われている、昔の三公社五現業みたいな社員です。しょっちゅうストライキやるし、年収が平均1200万円。これはイスラエルの平均労働者の4倍です。イスラエルのネタニヤフ首相は「こんなじゃやどしようもない」と言っていて、新たなグローバルオペレーターを導入しようとしているんです。競争させることによって既存の既得権を持っている政府系会社のコストを下げようとしています。自動化も大変進んでおります。完全自動化でゲートには人は1人もいません。また、イスラエルは、実は情報の管理がすごく全世界の全荷主の貨物のリ

スク情報を全て把握しており、それをオンラインで売却しているんです。どこの荷主のリスク度とか、これは密輸とか、これは危ないっていうのは全部分かる。モサドのOBが作っているんだと思いますけども、そういうところはすごいです。

イスラエルは科学技術先進国のみならず、農業の先進国でもあります。数年前にエルサレムを訪問した前ローマ法王へのイスラエル政府のお土産は1つの麦粒と1つの砂粒でした。

砂粒の方はナノテクノロジーで旧約聖書の全文が書き込まれていた。麦粒の方は遺伝子改良した麦粒で、非常に丈夫な麦粒でアフリカ大陸でもどこでも育つ。それを蒔いて栽培すれば世界の危機はたちどころに解消しますとイスラエル政府は言った。面白い国です。

新しい港湾（エイラート）を紅海側に作っていただきます。イスラエル政府としては、スエズ運河で何か起きたらだと。それでこちら側の紅海のエイラートにコンテナ港湾を作った後は鉄道で運びたいという、戦略的計画です。ランドブリッジにして、将来的にはこのスエズ運河が閉鎖されても鉄道ランドブリッジでここを通します。容量的に



はそこまで行くのは大変だと思いますが、そういう発想を持つて数千億円から1兆円の莫大な投資をしております。さらに問題なのはこれを中国にやらせています。イスラエルと中国は2年前政府間協定を締結しました。本来ならば政府の発注

というのは必ず入札しなければならない。ところがそれを例外にして中国の企業と随意契約したんです。港湾の建設も鉄道も全てです。

それはなぜかと言うと、中国は中国で実は中東地域に橋頭保を築きたい。イスラエルとしては対米一辺倒の外交では危うい。中国を仲間に入れない。お互いの思惑が見事に一致して、仲良く随契でこういうのをやっているわけです。これが戦略と言うんです。

1年半ぐらい前になりましたが香港の国際会議に出ました。香港でやっていますのが仕切っているのは



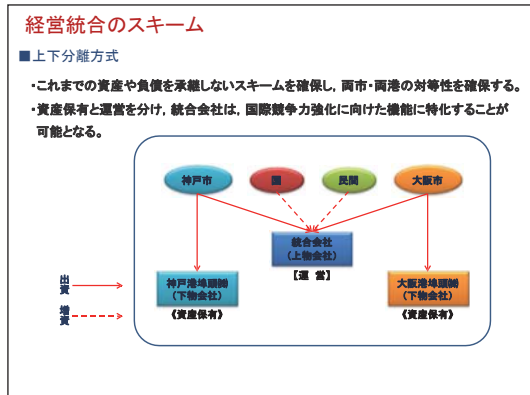
イギリスの会社です。出席者もほとんどヨーロッパ人。展示会の出展企業もほとんど欧州系企業。日本から参加したのはわずか3社で5名。展示会に出したのは日本からはわずか2社だけです。つまりいかに日本の港湾管理企業のプレゼンスがないかっていうのがよく分かります。スピーカーもほとんど欧米人。香港でやっているのに香港の人はほんの2、3人です。あと日本人は私だけです。

やはり実務的な会議でターミナルオペレーターといういろいろな意見交換して非常に勉強になります。ただ、香港の問題点として、港湾労働が非常に不安定です。去年は40日間止まりました。このHutchisonだけですけれども、ハッチソンターミナルは完全に止まりました。

## ■大阪港埠頭と神戸港埠頭の経営統合

大阪港埠頭と神戸港埠頭が上物会社のみを一緒にして経営統合しましたが合併ではありません。上下分離方式で、会社法上は共同・新設・分割と言っておきます。

共同で分割し



て新しい会社を新設したというところです。つまり、元々の神戸港埠頭会社、下物会社はそのまま残っています。さらに言いますと、元々の神戸港・

大阪港埠頭、下物会社とウチの会社は何の関係もありません。全く別会社です。神戸の株主は神戸市。大阪の株主は大阪市です。

阪神国際港湾株の株主は神戸市・大阪市、それから国、それから、民間の銀行3社です。株主である神戸市と大阪市が下物会社をコントロールして、神戸市と大阪市の3者で上物会社をコントロールする、複雑な流れになっています。なぜこうしたかと言いますと、単純に合併すると何が問題だったかと言うと、純資産の違い、借入金の問題です。

大阪の借入金は133億、ところが神戸は借入金金が390億。これを単純に合併しちゃうと株式の比率が1:1にならない。大阪の方が価値が高い。利益も大阪の方が多い。やっぱり1:1にならないとまずいので、1:1にするために、資産

### 大阪港埠頭・神戸港埠頭両会社の概要 ~統合前~

(平成26年3月末時点)

	大阪港埠頭株式会社	神戸港埠頭株式会社
所在地	大阪市住之江区南港北2-1-10 ATC O <sup>3</sup> 5楼 南館5階	神戸市中央区浜辺通5-1-14 神戸商工貿易センタービル16階
設立年月日	平成22年10月15日	平成22年10月5日
資本金	約160億3,500万円	190億1,500万円
事業の概要	(1)大阪港の外資埠頭の整備・管理運営 (2)大阪港のフェリー埠頭の管理運営 (3)その他関連する事業	(1)神戸港の外資埠頭の整備・管理運営 (2)神戸港のフェリー埠頭の管理運営 (3)その他関連する事業
主な事業資産	コンテナ埠頭(C1~4, C8, C10~11): 7バース ライナー埠頭(L1~7): 7バース フェリー埠頭(F1~6, F7,8, R5): 9バース	コンテナ埠頭(PC13~18, RC2~7): 11バース ライナー埠頭(PL1~15): 15バース フェリー埠頭(RF1~3): 3バース
主要株主	大阪市(99.9%) 株式会社三菱東京UFJ銀行(0.03%) 株式会社三井住友銀行(0.03%) 株式会社みずほ銀行(0.03%)	神戸市(99.9%) 株式会社三井住友銀行(0.1%)
役員・社員(H26.4.1)	48名(うち常勤役員:6名)	56名(うち常勤役員:7名)
純資産	約316億円	約381億円
有形固定資産	約333億円	約662億円
長期借入金	約133億円	約391億円
売上高	約60億円	約83億円
経常利益	約11億円	約9億円

69

と借入金はそのまま下物会社に全部残したということです。

上物会社は非常に身軽にしまして、わずか10億円ぐらいの資本金で抑えてそこで対等にしたということなんです。

役員・取締役の数もほぼ対等。会長は神戸の社長の大伏さん。社長は大阪の川端さん。副社長2人の取締役は大阪と神戸から1人ずつ。あと、社外が大阪市、神戸市の現役の局長と、それから監査役も2人ということになります。

資本金は4億5千万円。実質的には9億円です。神戸港の左側のところで、青丸で囲っている所と、右側の大阪港で青丸で

囲ってあるのは、弊社の運営施設、フェリー埠頭も入っています。

今までの資産は全て下物会社がそのまま持つておりまして、その下物会社の資産を弊社が借り受ける。それをまたオペレーター様に展開します。今後新しく作るガントリークレーンは私達の上物会社が整理して上物会社の資産がだんだん増えていきます。

### 阪神国際港湾株の事業内容と運営施設

- 事業内容 阪神国際港湾株式会社は、国・港湾管理者・下物会社(大阪港埠頭及神戸港埠頭)から港湾施設を借受け、コンテナ・ライナー事業及びフェリー事業の運営を行う。また、阪神港の活性化を目指した集客施設・営業活動、今後の上物資産(ガントリークレーンなど)の整備を行う。

#### ■運営施設



## ■阪神国際港湾(株)の基本戦略

基本戦略として、戦略的かつ機動的な経営の実現。集貨施策の強化、それからターミナルの高規格化・効率化とあります。が実際に取組んでいるのは、2番の集貨施策です。

国際フィーダー利用促進事業。国際フィーダー

と今言っているのは、これ実は内航フィーダーです。瀬戸内海にあるフィーダーを使って阪神港、特に神戸港に貨物を集めましょう。釜山に持って行かれるのを防ぎましょうという事

