

2016.春季号 (No.133)

関 交 研
KAN KO 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

編集後記	46
審査報告 平成27年度 懸賞論文審査報告	37
審査委員長 小谷 通泰	
「踏切事故低減のための分析と提言」 入選論文2 大阪大学大学院工学研究科	31
江木 謙太 藤本 周平	
「世界の第一層都市の比較分析に基づく大阪の交通戦略の提案」 入選論文1 大阪大学大学院工学研究科	26
矢倉 俊雄	
表彰式 平成27年度 かんこうけん懸賞論文 表彰式 (平成28・3・14)	25
内山 仁	
「第24回かんこうけんコロキウム (平成27・12・1)」 コロキウム報告 クリエイティブ・ツーリズムによる地域活性化 国連世界観光機関 (UNWTO) アジア金洋センター	18
副代表 内山 仁	
「第25回かんこうけんコロキウム (平成28・3・14)」 コロキウム報告 「講演」地域公共交通再生の実現に向けて 両備グループ 代表兼 CEO 小嶋 光信	2
小嶋 光信	
「平成27年度 (第10回) サロンセミナー (平成27・10・6)」 「開会挨拶」 公益財団法人 関西交通経済研究センター 会長 野村 明雄 「近畿運輸局長挨拶」 近畿運輸局 局長 天谷 直昭 「講演」地域公共交通再生の実現に向けて 両備グループ 代表兼 CEO 小嶋 光信	2
野村 明雄 天谷 直昭 小嶋 光信	

第10回サロンセミナー

毎年度、賛助会員様はじめ多くの皆様にご好評をいただいております第10回目の「サロンセミナー」を2015年10月6日、大阪市内において開催しました。

講師には、各地で地域公共交通の再生等に取り組まれている両備グループの小嶋代表 兼 CEOをお迎えし、多くの会員並びに一般市民の方に参加をいただきました。



近畿運輸局長挨拶



近畿運輸局 局長 天谷 直昭

ただいま、ご紹介いただきました近畿運輸局長の天谷でございます。皆様方には、常日頃より国土交通行政に格別のご理解とご協力をいただいております。皆さまをこの場をお借りしまして、厚くお礼申し上げます。

また、関西交通経済研究センターにおかれましては、長年にわたりまして、交通経済のシンクタンクとして、さまざまな調査・研究へ取り組み、交通運輸の発展に多大な貢献を果たしてきておられまして、その尽力に心より感謝をいたしております。

さて、本日の第10回サロンセミナーの開会にあたりまして、一言ご挨拶を申し上げます。

私共、近畿運輸局が所管しております交通分野につきましては、本年2月に交通政策基本法に基づく、交通政策基本計画が閣議決定され、人口減少、少子高齢化、あるいは国際競争力の激化、南海トラフ地震などの巨大災害への対応など、交通を取り巻く社会経済情勢が変化する中、国民生活や経済活動に必要な不可欠な基盤である交通に関する施策を総合的かつ計画的に推進するため、国・地方公共団体・交通事業者・交通施設管理者・国民などの関係者が、責務・役割を担いつつ、連携、協働して推進していくとされたところですので。

一方、人口の東京一極集中が進む中、政府としましては、重要施策として地方創生に本格的に取り組んでいるところであり、その中で交通の果たすべき役割は高まっていくものと考えております。

これを踏まえまして、近畿運輸局といたしましても、交通施策にしっかりと取り組んでいかなければならないと考えておりますが、近畿地方におきましても、人口減少、少子高齢化が進む中で街づくり施策と連携しながら地域にあった持続可能な公共交通の維持確保を支援していくとともに公共交通の安心・安全の確保に積極的に取り組んでまいりたいと考えています。

次に観光関係におきましては、観光立国の実現に向けて、さまざまな施策を行っているところでございます。皆さまご承知のとおり、訪日外国人につきましては、順調に伸びておりまして、昨年の訪日外国人旅行者数は1341万人、そして、今年につきましては、8月までで、1287万人、そして、最新のデータでは、すでに1300万人を超えたと聞いております。

2000万人時代がいよいよ、現実のものになってきたというところではないかというふうに考えております。

こうした、訪日外国人の増加に対応するために、受け入れ環境の整備、観光旅行商品の一層の拡大、広域観光周遊ルートの形成発信など、世界に通用するような魅力ある観光地づくりを図り、地方にも外国人旅行者の活力が取り組んでいけるようにしていきたいと考えております。

広域周遊観光ルートにつきましては、関西広域連合、関西経済連合会、関西地域振興財団の三者から提出されました関西全体を周遊し、関西の特徴である文化・歴史や絶景に触れられる「美の伝説」というルートが本年6月に

開会挨拶



公益財団法人 関西交通経済研究センター
会長 野村 明雄

ただいまご紹介いただきました、公益財団法人関西交通経済研究センターの会長を仰せつかっております野村でございます。本日は当センターが主催いたします、サロンセミナーに本当に多くの方々のご参加をたまりまして誠にありがとうございます。また、天谷直昭近畿運輸局長様をはじめ、日ごろから何かとご支援ご指導をたまわっております。行政ご当局の幹部の皆様方には、公務大変ご多端にもかかわらず、ご臨席を頂戴しまして、改めて厚く御礼申し上げます。ありがとうございます。

さて、このサロンセミナーは、当センターの賛助会員の皆様だけではなく、広く一般の方々にもご参加をいただきまして、関西経済の発展に関する幅広いテーマにつきまして、毎回、各界の第一人者の方、有識者の方々からご高話をいただくものでございます。第10回目となります。今回のサロンセミナーでは、両備ホールディングス株式会社、代表取締役会長兼CEOの小嶋光信様をお迎えいたしまして、地域公共交通再生の実現に向けてと題してご講演をたまります。小嶋様には大変お忙しい中、ご講演をお引き受けいただきました。改めて感謝申し上げますとともに、厚く御礼を申し上げます。ありがとうございます。

ご承知の通り、小嶋様は各地域におきまして、旅客船事業、鉄道事業、バス事業など多岐にわたる公共交通事業の経営や、再生に手腕を発揮されてお

ります。

関西におきましては、ご存知の通り、南海電鉄さんから事業を継承されてから、今年度で10年目を迎えます。和歌山電鉄さんはご存知、「たま駅長」で、国内はもとより、海外におきましても大変有名でございます。

「たま駅長」そして「いちご電車」「おもちゃ電車」「たま電車」といった、魅力ある電車の導入や、あるいは地域市民団体と地元自治体との協働、連携を深められまして、数々のイベントを行うなど、国内外からの観光客や旅客の増加に努めておられます。

本日の講演では、和歌山電鉄さんをはじめ、各地における公共交通の再生への具体的な取り組みや、交通政策基本法関連法などへの関わりなど、地方交通制度の在り方につきましても大変参考になるお話をいただけるものご期待をいたしておるところでございます。

結びといたしまして、本日のセミナーがご参加いただいております皆様方にとりまして、今後のビジネス展開の一助となりますことを祈念いたしまして、今後ともあたためたいご支援をたまりますよう、心からお願いを申し上げます。開会にあたりましての挨拶とさせていただきます。本日はありがとうございます。

地域公共交通再生の実現に向けて



両備グループ 代表兼 CEO
小嶋 光 信氏

はじめに

皆様、こんにちは、両備グループの小嶋です。今日は日頃、お世話になっている行政の皆様をはじめ、同業者の皆様方にたくさんお越しいただいて、お話しさせていただけることを大変嬉しく思っています。

関西地区では、テレビや新聞等で私が猫を抱いて嬉しそうに仕事をしている姿が度々取り上げられていますので、よくご覧になっていて多いかと思えます。先般、和歌山電鐵のたま駅長が旅立ちしましたが、実は、たまちゃんは和歌山電鐵の再生が始まる日に私と出会って、駅長さ



観光庁から認定されました。今後、その形成発信に向けての取り組みを実施していくこととなりますが、近畿運輸局としましても、積極的に支援を行ってまいります。また、受け入れ環境の整備では、多言語対応の案内表示、あるいは無料公衆無線LANの整備などを推進するとともに、商店街・商業施設における免税手続きカウンターの活用を促すなど訪日外国人旅行者の観光消費拡大にも努力をしていきたいと考えております。

地方創生からの観点からも、国内外の観光客の活力を地域公共交通によって、地方に取り込み、交通政策と観光政策を一体化して進めることによって、地域の活性化に貢献できればと考えております。

本日は、地域公共交通再生の実現に向けてということで、両備グループ代表兼 CEOの小嶋光信様のご講演を拝聴できるということで大変楽しみにしております。

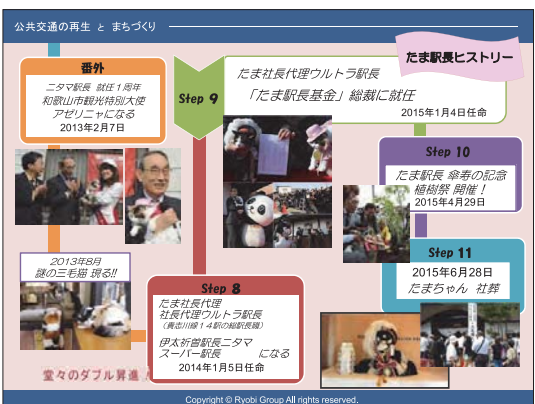
実際に交通事業を運営されている立場から地域公共交通の再生、活性化に関する貴重なお話もいただけるかということで、こういう機会は大変意義深いものであると考えております。

最後になりましたが、本日、ご参加の皆様方のご健勝と、このセミナーが皆様方にとりまして、有益なものとなりますことを祈念申し上げます、わたくしのご挨拶とさせていただきます。

んになってもらった猫ちゃんです。これまで一緒に仕事をずっとしてきましたので、貴志駅で社葬として皆で見送ってあげることにしました。そうしましたら、社葬の前日にNHKさんからお電話があり「小嶋さん、明日の社葬、あの貴志駅に何人行かれるかご存知ですか？」と聞かれ、「だいたいイベントですと300人から500人くらい인데、まあそれくらいじゃないんですか？」と回答すると、「いやいや、最低でも2,000人は行かれるでしょう」、「なんでそんなことがわかるんですか？」って尋ねますと、「グーグルで、貴志駅を検索している数が、もう2,000件を超えているそうです」と

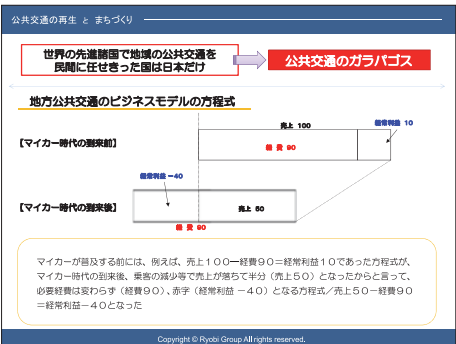
のことで、500人ぐらいいしか入らない猫の額みたく大きな駅の駅ですから、「これは大変だ！」とすぐ社員に指示をして60インチのモニターを2つ準備しました。

それほど、皆さんがたまちゃんを愛してくれていたのかと、本当に有難く思っています。今日は、私が公共交通の再生に関わってきた経緯や理由についてお話しさせていただきます、それが少しでも来場の方のお役に立つなら幸いです。