### 阪神国際港湾(株)の基本戦略と取り組み(中期経営計画)

#### 1. 戦略的かつ機動的な経営の実現

- (1)顧客ニーズへの的確な対応（阪神港を利用する船社や荷主、港運事業者等の多様なニーズへの対応）
- (2)経営の効率化（執行役員制度の導入による経営の意思決定の迅速化など）
- (3)投資の効率化（投資の優先順位付け、調達コストの低減、施設の計画的修繕など）
- (4)経営基盤の強化（港勢拡大に向けた取り組み、設備投資における国等の無利子貸付制度を活用など）

#### 2. 集貨施策の強化と創貨

- (1)西日本諸港の港湾間ネットワークの強化（新規航路の開港などを行う内航事業者の支援など）
- (2)国際海上コンテナ貨物の誘致促進（基幹航路をはじめとする新たな航路を誘致する事業者の支援など）
- (3)コンテナラウンドユースの推進  
（阪神・インランドコンテナデポを活用した日本海側・内陸部に立地する荷主からの集貨など）
- (4)戦略的ポートセールスの実施（主要荷主を対象とした戦略的ポートセールスなど）

#### 3. ターミナルの高規格化・効率化の推進

- (1)コンテナターミナルの高規格化（高規格ガントリークレーン(22列)整備やガントリークレーン更新）
- (2)ゲート前渋滞の緩和対策（車輦及び昼休み時間帯のゲートオープン）の支援
- (3)コンテナターミナルの一体化の推進（荷役形態の異なるコンテナターミナルの一体化など）
- (4)フェリーの大型化に対応したターミナル整備

業です。

海外フィーダー貨物誘致事業。今、釜山に行っている西日本諸港の貨物を海上利用で取り返す。また陸上輸送についても同様で、例えば日本海側から行っている港湾の貨物を陸上輸送で阪神に持って行きましょう。また国内のフェリーを使ったコンテナ輸送も支援しましょうというものです。

国際トランシップというものは、阪神港における元々はこういうのはたくさんありましたが、今ほとんどありません。純粹の国際トランシップを増やしていきたいというものに対してインセンティブを与えようというものです。

それから、新規航路を誘致します。①から⑥までの事業に対して例えば1TEUあたり1万円から数万円の補助金を支給します。その予算が、だいたい今年度で二十数億円。半分は国が出す、残りの半分は神戸市、大阪市とウチの会社が負担します。そういう施策です。

ここから先は私がやっている情報化の一つであります。ターミナルゲート前が結構渋滞するので、運転手が持っているスマートフォンを使って、皆さん

### スマートフォンのGPS機能の活用

- 運転手・運送事業者様の両方に便利なWEBサービス
- WEBサービスにアクセスする車両の位置情報を取得し、現在の待ち状況把握できる



の位置を把握しようとするものです。長い時は3kmぐらい並びます。3時間待ちになることもある。仮にドライバーが全てスマートフォンを持っているとして、そのGPS信号をキャッチすると、どのターミナルの前にどれぐらい並んでいるとかだいたい分かるので、「このターミナルはいつぱい並んでいるな」ということが分かったら、一日に何回もあちこちのターミナル行きますから、混んでいる所は避けて最初に空いている所に行くことができます。

無料版と有料版と両方とも作りましたが、結果的にはうまくいきませんでした。なぜかと言うと、運転手が先にスマートフォンに登録する必要が有ります。「次はこのターミナルに行きますよ」というのを自分でスクロールして登録しないといけない。それが1分ぐらいかかる。そんなことやっられないということ、残念ながらあんまり普及しなかったわけです。

今これは改修してしまして運転手は何もしなくていいように、逆にトラック会社の方で、会社のパソコンから運転手のスマホに指示を出して、それによって運転手の位置が分かるようにするシステムに作り替えました。それを採用してもらうべく、色々と売り込みをしています。

もう一つやっているのは、空コンテナ専用立体自動格納庫です。これも大阪港の場合、空コンテナが非常に多い。輸入港湾なので、輸入した後は空コンテナを貯めとかないといけない。その空コンテナのスペースがないということで10段階

みの自動格納庫を開発しています。ただ、20億のコストがかかりまして、もうちょっと安くならないと残念ながらオペレーター様には使ってもらえません。

これはもうやっていますけども、ガントリークレーンに重心検知システムを導入しました。トラックが偏心荷重で横転する恐れがあります。非常に危険なので、吊り上げた時に、重心の位置を計るスプレッターの4ヶ所にひずみゲージをつけまして、それによってこの4点の荷重を計るとこの重心位置が分かる重心検知システムを導入しています。今、一生懸命やっていますのは、C1からC4の運用シミュレーションです。それからC8からC9のストラドルキャ

リアーからトランスファークレーンのシミュレーション。さらには、これはまだ決まっていますが、将来的にはC8、C9一体化運用ゲート処理したかどうか。今シミュレーションやっています。ターミナルの能力は、1つはゲート能力。もう1つはヤード内の処理能力。もう1つは岸壁の処理能力。その3つのサイクル化を図らなきゃいけない。例えばゲートだけなおしても、ターミナルの中の処理能力がない場合には全く無駄な投資になる。最適ミックスを見つげるためにこのシミュレーションを今やっているわけです。

### コンテナ重心検知システムの導入

機能  
コンテナの偏心度合を検出し、クレーンオペレータに通知。

目的  
安全なコンテナ荷役の遂行。

>クレーン荷役に對する注意喚起  
>シャワーシ横転に對する注意喚起  
(クレーンオペレータからの連絡による)

MITSUBISHI HEAVY INDUSTRIES MHI  
© 2013 MITSUBISHI HEAVY INDUSTRIES MACHINERY TECHNOLOGY, LTD. All Rights Reserved. 86

### 空コンテナ専用立体自動格納庫の開発

大塚海運株式会社 神戶コンテナ埠頭株式会社

1. 上陸の荷役効率 空コンテナ専用立体格納庫に収納することにより、上陸の荷役効率を向上させます。
2. 出入庫の自動化 自動化により、出入庫の作業を自動化し、作業員の手間を削減します。
3. 自動運転が可能 従来のコンテナの出入庫・出庫・再入庫を自動化しています。
4. 作業環境が改善 作業員が危険な作業から解放され、安全な作業環境を実現します。

84

### ターミナルオペレーションの最適化シミュレーション

(港湾空港技術研究所、Applied Materials、三井造船)

大阪港

C8~C9 SC→RTG 一体化運用ゲート処理

C1~C4 STSクレーン増設 RTG高機能化ゲート処理

89

ストラドルキャリアーは三菱さんがトランスファーに変えるということ、全部トランスファークレーンになって、さらに、これはまだ決まっていますが、一体化するとこういう運用ができ、全体的に効率上がる。つまり、相手のトランスファークレーンを借りることができるわけです。ゲートの所もできたら共有化して、今までは、オペレーター4社全て、ゲートがばらばらなんです。それじゃあ効率が悪いっていうので、

これ全部ゲートをまとめています。そのためにIT化システムを導入するわけですけども、そうすると、全体としてゲート処理能力が増えるということです。

どうもご清聴ありがとうございました。

平成26年度

# かんこうけん懸賞論文 表彰式

平成26年度の懸賞論文表彰式を平成27年3月4日大阪市内で開催しました。

第7回目となる「かんこうけん懸賞論文」には、総数で7編の応募がありました。審査の結果、宝塚医療大学保健医療学部理学療養学科の阪上萌さん、山中栄作さん、廣澤克哉さん、吉見知花さんの「車いす使用者における歴史的建築物のバリアフリーの状況とその方向性」（4名共同執筆）及び関西大学社会安全学部の友廣拓真さんの「駆け込み乗車をいかに減少させるか」が優秀賞に選ばれ、（公財）関西交通経済研究センターの岩崎理事長から受賞者の皆様に対し、表彰状と副賞が授与されました。

また、表彰式の後、受賞者からそれぞれの研究について、発表をいただきました。（優秀論文2作はかんこうけんコロキウム記事参照）



関西大学の友廣さん  
(中央)



左側3番目から宝塚医療大学の吉見さん、  
廣澤さん、山中さん、阪上さん

入選論文1

車いす使用者における歴史的建築物のバリアフリーの状況とその方向性



宝塚医療大学  
保健医療学部理学療法学科

廣澤 克哉氏  
阪上 萌氏  
山中 栄作氏  
吉見 知花氏

私達は、車いす使用者における歴史的建築物のバリアフリーの状況とその方向性、世界文化遺産、京都の17社寺の事例について報告致します。

《バリアフリー化の歴史的背景》

我が国のバリアフリーは1964年の東京パラリンピックを契機として、気運が高まり、1970年に心身障害者対策基本法が制定され、公共施設を中心にバリアフリーの街作りに取り組み動きが始まりました。公共施設のバリアフリー化を中心とした福祉の