地方公共交通のビジネスモデル

私は、地方の公共交通のビジネスモデルは一体なんだろうと考え、「地方公共交通のビジネスモデル」をつくりました。

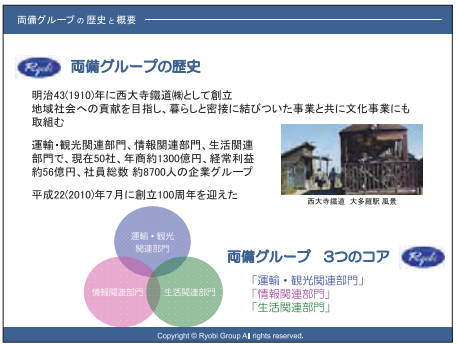


公共の交通のビジネスモデルの方程式」をつくりました。マイカー時代の到来前は、皆さん車を持っていないので、100人が100人、鉄道やバスに乗って、その時の売上に乗って100とし、仮に経費を90とする、経常利益が10%。非常に健全な成長性のあるビジネスモデルです。これが、マイカー時代の到来前、昭和40年代の初めぐらいまでの方程式です。

お客様は到来前の半分になっていきました。従って、売上げが100から50に減っていきましたが、必要な経費は変わらない。つまり、今まで100人乗っていた電車やバスの乗客数は50人になったからといって電車やバスの車両を半分にちぎって走るわけにはいかず、運転手さんを半分にするわけにもいきません。そうすると、売上げ50マイナス経費90は、イコール経常利益マイナス40となり、これがマイカー時代到来後の基本的な地方公共交通のビジネスモデルとなってしまう。これは、現実に出てくる赤字とほぼ同じ数字となっています。

西備グループの歴史

当・西備グループは、岡山県を拠点とする企業グループで、1910年に西大寺鉄道として、現在の岡山市東区西大寺（旧・西大寺市）で創業しました。

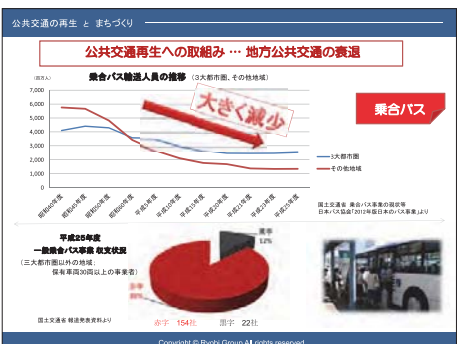


特徴としては、西備システムズという会社を中心とした情報関連部門（7社）に、約1,200人の社員を有していることです。現在、計50社、年商約1,300億、経常利益約56億。社員総数が8,700人の企業グループとなっています。

私は1999年、旧西備バスのトップになりましたが、その時の懸案事項が2つありました。一つは、お客様がどんどん減少していく鉄軌道やバス等の公共交通事業を一体どうやって後世へ残していくか。もう一つは、2010年7月に創立100周年を迎えるトップとして、その道筋をつけていかなければならない

ならば、もうこれは採算に合わない事業となってしまう。それをどう維持していったかという点、規制緩和の前はご承知の通り、国・自治体をあげて公共交通を守っていた。いわゆる補助金という制度で赤字負担をしてくることによって維持できていた。また、赤字の残り2割ぐらいを自分たちが引きずっていても、金融機関が公共交通は儲からない事業だけど潰れることはないからお金を貸してあげようとなったということになって、これも金融庁になって、赤字の事業に貸してはいけないということになって、これも金融庁の状態となりました。補助金においては、基本的に赤字を補ってくれる仕組みがなくなると、ほんの一部の交付へと変わった上に、金融の方では儲からない会社、赤字企業に貸したらいけませんよということ、たちまちのうちに全国で約31社、鉄道会社やバス会社がバタバタと潰れていきました。

ところが、バタバタ潰れても社会問題にはならなかった。それまで地域の鉄道会社やバス会社はその地域でも歴史のある会社が多く、交通事業の他に不動産等の色んな事業を手掛けることによって収益をあげて、財産を持っていく。従って、その31社も、こともなげに再生されていきました。



まず、地域公共交通を次世代へ残すために、ヨーロッパの公共交通は一体どうなっているのだろうと思いついてみました。基本的に先進諸国の中で、地域の公共交通を民間に任せ切った国は日本しかありませんでした。それを知った時には本当にびっくりしました。

日本は「公共交通のガラパゴス」と言ってもおかしくない状態だったということです。これはもう全く皆さんが持っている常識とは違って、公共交通についていうのは民間がするものだという

ことが大事なんですよ。」とアピールしました。そうしていかないと地域もたないんです。これは、まさに今、叫ばれ始めた「コンパクト&ネットワーク」という未来ビジョンのものになってきている考えです。我々は「歩いて楽しいまちづくり」。特に地元・岡山で市民運動をされている「RACDA（ラクダ）」という、路面電車の良さを広めていこうという市民団体ですが、全国各地に行って両備グループではこんなことやっているよと広報・宣伝して下さって、全国から「どうやってたら生き残れるの？」等という質問やお問い合わせが次々と来るようになりました。

■公設民営の実証実験 第1号（津エアポートライン）

その中の一つが三重県の津市。実は中部国際空港ができる時に愛知県との競争に負けて、三重県は空港がない県になった。陸上では津市から1時間40分。海上で行くと40分で国際空港へ行ける。なら、海上アクセスをつくらうというのでコンサルティング業者を入れて、一生懸命やったら5つくらい航路ができるんじゃないかということ、四日市市から始まって、5航路が名乗りを上げましたが、どの企業も相手にしてくれなかった。それで、津市の助役が「こんなにコンサルティングが儲かると言っている航路を、どうしてどこも手を上

公共交通の再生とまちづくり

国産グループ

公共交通再生への取組み

- ◎ 津エアポートライン (三重県津市：2004年)
- 松阪航路 (三重県松阪市：2009年9月再生・復航)
- ◎ 和歌山電鐵 (和歌山県和歌山市：2005年)
- ◎ 中国バス (広島県福山市：2006年)
- ◎ ハロー・トーキョー (東京都江東区：2008年)
- ◎ 神戸ベイクルーズ (兵庫県神戸市：2010年)
- ◎ イースタンエアポートモーターズ (東京都大田区：2011年)
- ◎ 井笠鉄道 (路線バス) (岡山県笠岡市：2012年)

Copyright © Ryohi Group All rights reserved.

■ヨーロッパは公設民営

ヨーロッパ各国は、公設公営でしたが、地域の公共交通というものは民間では維持できないという事実から、現在は基本的に公設民営という形で運営しています。

フランスでは、「移動権」という権利を認めて、地域の公共交通を守る体制ができています。どうしてそのような体制ができたのか？という点、ヨーロッパは、アメリカで起こったことを、じっと見ていたんです。アメリカで自動車王国ができていく過程を見ると、自動車メーカーが道路と並行する鉄道会社をほとんど買収して、鉄道を廃止していったわけです。すると、競争相手がなくなり、自動車がアメリカの移動手段の中心になっていきました。その様子を見ていたヨーロッパは「これは危ないな」と考えたんです。いわゆる自動車の運転ができない人たち：子どもや学生さん、免許を持っていても高齢となって運転が困難になった人たちの移動はどうするんだ？となりました。

こんなことをしたら、基本的には国のネットワークがなくなってしまう、ごく一部の所しか公共交通が存在しないことになってしまいます。そこで、先ほども言ったように、公設民営という形で残すことを決めて今日に至っているわけです。

これからは、いわゆる補助金政策の形から公設民営という形への変換が、地域公共交通というものが残りうる最後の手立ても知れません。そこで、2000年頃からご当局、鉄道やバス協会も行って色んなお話をしましたけれど、「小嶋さん、そんな社会主義的なことはやめよう」、「補助金制度に勝るものないよ」という反応が大半でした。基本的には、「車両であるとか、輸送手段を行政が用意してくれて、オペレーターだけを民間がやる。そんな都合のいいことをできるはずがないじゃない」と全く相手にしていただけませんでした。

げてくれないうららう…。調べて下さい」と我々へご依頼がありました。「じゃあ、ボランティアで調べて差し上げましょう」ということで調べてみたところビックリしました。コンサルティングがどうやってこの需要予測をしたかという単純なんです。

5航路つくるとどれぐらいの船舶がいる。その船舶を使ってどのぐらいのコストがある。そして何回ぐらい走らせれば、地上から行くより競争力がある。地上の鉄道で行くと運賃がいくら、海上で行ったらいくらぐらいなら採算が取れるようになる。要は逆算してつくっているんです。

いわゆる、コストを償うためにはどれぐらい乗船客数が必要かという需要見込みを需要だと言って、利益を出しているということが分かりました。それで分析をし直したら、当初予測した半分以下のお客さんだろうということ、三重県につくる海上アクセスは、一切、民設民営ではできません。やるとするならば、公設民営しかありません。しかし、基本的には生活航路でないと住民からの色んなバッシングを受けるかもしれない。従って、もしおやりになるのであれば住民の意向をしっかりまとめられて次の段階へ行くようにされないといけないよ」と回答しました。すると、当時の市長さんが「それじゃあ」ということで、住民の意向を調べました。90%以上が「海上アクセスが必要である」との結果で、三重県の県庁所在地としては、やはり、国際空港とのアクセスが大事である、海上アクセスをつくれるようプランして下さいということになり、本当に100%シェアな公設民営方式をご提案しました。基本的には船、港、そして切符販売所、駐車場等々これは全て行政がつくり、オペレーションだけを民間が行う。そして、運営は基本的には民間会社が単独出資。それから、運営についてはその運営会社に100%任せ。そして、公側はいわゆる基本的な公設部分の責任を100%持つ。民間については民営の部分について100%責任を持ちます。そして、どんなことがあっても、赤字補てんをして下さいとは一切申し出ません。いわゆる、

このままにしていくと、恐らく私の分析では日本の半分ぐらいの地域では地域公共交通はなくなってしまう、ネットワークが切れる。実は幹線も切れていくのです。よく言うのですが、山の小さな裏を流れている小川を全部堰き止めて大河が流れるか？ということと一緒です。大河と言うものは小さな湧き水から小川になって、それが寄り集まって大河になる。我々の公共交通というものも、いわゆる支線、幹線というもののそれぞれ役割の中で成り立っている。もしも、儲からない所をブツブツ切っていくとします。それでも、今、儲かっている所は変わりなく儲かるか？という点、それは大間違いで、必ず儲かっていた所も減少してくる。各所はネットワークでつながっているのですから、それが当たり前です。

■公共交通再生への取組

両備グループでは、2000年から公共交通を利用して「歩いて楽しいまちづくり運動」というのを始めました。

「これからは公共交通に乗りましょう！」と提唱して、シンポジウムも開催しましたし、テレビやラジオ、新聞を使って、「これからは環境に優しい公共交通を使って移動するのが中心になりますよ。これからはスローリズ化した都市スタイルから脱却して、郊外からインフラの整った街の中心部に住み替える

公共交通の再生とまちづくり

国産グループ

まちづくり、地域づくりのポイント

公共交通の再生への取組み

- エコ公共交通大岡山かやま幹線 (岡山市)
- 津エアポートライン (三重県)
- 和歌山電鐵 (和歌山県)
- 中国バス (広島県)
- ハロー・トーキョー (東京都)
- 神戸ベイクルーズ (兵庫県)
- イースタンエアポートモーターズ (東京都)
- 井笠鉄道 (岡山県)

21世紀のまちづくりへの取組み

- 歩いて楽しいまちづくり運動
- おかもまインターパークス～出石小学校跡地
- 新築事業～岡山高島屋の再建 etc.

公共交通

- 緑地開放のツルのふもと
- 安全・安心・エコで健康
- やさしい電 etc.

忠恕の経営

Copyright © Ryohi Group All rights reserved.