はじめに ーバリアフリーに関する法律などー	
1964年	東京パラリンピック 開催
1970年	心身障害者対策基本法 施行
1984年	「高齢者、身体障害者等が円滑に利用できる特定建築物の建築の促進に関する法律(ハートビル法)」施行
2000年	「高齢者、身体障害者等の公共交通機関を利用した移動の円滑化の促進に関する法律(交通バリアフリー法)」施行
2006年	「高齢者、障害者等の移動等の円滑化の促進に関する法律(バリアフリー新法)」施行

公共の建物や道路はバリアフリー化が進んでいる

街作りへの取り組みは1970年代半ば以降、都道府県や自治体レベルにおいて整備が行われました。こうした流れの中で、表にあるように、ハートビル法が1994年に、交通バリアフリー法が2000年に制定されました。これらは病院、劇場を高齢者・身体障害者が円滑に利用出来るよう対策をする努力義務を課した法律です。交通バリアフリー法は公共交通機関の旅客施設及び車両等の構造及び設備を改善し、道路、駅前広場、通路、その他の施設の整備を推進することにより、高齢者や障害者らが公共交通機関利用の利便性及び安全性の向上を図ることを目的に制定されたものです。

そして、2006年、この両法律を統合して高齢者、障害者等の移動等の円滑化の促進に関する法律、バリアフリー新法が制定されました。このようにして今日に至り、建物内、交通道路等のバリアフリー化は着実に進んできています。

次に、本研究の中心になる、社寺におけるバリアフリー化の現状について考えます。各社寺をバリアフリー化する為には課題が2つあります。1つ目は、文化財保護法が適用される社寺においては、建物・景観を変えることが困難であること。2つ目は、バリアフリー新法においては、施行令第4条第1項により、文化財は適用除外されていることです。この2つから文化財のバリアフリー化は難しいと言えます。

《調査の内容》

このような法律があることを念頭に置き、私達は社寺におけるバリアフリー化について考えまし

た。法律的には建物や景観を変えることが難しく、バリアフリー化は進みにくいこととなります。しかし、現実には参拝者の中には高齢者や障害者も訪れ、神社・仏閣では独自のバリアフリー化が必要になって来ています。そこで、私達は各社寺がバリアフリー化の必要性に対し、どの様に工夫されているかを調査することとしました。調査方法は、世界文化遺産に指定されている、京都の17社寺を対象に、アンケートと実地調査の承諾書を郵送し、実地調査の許可を得られた7社寺に関して実地調査を行いました。

アンケートの対象は世界文化遺産に指定されている京都の17社寺としました。実地許可を得られたのは上賀茂神社、東寺、清水寺、仁和寺、平等院、銀閣寺、龍安寺の7社寺でした。

実地調査の調査内容は、自作した評価表を用いました。主に車いす使用者が使用する通路やトイレについての現状を加点方式で評価しました。通路は32点満点、トイレは22点満点としました。また、工夫点に關しても調査を行いました。標準型車いすを使用した若年健康女性による単独走行を基準としました。自走および介助者が必要な場合も含め調査を行うこととしました。

**実地調査**

・許可を得られた7社寺

1 賀茂別雷神社(上賀茂神社)	10 高山寺
2 賀茂御祖神社(下鴨神社)	11 西芳寺(苔寺)
3 教王護国寺(東寺)	12 天龍寺
4 清水寺	13 鹿苑寺(金閣寺)
5 延暦寺	14 慈照寺(銀閣寺)
6 醍醐寺	15 龍安寺
7 仁和寺	16 本願寺(西本願寺)
8 平等院	17 二条城
9 宇治上神社	

## 《社寺に対する評価基準》

こちらが今回の通路の調査で使用した評価基準です。評価基準は、建築基準法を用いた点数付けをしました。評価項目は21項目で、大きく屋内外に分けています。こちらは先程の図を拡大したものです。通路幅、路面状況、段差の有無、段差の高さ、段差での介助量、車いすの貸し出しの有無、駐車場数などを調査しました。目的地までの通行の可否は、自力で走行可能なら2点、介助者が1人なら1点、介助者が2人以上なら0点としました。路面状況については、舗装、または硬土を2点、石畳を1点、砂利を0点としました。通路幅については180cm以上を2点、120cm以上を1点、120cm以下を0点としました。勾配については15分の1までを2点、12分の1までを1点、それ以上を0点としました。段差の有無については、3cm未満を1点、3cm以上を0点とし、車いす単独走行による障壁調査と聞き取り調査の点数を合わせて32点満点で評価しました。

項目	評価基準	評価点
通路幅	全体的な通路幅	90cm以上、105cm以上、120cm以上
歩道の幅	歩道の幅	90cm以上、105cm以上、120cm以上
車いすの通行	車いすの通行	90cm以上、105cm以上、120cm以上
段差の有無	段差の有無	90cm以上、105cm以上、120cm以上
勾配	勾配	90cm以上、105cm以上、120cm以上
路面状況	路面状況	90cm以上、105cm以上、120cm以上
舗装	舗装	90cm以上、105cm以上、120cm以上
石畳	石畳	90cm以上、105cm以上、120cm以上
砂利	砂利	90cm以上、105cm以上、120cm以上
硬土	硬土	90cm以上、105cm以上、120cm以上
その他	その他	90cm以上、105cm以上、120cm以上

## 《トイレに対する評価基準》

次にトイレについての評価基準です。便座周りの集計測定とトイレの設置数、出入口の広さや手すりの有無など、トイレ内部13項目を点数付けしました。便座周りの集計測定では、次の項目について計測しました。手すりの高さ、便座から手す

りまでの距離、便座の先端から手すりの先端までの距離、手すりの横の長さ、手すりの長さ、トイレの縦の広さ、便座の中央から手すりまでの距離、トイレの横の広さ、そしてトイレの入口のドアの広さを調査しました。こちらも先程の図を拡大したものです。通路の評価基準と同様に建築基準法を用いた点数付けしました。トイレは22点満点で評価しています。

項目	評価基準	評価点
手すり	手すり	90cm以上、105cm以上、120cm以上
便座	便座	90cm以上、105cm以上、120cm以上
出入口	出入口	90cm以上、105cm以上、120cm以上
その他	その他	90cm以上、105cm以上、120cm以上

## 《調査の結果》

こちらが調査結果になります。各社寺の点数は右の表をご参照下さい。通路については、Dが最もバリアが少なく、トイレではBが、バリアが少ないという結果になりました。通路に点数の差が出た所は、通路上の段差や砂利道などの障害物にスロープなど工夫がされているか、人力での介助が必要かどうかで点数に違いが有るか、人力での介助が、トイレの点数が各社寺で高い理由としては、多目的トイレが各社寺に設置されていた為だと思われます。神社では拝観を取ることをしている

調査結果(素点)	
通路	社寺 A B C D E F G 満点
得点	14 12 19 20 15 14 18 32点
トイレ	社寺 A B C D E F G 満点
得点	18 8 16 17 15 19 13 22点

社寺	A	B	C	D	E	F	G	満点
トイレ+通路	32	20	35	37	30	33	29	54点

い為、改修費用などの差がありお寺よりも点数が低くなってしまったものだと考えられます。

## 《調査で分かった特徴的な事項》

次に、特徴的であった工夫点をいくつか紹介します。通路は、アスファルトやコンクリートで舗装されている社寺もありました。仁和寺では車いすが通りやすい真砂土にて舗装された通路があり、砂利道に比べると移動が容易に行える為、介助者の負担軽減につながります。

仁和寺では屋内施設に取り外し可能なスロープが設置されており、景観を崩さない工夫がされている所がありました。

銀閣寺では、景観を崩さないように竹や木材が使用されていました。また、段差にはスロープが設置されており、車いすの方でも参拝が可能となっていました。他の社寺でもスロープは景観を崩さない簡易式を使用していました。東寺の五重の塔の階段では、石段に金属製の手すりをボルトで固定していました。この手すりはボルトを緩めると簡単な操作で手すりの取り外しが可能になっています。

清水寺では、車いすの方が優先して通れる通路が存在しました。境内が広く、順路を迷ってしまわないように通路には矢印や標識も存在し、分か



通路の工夫点

- ・通路の横に真砂土を固めた車いす用の通路を造成。
- ・駆動輪が砂利等にめり込むことなく移動が容易となる。
- ・期間がたてば通常の土に戻る。

(仁和寺)

り易く丁寧な工夫がされていました。

龍安寺では、車いす専用の道が設置されています。この車いす専用の道も簡易式で後から取り外すことも可能になっています。また、これにより車いす使用者も石庭の見学が可能となりました。

次にトイレについてです。多目的トイレは各社寺に最低1つは設置されており、広さも一定で車いす使用者に利用し易い造りとなっています。工夫点として、オストメイト対応トイレは5社寺、シャワートイレは2社寺にありました。清水寺では、前傾支持テーブル、通称ファンレストテーブルが設置されている多目的トイレがありました。これは便器の斜め前に折り畳み式の机が設置されており、このテーブルを倒して、このテーブルに上半身を預ければ、車いすから便器へスムーズに移動出来るというものです。手すりだけでは移動が難しいという方の介助が容易になります。テーブルが支えになることで、座っている時の安定感が増し、排泄が可能になります。

多くの多目的トイレでは引き戸が多かった中、平等院では押しボタン式のドアがありました。ドアの横にボタンが設置されており、車いすの方でも容易に押すことが可能な高さとなっていました。

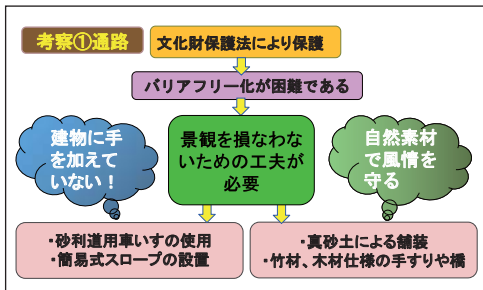


清水寺の多目的トイレでは、鏡が下を向いて斜めに設置されており、車いすの方が座ったまま見易いように取り付けられていました。

次に車いすに対する工夫点です。平等院では、砂利道の車いすの貸し出しを行っています。この太いタイヤは普通の車いすのタイヤに比べて砂利道に適しており、介助量の減少につながると思います。通路に手を加えずに車いす走行が可能となる工夫でした。また、スタッフ同士が無線機で連絡を取り合っており、車いすを押してくれるなどの介助をして貰うことが出来るので、安全に境内を参拝できる工夫がされていました。

### 《調査結果の考察》

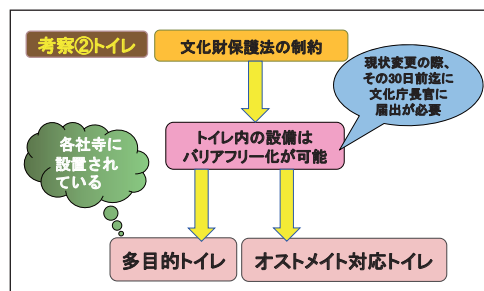
考察に移ります。通路について考察します。各社寺では文化財保護法による制約の中で景観を損なわずに、通路を車いすの通行に適するように整備していました。移動可能な簡易式スロープを設置したり、砂利道に対しても舗装工事を行わずに、



砂利道専用のバギータイプの車いすの貸し出し  
スタッフ同士の無線機による連絡  
(平等院)

走行性能を高めた車いすを使用することで、建物自体に手を加えずにバリアフリー化を行っています。また、真砂土による整地や手すりや橋などに竹材、木材などの自然素材を使用することも、景観を損なわない工夫点であると考えます。

トイレについてです。各社寺には多目的トイレが設置されており、公共施設と同様にバリアフリー新法に基づいたバリアフリー化が進んでいました。また、多くの社寺ではオストメイト対応となっており、他の社寺のバリアフリー化の参考になると考えます。以上のように各社寺とも文化財保護法による制約の中で、それぞれの実情に合わせたバリアフリー化が進められている事が分かりました。また今回の調査で色々なお話を伺い、バリアフリー化の推進に対する各社寺の熱意を感じる事が出来ました。



### 《調査を受けての提言》

提言に移ります。提言その1。駐車場から境内の通路は多くの社寺で砂利道、又は車いす通行可能な程度の幅をコンクリート、アスファルトで舗装した道や、表面を平らにした石畳などでした。しかし、砂利道は砂利の大小や敷かれている砂利の厚さを変更しても、車いす使用者が自走するこ



とは困難です。また、介助者が1人いても長距離を移動することは難しいと思われれます。石畳の道も段差や溝がある為、車いすにとってはバリアが多いです。そこで、仁和寺では土の地道の一部に真砂土を使用し、上から固めて通行し易くして行きました。また、真砂土は風化し易く土に戻る為、景観と調和が取れ、環境にもとても良いです。その為、多くの社寺の砂利道などの、舗装が行われていない通路に真砂土を入れることによって、車いすだけでなく、高齢者や子供にも通り易くなり、景観にも配慮出来た通路にすることが出来る



**提言② 境内の交通手段**

- ・車いす専用の駐車場  
(増設は費用必要)
- ・スタッフの協力
- ・ボランティアの募集  
(ホームページなど)
- ・人力車や駕籠の使用
- ・車いすの貸し出し  
(砂利道用、介助用)

**提言① 通路の路面**

多くの社寺は砂利道

- ・利点

**真砂土**を使用する  
風化すると土に戻るため  
環境にも配慮できる



専用駐車場が境内に1つでも設置出来れば良いと考えられます。車いすで移動する距離を短くすることで、車いす利用者や介助者の疲労を軽減する方法であり、検討するに値すると思えます。

しかし、通路の整備や諸設備の充実には多額の費用が掛かるため、バリアフリー化が進まないのが現状です。そこで、事前に連絡があれば、当日だけでも職員の方が駐車場から門まで車いすを押してくれる仕組みなどがあれば良いと考えられます。

また、車いす使用者を介助するボランティアをインターネット上で募集する方法も考えられます。インターネット上では、車いすで行ける有名な歴史的建築物・文化財の紹介をしているサイトが多数存在しており、これはバリアフリーに対する社会的関心が高まっていることを示しています。ボランティアで介助者として参加する仕組みが出来れば、各社寺の人員費の削減や車いす使用者の参加者数の増加、介助者の負担が軽減されると考えられます。また、京都の街中でよく見られる人力車や香川の金毘羅さんなどで乗ることが可能な籠も商売ではあるが、社寺に関心を向けてくれる要素であると考えられます。籠は走行可能であれば境内で使用すれば良いのではないかと考えられます。

境内の中の車いす移動については、様々な工夫が通路にされているが、それでも砂利道での通行が困難などのバリアが残っています。そこで、1社寺で使用されていたタイヤの太い砂利道用車いすを他社寺でも貸し出しを検討する価値があると考えられます。また、室内用介助型車いすも販売されているので、使用の検討をする価値があると考えられます。

**《調査のまとめ》**  
最後に、使う用途に応じ工夫されていた車いす

を紹介しました。まずこれは室内用の車いすで介助型の為後ろから押して貰って使用します。木製であり、周りを傷つけることが少なく、また、室内で使うのに良いデザインであると思えました。

次に、これは電動式で車輪がキャタピラのようになっており、色んな路面の状態にも使用出来る乗り物で自走が出来ます。これは、案外知られていませんが普通の車いすに取り付け、押すことによる前輪の暴れや食い込みを持ち上げる



ことが出来るようになっていきます。しかも、前の棒を取り付けるだけで済むので、掛かる費用も少なく済むという利点があります。

これは実際に砂利道を引っ張っている所ですが、このような所を押すのは大変ですが、引っ張れば1人での介助で済みます。このように使う場所、使う用途、使う人に応じた様々な乗り物の提案がインターネットを通じてされていることが今回の研究で改めて分かりました。

今後、今日頂いたような機会も含め、多くの機会にバリアフリーの工夫の余地があることを紹介して行くことが大切なことと感じました。

謝辞。本研究を行うに当り、ご協力頂いた世界文化遺産17社寺の関係者の方々に心から謝意を表します。これで発表を終わります。ご清聴有難うございました。

# 駆け込み乗車をいかに減少させるか



関西大学 社会安全学部  
友廣 拓真氏

駆け込み乗車をいかに減少させるかというテーマについて発表致します。

## 《調査の背景》

鉄道は明治5年の新橋・横浜間の開業以来、人々の主要な交通手段となつています。しかしこうした有用な鉄道にも他面では事故という負の側面があると言えます。鉄道事故は現在では減少傾向にあるとはいえ、年間約850件発生しています。鉄道事故の防止は引き続き重要な課題であると考えました。そこで本稿では、鉄道事故を更に減少させて行く為に、主として都市圏で問題となつて

**駆け込み乗車の定義**

- 扉が閉まりかけているにもかかわらず、強引に列車に乗車しようと試みる行為のこと。
- 自らの所持品を先に扉に挟ませ、強引にでも再び扉を開かせて乗車しようとする悪質な行為。