両備グループには、「両備グッドシステム」という人件費を半分にする仕組みがあります。基本的に公共交通の場合、全て仕事は縦割りです。大都市圏は、朝から晩まで切れ目なく運行されているので縦でも良い。ところが地方では、忙しいのはたい朝晩の通勤・通学ラッシュだけです。極端に言うとうとう4時間ぐらいの間はてんこ舞いの状況で走ります。ところが、昼間になると30分に1本とか、場合によっては1時間に1本程度の運行で十分なんです。

しかし、運転士は8時間雇わなければならない。4時間のために8時間分の賃金を払っているのと同じなんです。結果、大手事業者と比べると、ほぼ倍の人件費。だから、どこの路線も採算が取れず、維持できなくなる。

両備グッドシステムとは、簡単に説明すると、業務を縦割りだけでなく横割りでも考えて、一人何役もこなすシステム。つまり、手が空いている人が業種の垣根を越えて何でもする（手伝う）システムです。例えば、昼間の便数が少ない時間帯には、手が空いている運転士が助役の役割や、車両やホームの清掃、時刻表のポスティング等をして、8時間フルに働けるようにいろいろな仕事を割り振る。そうすると大体70%ぐらいの人員で運営できるようにになりました。和歌山県の平均賃金は、大手事業者の約70%の賃金です。地域の公共交通は、その地域の賃金水準に合うようにするのは基本です。東京や大阪並みの賃金を和歌山で払っていたら、どんなに頑張っても赤字にならないのが当たり前です。0.7の人員を、0.7の賃金でやりますから、人件費は49%。自動的に50%程度になります。

引き受け時の南海さんからのご要望の一つに、社員をできれば全員引き受けてもらいたいという事項がありました。こちらも業務に慣れた社員さんがいるのは有難いので、「では、全員お引き受けしましょう」とお答えしましたが、様々な問題等もあり、結局、全員、南海さんへ戻られることになりました。ですから、開業時に運転士ゼロになる事態が起こったんです。でも、

基本的には民間の責任において運営するというプランをつくりました。当時の知事が「それ、いいじゃないか」と仰って、じゃあ、三重県は1社ということにして、津市に作るということになって、公募をすること、タクシー会社1社しか応募がありませんでした。海上交通をやったことのない会社に任せるのは危ないということになって、結果的には津エアポートラインを我々が引き受けることになりました。開通当初は、ちょうど、万博と中部国際空港の開港というビックイベントが2つあったこともあり、本当にビックリするぐらい上手いプロジェクトでした。現在は松阪航路も再生を引き受けて、運営していますけれど、この津エアポートラインが、実は、「公設民営」の実証実験の第1号でした。

■和歌山電鐵貴志川線

津エアポートラインをやった、「この方式が案外使えるかもしれないね。小嶋さんが言っている公設民営はじょうつとしたら利用できるんじゃないか」となったこともあり、先ほどお話ししました南海電鉄さんが貴志川線をやめるとなった際、地元住民の皆さんが「こりや大変だ！」というところで、2005年、「貴志川線の未来をつくる会」代表の濱口さんを中心に約6,000人が集まって、存続へ向けての様々な取

公共交通の再生とまちづくり

◎和歌山電鐵 貴志川線

- *年間5億円の赤字を公設民営方式で経営力で、2010年度40百万円以下の赤字に削減し、補助金約40百万円を返上
- *過去乗客年率 5%減で、2005年度192万人が、2013年度224万人へ約17%増加

和歌山電鐵の再生が順調に進んでいる要因

- *初代の常務取締役への発令・・・安全とコストの確立
「朝晩は乗る方の乗務、昼間は常」の方針を命ずる
- *市民団体の熱心な協働と、県と2市（和歌山市、紀の川市）がしっかりとまわり、行政協力をしていること
- *年間80件程度のイベントをはじめ、いちご電車・おちや電車・たま電車という魅力ある電車の相次ぐ投入に加え、三毛猫の「たま駅長」の存在が大きい

Copyright © Ryobi Group All rights reserved.

南海さんとはずっと仲良くしているので、「運転士を養成しなきゃならないから教育・研修をお願いできませんか」とお願いして、全国から運転士候補生を集めて、全員6ヶ月ほどしっかり教育して、和歌山電鐵の運転チームをつくりました。そして、常務には、我々、両備バスの西大寺営業所の所長を抜擢して、「甲種の運転士の資格を取って来なさい」と命じました。当時は、彼は54歳でしたが、甲種の免許を取りました。

運転をする人達は、朝は一生懸命運転して、暇な時には駅に戻って駅の掃除をしたり、12月になるとサンタの格好をして飛び回ったり、もちろん、本業に支障が出ない範囲で、実に色々な業務をしてくれました。そのチームのつくり方が比較的上手くいったこともあり、なんと5億の赤字が年間8,200万円の赤字で運営する計画ができ、実際には補助金の4,000万円ぐらい内で運行ができるようになりました。

経営再建に際して、老朽施設にはほとんど補修費がついていなかったのですが、まず、老朽施設等の補修費が必要になりました。さらに、燃料の値上りによって動力費がものすごく増えました。そのために、とにかく通常の経営ができない状態になって、改善するために徹底的にお客様を増やさなければならぬ事態となりました。それまで年々5%減だった乗客数が、192万人から224万人へ増加して、17%ぐらい増えるようになりました。当時、乗客は絶対に増えないと言われていた中で、この和歌山電鐵で「公設民営」方式が実現できるようになった大きな理由の一つは、地域の皆さん方が非常に熱心だったことで、もう一つは行政の皆さん方、和歌山県・和歌山市・当時の紀の川町・貴志川町の行政の皆さんが本当に一生懸命、応援して下さいました。そして、その時のご当局が「小嶋さんの言う公設民営、まあやってみようか」ということで、この公設民営というものが超法規的に認められることにもなりました。