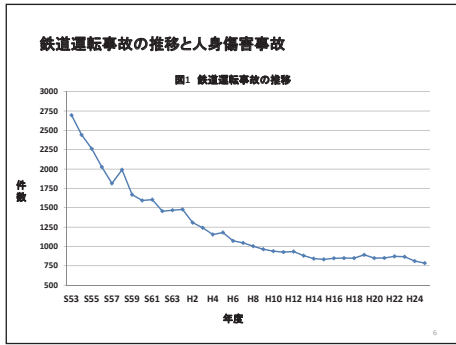
した。

まず駆け込み乗車とは、確立された定義というものはないと思うのですが、自分なりに考えた結果、扉が閉まりかけているにもかかわらず、強引に列車に乗車しようと試みる行為のこととしました。自らの所持品、例えば傘や鞆などを先に扉に挟ませて強引にでも再び扉を開かせて乗車しようとする悪質な行為もたまたま見受けられることもあります。

## 《駆け込み乗車による影響》

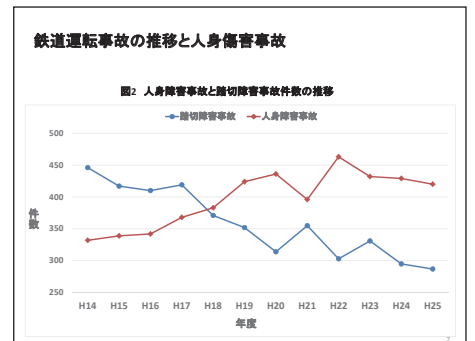
駆け込み乗車による影響ですが、こちらは鉄道運転事故の推移です。昭和53年から見ますと大幅に減少しています。近年では850件前後で横ばい状態となっています。その中から、鉄道運転事故の内訳と致しまして人身傷害事故、踏切傷害事故件数の推移です。踏切傷害事故は減少していますが、人身傷害事故は増加傾向にあるというのが確認出来ました。

その人身傷害事故を更に分析致しますと、この図表のような結果となりました。本稿で考察する駆け込み乗車による人身事故は主に接触到該当し、場合によっては転落にも当てはまるのではないかと推測しました。2002年4月1日から2009年



3月31日までの8年

間におきまして、列車への駆け込みと思われる行為により人身事故扱いにされたケースは、乗降時を合わせると8件ということが確認出来ました。これは一見少ないように思われますが、この他負傷の程度が軽いため鉄道事業者が国土交通省に報告しなかったケースもあると考えられることから、駆け込み乗車に伴うトラブルは現実には更に多く発生しているのではないかと推測致しました。



## 《駆け込み乗車による問題》

ここで、駆け込み乗車による諸問題を幾つか取り上げます。まず1つ目は接触到による負傷の恐れです。扉に挟まれたり、激突したりする等して、駆け込み行為を行った本人が負傷するという事です。また衣服の一部や所持品が挟まれ引きずられてしまう場合もあります。更に降車時にも危険が存在しています。例えば、ヘッドホンや居眠りなどをしていて、自分が降りる駅に直前まで気づかず慌てて降りようとする場合、こちらは駆け込み乗車よりも駅員さんが気付きにくく、また扉の再開扉が遅れるといった場合があり、負傷する可能性が高いと言えます。また、2つ目は遅延の要因となります。数分の

遅れであってもそれが起因となつて、遅延が連鎖的に拡大して行きます。例えば遅れた分だけ次の駅に乗客が多く滞留することになり、乗降の為の停車時間が余分に掛かってしまいます。遅れが蓄積して結果的には大幅な遅延を発生させることとなります。

3つ目ですが、運転士の心理状態に影響するのではないかと考えました。日本の鉄道は諸外国と比べダイヤが正確であると評価されています。鉄道は時刻表通りに発着するのが当然であるという社会的風潮があり、この秩序立てられたダイヤは事業者側へのプレッシャーともなりうるのではないかと考えられます。ダイヤを合わそうとしてスピードを上げるなど、危険運転にもなりかねない可能性もあると考えられました。これらより、駆け込み乗車という行動は安全性・利便性を損なわせる行為だと考えました。

### 《現地調査の実施》

そこで駆け込み乗車行動の現状を把握する為に、現地調査を行いました。2014年9月上旬から10月上旬の間、平日に大阪府内の4つの駅にて現地調査を実施しました。駆け込み乗車は一般的に朝・夕方のラッシュ時に多く発生する

#### 調査の概要

- 駆け込み乗車行動の実態を把握するため、2014年9月上旬から10月上旬の間(いずれも平日)に、大阪府内の4つの駅にて現地調査を実施。
- 駆け込み乗車は一般的に朝・夕のラッシュ時、そして終電のダイヤにおいて頻発するといわれているが、今回は朝のラッシュ時とその前後の時間帯(午前6時から午前10時)のみを調査。

シユ時、また終電のダイヤにおいて頻発すると言われているが、今回は自分の都合もありますが、朝のラッシュ時とその前後の時間帯、つまり午前6時から午前10時に調査を致しました。

調査において最も着眼しようとした点は、各駅で駆け込み乗車行動をする利用客の人数を計測することでありました。計測することによって駆け込み乗車の現状を把握する手がかりとなるのではないかと考えました。駆け込み行動とカウントする基準は「扉が閉まります。ご注意ください。」等のアナウンスがあった後に発せられるメロディが鳴っている間、また鳴り止んだ以降において、早足もしくは駆け足で乗車を試みていることと致しました。自分1人で全車両を見ることが困難であった為、階段付近の1車両のみをカウントの対象とし、目視で確認する方法を採用しました。調査を行った駅は、京阪守口市駅、同じく京阪枚方市駅、大阪市営地下鉄の守口市駅、近鉄鶴橋駅です。これらの駅で調査するに至った理由と致しまして、まず京阪守口市駅が私の自宅の最寄り駅であり、馴染みのある駅であったという単純な理由です。この駅で度々駆け込み乗車を目にして来た体験から、この研究の契機にもなったと言えます。京阪枚方市駅ですが、1日の平均利用者が約9万人ということで、守口市駅の4万3千人のほぼ2倍の利用者であることから、駆け込み乗車の傾向や2つの駅の相関を確認するのに適当な駅ではないのかと判断し、枚方市駅でも調査するに至りました。

そして、大阪市営地下鉄守口市駅は家から近いということもあつたのですが、ホームが地下にある

為、乗車位置へ行くには階段を下りなければならないことから、階段を早足で下りる危険性についての検証も目視でしようと考えました。

近鉄鶴橋駅につきましては、利用者の多くが乗り換え客であることが分かり、乗り換え時における駆け込み行動の実態について検証可能な駅だと考えました。

### 《現地調査の結果》

次頁からは各調査をした駅の概要とその結果です。まず守口市駅です。概要と致しまして守口市駅周辺には企業や学校が立地しており、ピーク時ラッシュ時には多くの通勤者や学生が利用しています。京阪百貨店も隣接しており、平日のオフピーク時におきましても老若男女問わず多くの利用者が賑わっています。

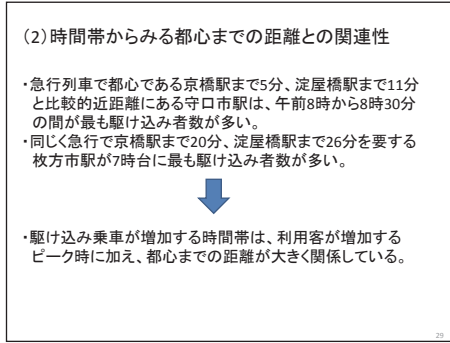
この表は、朝の午前6時から10時の間を30分間隔に分け、その30分毎のダイヤの本数、そして駆け込み人数、そして1本あたりの駆け込み人数を割り出しました。これを4つの駅にまとめました。

京阪守口市駅(淀屋橋・中之島方面)での駆け込み数の比率  
1日利用者数4万3152(2011年時)

時間帯(午前)	本数	駆け込み人数	一本あたりの駆け込み人数
6時01分-6時30分	8本	1人	0.13人
6時31分-7時00分	9本	2人	0.22人
7時01分-7時30分	7本	1人	0.14人
7時31分-8時00分	6本	8人	1.33人
8時01分-8時30分	7本	20人	2.86人
8時31分-9時00分	11本	11人	1人
9時01分-9時30分	10本	7人	0.7人
9時31分-10時00分	7本	3人	0.43人

これらの現地調査等の現状を踏まえ、考察に移りたいと思います。考察に当りまして、自分なりに7つほど要点を見つけ出しましたので発表して行きたいと思えます。

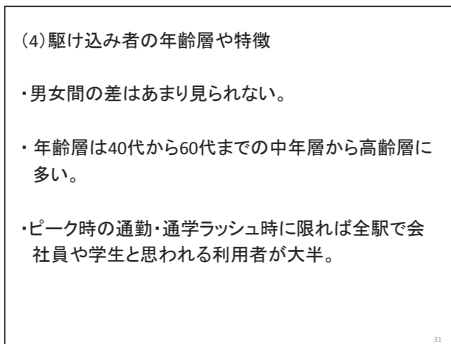
1つ目は、駆け込み行動の最頻出の時間帯とホームの状況についてです。利用客が増加する午前7時～8時台のピーク時において、駆け込み者数も増加する傾向にあります。京阪守口市駅の8時からの30分間、京阪枚方市駅の7時台、近鉄鶴橋駅は8時台に利用客が増加しています。大阪市営地下鉄の守口駅においては、通勤ラッシュと思われる7時から8時台は、駆け込み者数が多少増加しましたが、利用客がそれほど多くなくまばらといった印象でした。



2つ目は時間帯から見る都心までの距離との関連性についてです。急行列車で都心である京橋駅まで5分、淀屋橋駅まで11分と比較的近距離にある守口市駅は午前8時から8時30分の間が最も駆け込み者数が多いという傾向があります。同じく急行で京橋駅まで20分、淀屋橋駅まで26分を要する枚方市駅が7時台に最も駆け込み者数が多いということが表から分かりました。駆け込み乗車が増加する時間帯は利用客が増加するピーク時に加え、都心までの距離が大きく関係しているのではないかと考えました。これは大阪難波駅までの約5分の距離にある近鉄鶴橋駅におきましても、通勤通学の多い時間帯の8時台に最も駆け込み者数が多かったという調査結果からも、この点は裏付けられるのではないかと

思っております。

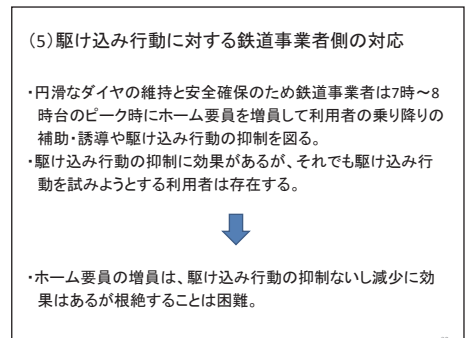
そして3つ目は、駅環境から考察する駆け込み乗車の割合です。利用客数の多い枚方市駅で守口市駅よりも多くの駆け込み者数が見られました。しかし、駅利用者の数が2倍になれば駆け込み者数も単純に2倍になるという訳ではありませんでした。利用者数の多さと駆け込み者数の数には何らかの相関性を見出すことは出来ない。また、駆け込み者数は各々の駅の構造、停車時間の長さ、駅の周辺環境、利用者の利用目的など様々な要因によって変化しているのではないかと思います。



そして、駆け込み者の年齢層や特徴ですが、私の見た限りでは男女間の差はあまり見られません。年齢層は40代から60代までの中年層から高齢層に多いという印象を受けました。ピーク時の通勤・通学ラッシュに限れば、全駅で会社員や学生と思われる利用者が大半見受けられました。

駆け込み行動に対する鉄道事業者側の対応ですが、円滑なダイヤの維持と安全確保の為に、鉄道事業者は7時～8時台のピーク時にホーム要員を増員して、利用者の乗り降りの補助・誘導や駆け込み行動の抑制を図っていました。これによって駆け込み行動の抑制には大きな効果があると見え

ましたが、それでも駆け込み行動を試みようとする利用者は僅かながらでも存在しました。これによりホーム要員の増員は駆け込み行動の抑制ないし減少には大きな効果があると言えますが、根絶することは困難ではないかと考えました。



駆け込みが行われる最頻出地点は、駅の利用目的、駅環境によって様々ですが、一般的には階段やエスカレーター付近において最も駆け込み行動が見られます。扉が閉まる間際に階段を駆け上り乗車を試みる利用客が多数存在します。ドアを閉めようとする際に死角となっている階段から突如として現れ、列車に飛び乗ろうとする利用者を、車掌が確認することは困難であり、極めて危険な行為であると思われました。

また、階段を走る危険性ですが、2013年にJR藤沢駅構内の階段におきまして、階段で躓いたことにより他の人を巻き添えにして発生した死亡事故もあるように、階段で走ることは大変危険ということが分かります。調査を行った際、階段やエスカレーターを走って列車に乗り込もうとする利用者が多く見られました。また、階段は、下りの方が危険、躓き易く危険であると言われるのですが、大阪市営地下鉄守口駅においても、

階段を駆け足で下りる利用客が目立ちました。

### 《駆け込み乗車減少に向けての対策案》

この考察から駆け込み乗車の減少に向けての対策案というものを自分なりに提案します。駆け込み乗車を抑止・減少させる為の根本的な対策案はやはり、ホームドアの設置だと考えます。ホームドアによって、駆け込み行動が確認されればセンサーなどが反応し、ブザーが鳴ることから、利用客に羞恥心も生まれ、駆け込み乗車行動に抵抗感が生じるのではないかと考えます。またホームドアの設置は列車との接触や線路内への転落の防止など、ホームにおける安全全般の向上にも繋がると言えます。しかしながら、ホームドアの設置は多大な費用と時間を要します。

そこで、当面の対策として、考察から導き出した答えが、駆け込み乗車が最も発生している階段やエスカレーター付近における対策を強化するという点であります。朝と夕方のピーク時間帯に限って、選定した駅の階段やエスカレーターの出口付近に臨時のホーム要員を配置し、駆け込みの抑制の誘導を行わせるといった点であります。階段やエスカレーター上を走る乗客に注意喚起を行うこともその役割の一つであります。

しかしながら、こ

#### 対策案の提案

- 当面の対策として駆け込み乗車が最も発生している階段やエスカレーター付近における対策強化。
- 朝・夕のピーク時間帯に限り選定した駅の階段やエスカレーターの出口付近に臨時のホーム要員を配置し駆け込み抑制の誘導を行わせる。
- 階段やエスカレーター上を走る乗客に注意喚起を行うこともその役割の一つ。

れには課題が浮上して来ます。実現となるとやはり、追加的な費用が発生して来ます。非正規雇用者を平均2人動員し、例えば時給850円とすれば、1日1駅あたりの費用は6,800円となり、年間1駅あたり単純計算であります。約250万円の経費増となります。

また、利用者の理解を得ることも重要ではないかと考えられます。朝のラッシュ時やピーク時におきまして急いでいるお客様に対して、注意喚起や誘導を行えば、反感や混乱が生じる可能性も大いにあります。配置される要員に対しては十分な教育指導を行い、毅然とした振る舞いを身に付させる必要もあると言えます。

対策案の展望と致しましては、駆け込み行動の防止により事故の危険性を低減させ、ダイヤ通りの鉄道の運行が実現されることは、鉄道の魅力を増やします。高めることに繋がると言えます。しかし、実際にこの対策案が活用出来るかにつきましては

#### 対策案の課題

- 実現となると鉄道事業者には追加的な費用が発生。
- 非正規雇用者を平均2人動員し、時給850円とすれば1日1駅あたりの費用は6,800円。
- 年間1駅あたり約250万円の経費増。

#### 対策案の課題

- 利用者の理解を得ることも重要。
  - ピーク時において階段やエスカレーター付近で、一刻を争うかのように急いでいる利用者へ注意喚起し、誘導をも行おうとすれば、反感を買う場面に直面する可能性。
- ↓
- 配置される要員に対して十分な教育指導を行い、毅然とした振る舞いを身につけさせる必要がある。



中之島バラ園

未知数な部分も多く、実現に際しては様々な問題や課題が浮上して来ると言えます。是非実証実験に取り組んで頂けるよう、鉄道事業者様に要望を致しまして本稿の結びとさせて頂きたいと思っております。

ご清聴有難うございました。

## 平成25年度

# 懸賞論文審査報告

～ 応募論文の講評を兼ねて～



審査委員長 斎藤 峻彦

平成25年度における懸賞「提案・提言」論文には5編の論文の応募があった。応募論文については、6名の審査委員による個別の審査のプロセスを経て、平成25年12月20日に最終審査委員会が開催され、審議を行った結果、最優秀賞および優秀賞の該当作品なしという残念な結果となったものの、吉満早希さん（関西大学社会安全学部4年）の「理想的な安全ビデオ」を佳作として選定することとした。