行政が保有する設備や施設等を事業者が無償貸与するという形で、1種業

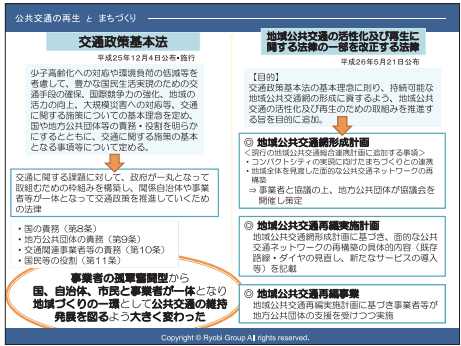
り組みを開始されました。これは素晴らしい運動でした。

1,000円ずつ集めて、「乗って残そう貴志川線」という名文句で。実は、地域公共交通の再生・存続で一番大事なのは、地域が支えるっていうことで、基本にそれがなくて、行政だけが支えるのでは成功はしません。行政はあくまでも住民、国民の意向を開きながらやっていくのが基本です。通常、私が全国各地から頼まれて再生の現場を見に行くと、ほとんど行政の方が心配されて、「このままじゃいたら大変になる！」と、補助金をつくらせて経済団体等に頼んで存続運動を展開される。皆さん、「どうしても残そう」と仰るんですが、運動をしている人達を調べてみると、ほとんど公共交通を利用されていない方々なんです。

津エアポートラインもそうですが、地域協議会の他に運営委員会と仰って、お客様、利用者を中心にして、それに学識経験者や行政の担当者等に入ってもらいながら、それを羅針盤にするという組織を会社の中に別途つくって、基本的には補助をどうするかという、そこを支援するかどうかで大きなことを決められるのですが、実際に足下のところでは、利用者を中心にしてやっついていかなきゃならないということです。その市民団体の皆さんが、我々の所へ来られて、「何んとかならないか」と仰るので、「それじゃあ、公設民営でプランを考えてみましょう」ということで、考えました。

基本的には公設民営にする。しかし、当時は法律上、なかなか実現困難だったんですね。公設民営にしてしまったら第3セクター、2種、3種と分けなないといけません。当然のことながら、2種、3種があって運行するという流れが一般的でしたが、この公設民営方式は単独出資で運営・運行するのです。この貴志川線は、その当時、約3億円の収益で約5億円の赤字を出している、聞きしに勝る赤字路線でした。

公設民営をするにあたり、多くの経費削減をしていかななくてはならない。



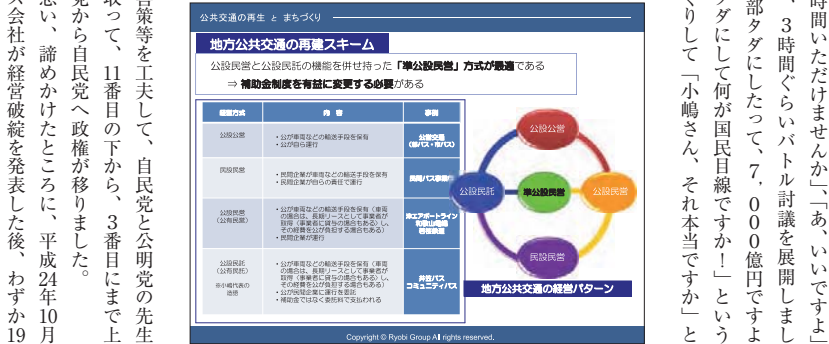
これを軸にして、政権が自民党から民主党へと変わる直前に「交通権」としてマニフェストにも入れていただきました。地域公共交通の交通権ということで10年間、この地域公共交通を先進的な産業へと切り替えるために約2,000億円という試算を出して、計画していただきました。

やっと、これで地域公共交通はなんと助かるとかと思っただけ矢先、なんと民主党政権になってしまいました。民主党政権になったら一転して厳しい対応になりました。さすがに私も、もうこれはダメ:だと思いました。でも、地域公共交通の未来のためには、そこで諦めるわけにはいかないで、民主党のマニフェストを読んでみると、公共交通の「こ」の字もなかったわけです。そして、高速道路2兆5,000億円をタダにするという項目を見ても、私は地元・岡山選出の3人の民主党の衆議院議員に直接電話をしました。

の規制緩和の弊害で、地方の公共交通は今後、大部分がなくなってしまうよ」とお話ししたことが契機となって、できたのが「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律」です。すでに現状は法律を変えないとどうにもならないところまで来てしまっている。が、運送法を変えるのは不可能だ:と言うことで、すぐに、自民党の中に「地方公共交通活性化委員会」というワーキングチームをつくって下さって、その検討会議等で話をさせていただきました。

「ちょっとお話があるんですが、お時間いただけませんか」「あ、いいですよ」と全員来て下さいました。そして、3時間ぐらいバトル討議を展開しました。「海も陸も地域の公共交通を全部タダにしたって、7,000億円ですよ。2兆5,000億円の高速道路をタダにして何が国民目線ですか!」というお話をしたら、議員さんが、びっくりして「小嶋さん、それ本当ですか」ということで、「こりゃ大変だ!」、

当時、国土交通省の政務官だった方と、どこに走って行っただった方と、すぐに、すくと呼ばれて、検討会議を開くことになりました。私は、いわゆる公設民営による抜本改革しか地域公共交通を救う道はないというお話をしました。そうして、交通基本法のワーキング会議で検討されましたが、当然、与野党ともに賛成して下さいらないと法律はできません。元々、交通基本法は職域を守るという労働組合側が提出されたもので、非常に評判の悪い法律でしたが、中を全て入れ替えて、どうにか改善策等を工夫して、自民党と公明党の先生方にお願いして回って三党合意を取って、11番目の下から、3番目にまで上げて通るかと思ったら今度は民主党から自民党へ政権が移りました。



者として鉄道の運行をすることになったわけです。先ほども言いましたが、実は、南海さんが本当に応援して下さいました。普通は自分達が手離した路線を他の業者が入って運行するとなれば、なかなか協力的に出来ないことが多いのではないかと思います。南海さんが陰になって日向になって、応援して下さいましたことも再生が上手くできた要因の一つだと感謝しています。