以下では今回の応募論文に関する審査のポイントや講評を中心に、審査報告をさせていただく。

佳作となった吉満論文は、航空機内において全乗客に対して提供される緊急時対応の説明ビデオ放送（安全ビデオ）に関する比較評価を行ったユ

ニークな作品である。著者は航空会社が提供する安全ビデオ放送の10社の事例を取り上げ、その品質を、内容の詳しき、画面の見やすさ（わかりやすさ）、乗客に最後まで見てもらうための工夫（面白さ、ユニークさ）、の3種類の項目を用いて学生23名にアンケートを行い、点数制による評価を行った。評価の結果、1. 項目別に細かな説明を行うビデオ、2. 映像がシンプルでわかりやすいビデオ、3. ストーリー性をもたせたりキャラクターなどを用いた注目を引くための工夫を凝らしたビデオ、が高い評価を得たこと、また映像における情報が多すぎず、画面の展開が速すぎないこと、字幕をつけるほうが良いことなどが、調査結果から明らかになったと論じた。本研究の主たる目的として、著者は航空利用客の安全確保に関する情報を的確に提供することの重要性を訴え、その上で上記のアンケート調査結果にもとづき、安全ビデオに対する乗客の注目を喚起するための努力を航空事業者に促している。

吉満論文は、航空機利用に慣れた乗客が増加するにつれ、ともすれば軽視される傾向のある安全ビデオの重要な機能に着目し、航空各社に対して安全ビデオに対する乗客の注目を喚起するための努力を求めるという結論に到達した。研究の着眼点がユニークであることはもちろん、論文は意欲的な筆致で論述されており、提言の中身のインパクト（説得力）が強い。本論文応募作品の中で審査委員による最も高い評価を得た。

一方、固有名詞の入った事業者間の比較評価を

行うこの種の研究には、論文が公表された場合に備えた慎重さ、とくに本研究のような場合は、評価手法・評価基準における客観性・学術性が求められる。論文の公表が、研究対象とされた航空各社の社会的評価に影響を与えたり、逆に事業者側からの反論を呼ぶ可能性が存在することに配慮することが必要である。今回の研究は、いわば身近な所にいる学生のアンケート調査にもとづくものであり、航空各社の順位づけにあたっての評価・検証については必ずしも十分な客観性や学術性を備えているとは言えないのではないかという感想が多く出された。固有名詞の公表に際して予想される困難のなかには、論文作成上の工夫によってクリアできる性質のものも少なくないので、研究を通じて何を発信したかに焦点を合わせ、論述の仕方に工夫を凝らすなど努力の余地があるだろう。

今回応募の5作品の中で吉満論文が最も高い評価を受けたとはいえ、他の4編の評価との間に大差がついたわけではなかった。そこで、これからの応募者の参考にもなると思われるので、吉満論文以外の講評も記しておこう。

グループ研究「関西における踏切事故の現状と課題」は審査委員の評価が高かった。近畿地方における踏切事故があまり減少していない状況を踏まえ、改善の余地があると判断した踏切の諸例を観察し、問題点の把握と改善対策への取り組みについて論じた研究である。本作品は、具体的な踏切事例に対する詳細な観察を行い、それぞれにつ

いて取り組むべき課題の所在を的確に捉えるなど、調査リポートとしての完成度が高く、資料的価値の高い論文である。調査リポートには多くの写真や関連するデータが掲載され、論理的でわかりやすい説明がなされる。改善策として、連続立体化による踏切除去の抜本的解決策を掲げた上で、それができない場合について、第3種・第4種踏切の統廃合、第1種など危険度の高い踏切における保安係の配置、を提言する。提言がややインパクトに欠けるのは、踏切保安の技術システム改善への言及が少ないこと、および踏切改善策に対する社会的合意の問題に触れていないためである。

グループ研究「航空輸送と関西の空の安全を考える」は、航空事故の実例、事故データ、航空企業の安全度ランキング、バードストライクのデータなど各種資料を用いて航空安全の重要性を論じ、ヒューマンエラーにもとづく航空事故防止の論述に際しては航空管制官やパイロットなど関係者インタビューによって課題の理解や問題点の把握に努めるなど努力が払われている。研究の成果は、EU地域乗入れ禁止策に準じたチェック体制、バードストライクの抑制策、インシデント情報の積極的活用、管制官の労働条件の改善などの提言となつて表れ、説得力が高い。航空安全について詳細な論考が行われる点も本論文の魅力であるが、LCCをはじめ航空企業のコスト削減の最初のターゲットは安全投資であるとする部分には客観的な論拠が求められるし、異論も少なくないだろ

う。また最後に津波対策の必要を論じる部分は前段の議論とリンクしておらず、唐突な印象を受ける。

グループ研究「世界のバスシステムの改革動向と大阪への提言」は、海外におけるBRTなど新しいバス輸送システムづくりやバス優先通行への取り組みを考察し評価した上で、大阪市の地下鉄延伸計画に関連した4路線（未整備の路線・区間）についてバス代替案「BRT化」を提案し、その中の敷津長吉線に当たる道路区間を選び、果たしてBRTの導入が可能かどうかを实地調査により確認しようとした研究である。同論文は着眼点の良さと提案内容の現実への適用可能性の点で高い評価を得た。残念だったのは、ストーリーの円滑な流れや論述の推敲に十分な意が尽くされず、荒削りの論文のまま応募したことである。バス輸送の歴史に触れた冒頭の章の中身が後段の議論に効果的にリンクしていないなど、各章間の調整努力も不十分で、折角の着眼の良さが損なわれてしまっている。作品応募の際は、文章の推敲など化粧直しの努力も必要とされるのである。

グループ研究「関西のテーマパークその現状と課題」は、多くの遊園地やテーマパークが閉園される一方、USJやTDLのような大都市立地型の大規模テーマパークが強い集客力をもつに至った娯楽観光サービス産業の構造変化を論じ、USJに焦点を当てた上で、人気や魅力の要因、リスクマネジメントのあり方などを論じる。収集データをを用いて同産業の構造変化を分析し、リス

クマネジメントの詳細に触れるなど一連の努力は評価に値するが、作品全体は個別の研究の寄せ集め「オムニバス型」に終わっている。グループ研究においては、一人一人が研究結果を持ち寄った場合には、いかなる論文にまとめ上げるかについて十分議論する必要がある。そうすれば、今回のものと同じ資料や草稿の下で、ストーリーづくり、論述の仕方、章節見出しの表現法などに工夫が凝らされ、かなり印象の異なる作品に仕上げる事ができただろう。

今回、懸賞論文に応募された方々には心から感謝を申し上げるとともに、以上の講評を参考にしていた大きながら、平成26年度においてはさらに多くの方々が当懸賞論文に応募されることを期待している。

事務局から

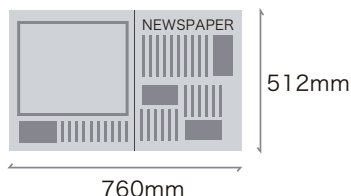
平成25年度懸賞論文審査報告の掲載が、編集上の都合により、大変遅れましたこと深くお詫びいたします。

飲んで参加!選んで参加!

社会課題の解決に、みんなで参加できるプロジェクトです。

## 賃貸オフィスにも置けます!

およそ20人規模のオフィスであれば設置が可能です。  
スペースもわずか70cm×70cmあれば設置できます。  
新聞を広げたサイズより少し大きい程度です。



CSR活動に、スタッフ全員が  
直接参加できます。



税制優遇(損金算入)を  
受けることができます。

ゆめちょパートナーの声

## 「夢の貯金箱」に共感しました!

弊社は船舶電気のゼネラルコントラクターとして、創業65周年を迎えました。歴史を築き上げてきた社員一人一人が「夢の貯金箱」の素晴らしい取り組みに共感し、33台ある自動販売機をすべて「夢の貯金箱」にかえフル稼働しています。今後も社会貢献に対する熱い想いを届けて参ります。



渦潮電機株式会社様

ココロも  
うるおう

「夢の貯金箱」の設置には、まずお電話ください!



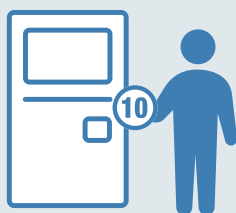
0120-892-139

## みんなが喜ぶそのわけは?

飲んで参加

選んで参加

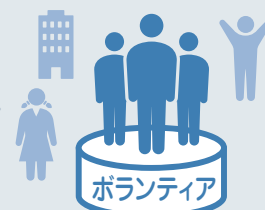
リアルに参加



身近な自販機で日常的に寄付ができるから、社会貢献への参加意識が高まるのが特徴です。



寄付金を使って取り組むプロジェクトは、全国のゆめちょパートナーによる「総選挙」で決定します。



みんなで選んだプロジェクトに、ボランティアやプロボノとして実際の活動に参加することもできます。

※プロボノとは・・・プロフェッショナルスキルをもった社会人ボランティアのことです。

楽しい仕組みで、真面目に社会貢献。これが人気のヒミツです!