中国バスの再生

和歌山電鐵の開業と同じ年、広島県福山市を拠点とする中国バスが3ヶ月で経営破綻するという事態が起きました。広島県の東部半分と、岡山県西部の一部を運行している地域では非常に大きな会社で、かつては社員が3,000人もいた会社でしたが、破綻直前には300人ぐらいになってしまっていて、ついに経営破綻となって、広島県内には助けられる会社がないと、私のところへ当時の社長さんが訪ねて来られました。

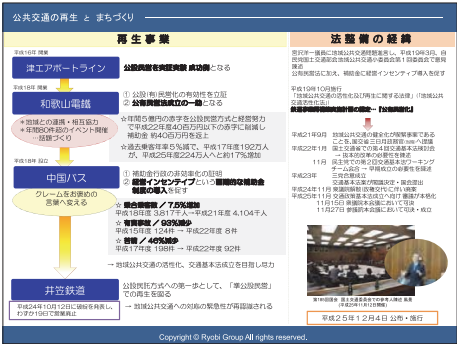
その時の社長の様子を見て、お引き受けすることを決心しました。この中国バス、なぜ経営破綻にまで追い込まれたか分からなかったんです。が、再建を手掛けるようになって、なんとバス車両が我々の購入額より1,000万円ほど高かった。燃料はリッターあたり10円高かった。部品は3倍だった。金利が倍で、人件費は黒字経営している我々よりも高かった。本当にびっくりしました。その時に、「社長さん、なんでこんなに大盤振る舞いしちゃったの?」と尋ねると、「コストダウンしたら補助金が減るんですよ」との回答で、「赤字が出るんだったら、経営努力をして減らすのが当たり前でしよう?」、「経営努力をすればするほど補助金を減らされて苦しくなるから、基本的にコストダウンはやりません」と、これが、補助金政策の怖さで補助金をたくさんもらうために経費削減等の経営努力をしなくなる(できない)という、経営のモラルハザードが起こってしまうことが分かります。

さらに、この中国バスには、日本最悪・最強と言われた労働組合があり、年間で12回もの争議行為をやっていました。両備バスの社員も、「中国バスの再生はとて無理ですからやめて下さい」と言いましたが、鉄道部門だけを再生すれば公共交通が助かる訳ではなく、鉄道もバスも一対ですから、バス部門の会社も再建に努めようという決意しました。

結果、1〜2年ほどで、お客様は7.5%増えました。事故は124件が8件、ほとんどの事故がなくなりました。これはもう本当にびっくりしましたが、何と通勤・通学用の定期の売上がゼロだったんです。これだけの大きなバス会社で、「どうしてか?」って聞いたら、「いつストが起こって連休するか分からないから定期は怖くて買えないです」と。定期券は乗らなかつたからと言って、その分を返してくれる訳じゃありませんから、お客様は定期を購入されないので、これは、通常のバス会社で考えますとすごいことです。

地域公共交通の活性化及び再生に関する法律の成立

中国バスの再建を手掛けることになって、福山を地元とされる衆議院議員の先生がご挨拶に来て下さいました。「地元を助けて下さってありがとうございます。2000年、2002年と仰るので、「まだまだ到底安心はできませんよ。2000年、2002年



こに経営努力は出てこない。そのため、先ほどもお話ししたような、たくさん補助金をもらうために経営努力をしない（経営努力をしなくても良い）という、間違った状況が生まれてくるのです。

先ほども少しお話ししましたが、実は和歌山電鐵の再生に取り掛かる際に沿線を1駅ずつ全部自分で歩いて確認しました。まずは自分の目で現状を見に行きます。1駅ずつ歩いて歩き回ると、「なぜこの鉄道はでたんだろう？地域住民とはどんな関わりがあるのか？」等々が分かってくる。和歌山電鐵は、竈山神社と日前宮、伊太祈曽神社という、伊勢神宮に匹敵する歴史と格式のある、由緒正しい3つの神社を参詣するためにつくられたルートなんです。沿線地域を歩いてみると、そのことが忘れ去られていることが分かりました。そして、県道を調べてみるとクランク状になって、通勤・通学時には大渋滞が発生してバス路線では定時性が確保できないことが分かり、鉄道が有利であることが分かりました。ただ、南海さん時代には乗客数が毎年5%減っていく状況で、歩き回ってみると「あ、貴志川線はまだ走ってたの？」との声が多々聞かれた鉄道でした。そこで、「知ってもらおう、乗ってもらおう、住んでもらおう」というスローガンで、まず、地域の皆さんに知ってもらおうために「いちご電車」というユニークな電車をつくりました。これは貴志という終発着駅が苺の産地だったことと、お客様との「二期一会」を大切に運行したいという意を込めて、「いちご」と命名しました。

■たま駅長ヒストリー

2006年4月1日、初めて「たま駅長」に出会いました。和歌山電鐵貴志川線のオープンセレモニーが終わって帰ろうとしたその時、駅の横にあった売店のオーナーである小山のおばちゃんが、「社長さん！」って叫んで飛んできました。

「うちのたまちゃんのお屋が公道にかかるから撤去するように言われた

日間で全ての路線を停止するという大事件が起きました。

この時に、国や岡山県・広島県はじめ沿線の各市、町から「小嶋さん、どうにか運行停止とらないよう、井笠鉄道を再生して下さい」との熱心な依頼があり、対策方法を急いで調べてみたところ、公設民営では困難でした。なぜかと言うと、路線が全部赤字で、収支率が50%以下……これはどうにもならない。「この状況では公設民営でなければ無理ですよ」とお話しすると、市や町の首長さんたちは、「もうこれはしょうがない。小嶋さんの言う方法しかない」ということで、公設民営方式を緊急避難的措置として行いました。「公設民営」とは、車両などの輸送手段を公が保有して、民間企業に運行を委託する方式で、補助金ではなく委託料として支払われる方式をいう私の造語です。