社会貢献自動販売機

# 夢の貯金箱

**設置無料!** お電話1本で設置できます。

「夢の貯金箱」の設置に費用はかかりません。

新規の設置はもちろん、**既存の自動販売機も「夢の貯金箱」に変更いただけます。**

## 夢の貯金箱 設置メリット



1本につき10円の  
社会貢献が気軽に出来ます。



企業の看板にもなる  
オリジナルデザインを  
無料で作成します。



省エネ機を採用。  
電気代とCO2が削減できます。



災害救援型の設置も可能です。  
※設置先によっては、  
ご希望に沿えない場合があります。

その一本で社会貢献  
1本につき10円が  
「夢の貯金箱」に寄付されます



### お金の流れ

売上代金から、1本につき10円が「夢の貯金箱」に寄付されます。

売上代金は飲料メーカーが回収し、設置手数料を設置者の皆さまに、  
「夢の貯金箱」に10円の寄付金を振り込みます。



飲料メーカーが  
売上代金を回収します。



設置されているお客様と  
「夢の貯金箱」に振り込みます。

### 寄付金の透明性

「夢の貯金箱」のPRスペース、アニュアルレポートや、  
ホームページで活動状況を報告します。

寄付金の使途やプロジェクトの進捗状況のほか、設置された企業・  
個人の顕彰、決算報告などの情報公開をしています。



環境保全是

私たちひとりひとりに課せられた

避けては通れない

重いテーマです。

大阪府トラック協会は

環境保全是

どこまでも追求していきます。



OSAKA TRUCKING ASSOCIATION

一般社団法人 **大阪府トラック協会**

〒536-0014 大阪市城東区鳴野町西2丁目11番2号  
TEL.06-6965-4000(代表) FAX.06-6965-4019

# 運送事業者のパートナー



 **近畿交通共済協同組合**

〒536-0014 大阪市城東区鴨野西2-11-2 (大阪府トラック総合会館内)

TEL:06-6965-2828 (代) FAX:06-6965-2838

<http://www.kinkyō.or.jp> E-mail:kinkyō@kinkyō.or.jp

# SENKO



車両点検研修



子供安全教室



乗用車運転研修

## 安全な運転技術を すべてのドライバーへ、 そして安心を社会へ。



関西大学社会安全体験実習



コース走行研修



フォークリフト荷役研修

センコーは自社の体験型交通安全研修施設「クレフィール湖東」を通じ、  
安心、安全な運転技術を広め、事故のない社会を目指しています。

プロドライバーから一般ドライバー向けの研修、子供安全教室も行っています。また、関西大学・社会安全学部の2年生を対象とした必修科目「社会安全体験学習」を受け入れるなど、体験学習を通して、危険への感受性を向上させ、問題解決能力を養う場としても活用されています。



【クレフィール湖東】

〒527-0102  
滋賀県東近江市平柳町22-3  
TEL: 0749-45-3880  
FAX: 0749-45-3875



センコー株式会社

〒531-6115 大阪市北区大淀中1-1-30-1500

www.senko.co.jp



新しい枠組みを創造すること…  
既存の枠組みを進化すること…  
「持続可能な社会」を構築すること…  
そこには、かならず人の「思い」が  
存在しています。

私たちは、そのような「人」の「思い」  
を理解し、共感したうえで共に成果を  
出したいと考えています。

ましてや、その規模が大きくなれば  
なるほど、多くの人々の「思い」が  
重なりあい、大きなものとなってきます。

時には多くの人々の「思い」を調整し、  
時には多くの人々の「思い」で交渉し、  
時には多くの人々の「思い」を説得し、  
時には多くの人々の「思い」に叱られ、  
時には多くの人々の「思い」でお願いする。  
…最後には、その「思い」の一部に  
なりたいと考えています。

現場主義のロジスティクスサービスを  
提供する合通では、みなさまの「思い」  
を探求しつづける「人」をご提供したい  
と考えています。

株式会社 合通

〒553-0003 大阪市福島区福島5丁目3番8号  
TEL.06-6458-2551(代表)  
<http://www.gotsu.co.jp>



## 編集後記



世界文化遺産で国宝「姫路城」の大天守保存修理事業が3月に終了し、3月27日から真新しくなった姫路城が一般公開され、連日多くの観光客が訪れています。今回の保存修理は、昭和39年の全面解体修理から45年が経過し、漆喰壁や軒、ひさしの傷みなどが激しくなってきたことから修理が行われたものです。

「姫路城」では、大天守保存修理にあたり、工事期間中にその様子を公開する見学施設「天空の白鷺」をバリアフリー対応により開館しました。また、登閣ルートをバリアフリー化するなど、坂や階段が多く、文化財の歴史的価値を損なう恐れがあり、バリアの解消工事には困難が伴う城郭において、車椅子利用者による見学環境を整える取り組みを行ったことが高く評価されております。

こうした歴史的建造物は、バリアフリー化が非常に難しいと言われていますが、保存修理事業に携わった多くの関係者の方々のバリアフリーに対する熱い想いが花を咲かせたものと思っております。

2020年の東京オリンピック・パラリンピックまで、あと5年余り、関西地方にもたくさんの外国人観光客が訪れると思います。世界に誇れる関西の観光地や都市、そして、公共交通機関等における接遇や市民サポーターのおもてなしも金色であってほしいものです。

公益財団法人関西交通経済研究センター

常務理事 土井 眞三

本誌は、競艇公益資金による日本財団の助成金の交付を受けて編集発行したものです。

**関交研** 春季号

2015年発行

編集発行 公益財団法人 関西交通経済研究センター  
編集兼発行人 土井 眞三  
〒550-0005 大阪市西区西本町1丁目7番2号(ウェスト・スクエアビル 9F)  
TEL 06(6543)6291  
FAX 06(6543)6295  
e-mail a.kankou@kankouken.org  
URL <http://www.kankouken.org>

# 賛助会員制度とご入会のご案内

当センターは、関西経済圏における交通経済に関する総合的な調査研究を行い、関西の社会、経済の発展に寄与することを目的としています。

当センターでは、事業活動をご活用いただきますとともに、事業運営につきましてご支援を仰ぐために「賛助会員制度」を設けており、現在、数多くの法人会員及び個人会員皆様方にご協力をいただいておりますが、当センターの事業活動を一層活発に推進するためには、より多くの皆様方に賛助会員となっていただき、財政基盤の更なる強化を図っていく必要があります。

皆様方におかれましては、当センターの事業目的並びに「賛助会員制度」をご理解いただき、ぜひともご入会、ご支援のほどよろしくご願ひ申し上げます。

## 賛助会員には次のような便宜がございます。

- 1 当センター主催の講演会、セミナー等への優先ご出席の取扱い
- 2 当センターに対する交通経済及び観光に関する調査研究の委託
- 3 当センター作成の資料、定期刊行物及びその他の報告書類の配付
- 4 当センター備え付け資料の閲覧及び借り出し
- 5 交通経済及び観光に関するコンサルタント業務の利用
- 6 調査研究に対する意見の開陳

なお、「法人賛助会員ご入会の際、基本財産に対する拠出金を納入しなければならない。」ことになっていましたが、平成 27 年 4 月 1 日より拠出金制度を廃止し、ご入会時のご負担を軽減させていただきました。

## 「賛助会員規程」(抜粋)

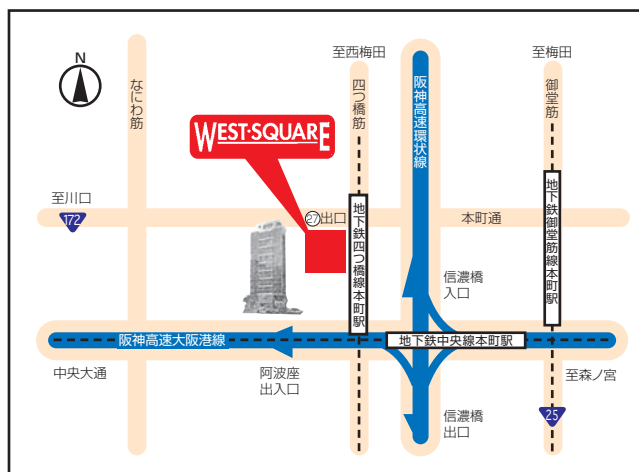
### (賛助会費)

第 9 条 ..... 賛助会費は、年間 1 口 1 万円とする。  
ただし、新規入会の際の口数は次のとおりとする。

- (1) 法人賛助会員 5 口以上 (2) 個人賛助会員 1 口以上

### (会費等の返還)

第 11 条 ..... 賛助会員が退会し又は除名された場合は、  
すでに納入した賛助会費及び拠出金は返還しないものとする。



〒550-0005  
 大阪市西区西本町1丁目7番2号 ウェスト・スクエアビル9階  
 TEL06(6543)6291 FAX06(6543)6295  
 e-mail a.kankou@kankouken.org  
 U R L <http://www.kankouken.org>