■交通政策基本法の成立

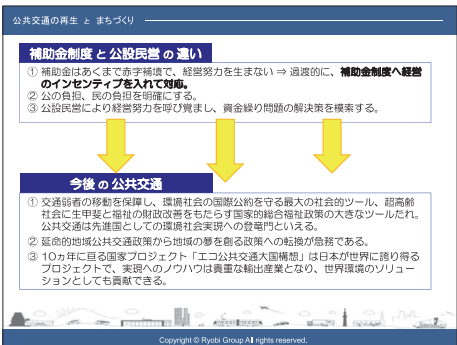
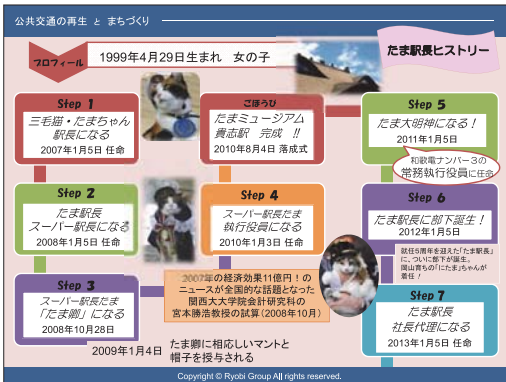
この井笠鉄道的一件がきっかけとなり、「やはり交通基本法は必要だね」という意見がアチコチで叫ばれるようになり、再議論されることになりました。交通基本法が、今度は「交通政策基本法」という名称となり、平成25年11月12日に衆議院国土交通委員会を参考人として、その必要性を陳述したところ、翌月12月4日に公布されるという猛スピードでの法成立となりました。我々・両備グループが今まで手掛けてきた公共交通の再生は、公設民営を一般常識化するために、法制度というものを刷新していかなくちゃならない。そのために、実際の再生を通して、ずっと持論の有効性等を立証してきました。交通政策基本法という法律は、これからは事業者の孤軍奮闘型から「国・自治体・市民と事業者が一体になり、地域づくりの一環として公共交通の維持発展を目指す」という内容で、我々が今まで地域公共交通を再生してきた骨子を中心となりながら形成されていき、それに伴って「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律の一部を改正する法律」が発表され、今度は地域の

んです。住むところがないから駅に置いて下さい」そして、「社長さん、うちの三毛猫はね、男の子だったから300万円。女の子でも100万円はする三毛猫なのよ」と言われて、私の遊び心に火がついて、たまちゃんに会いに行きました。すると、この目です。見た瞬間、脳がキューッと回ってですね、何とか駅に置いてあげよう！と思いました。でも、駅はペットを置くようにはできていない。何か問題が起こったら大変だ！。そこで、おばちゃんに言ったんです。『おばちゃん、たまちゃん、置いてあげられるけど働いてもらいますよ』って言ったら、おばちゃんは「猫がどうやって働けるんですか？」と怒りました。「たまちゃんには駅長さんになってもらいます。すると、『うれし！』と。そして翌年の1月5日、猫のたまちゃんが駅長に就任するという広報をしました。当日、貴志駅はなんとマスコミでいっぱいでした。『NHKから？』『はい』『今日何を発表するか知ってるんですか？』『今日は、ネコの駅長の就任式でしょ？』『NHKの本局の方が、地方の鉄道の駅長さんのために、取材に来られるの？』。そして、NHK本局の女性アナウンサーが中心になって

交通網を形成する、いわゆるネットワークという形につくり変えられていったということです。

地方創生の基盤になるもの一つは、やっぱり、地域の公共交通であり、公共交通を守らなくちゃならないという流れになってきて、今後の展開は速まるのではないかと思います。交通政策基本法に「財源を確保すること」を入れていただきました。基本法は、やはり基本法は、絵に描いた餅です。地域

公共交通の再生のスキームは、公設公営に対する対極としての民設民営。これに対して、公設民営という望ましい方式。過疎地域で有効な公設民営。この他に準公設民営と呼んでいるのは、民営に近いところは準公設民営と呼んでいて、いろんな方式があります。実は3年前に、一般財団法人 地域公共交通総合研究所を設立して、全国各地での再生方法を提案するようになって、今、いくつかの地域鉄道再生のお手伝いをさせていただいています。補助金制度と公設民営の違いを簡単に言うと、公設民営をすることによって公の役割、民の役割をキチンと区別して分担する。民の役割は地域の公共交通を維持する担い手として利益を出せるように経営努力をし、税金を納めるという健全な企業体質となるよう目指すことが重要です。補助金はいくらもあっても、赤字の補填だけですから、企業としての健全性は生まれません。



かんこうけんこうキョウム

(平成27年12月1日)

クリエイティブ・ツーリズムによる地域活性化



国連世界観光機関(UNWTO)アジア太平洋センター
副代表 内山 仁氏

だいているところがございます。

今日は、我々のやっているようなことを簡単に紹介させていただきます。あと、こんなことができたらいいなというような、ことなども簡単に触れさせていただけばと思います。

まず、講演の前に資料を2つお配りさせていただいております。1枚紙の、「UNWTOについて」というのを簡単にまとめさせていただいているのと、ツーリズムハイライトという冊子の方をお配りさせていただいております。

UNWTOの重点項目

私ども、UNWTOの重点項目として、6つの項目があります。

①観光の世界的な地位向上、②観光の競争力向上、③持続可能な観光開発の促進、④観光の貧困軽減や社会開発における貢献を促進、⑤知識の共有、教育、能力開発の支援、⑥パートナーシップの構築。これらを基本として事業を進めているところです。

特に最近力を入れているのは、「観光の競争力向上」と「持続可能な観光開発の促進」でございます。

はじめに

ただいま、ご紹介いただきました国連世界観光機関アジア太平洋センターの内山でございます。

どうかよろしくお願いたします。今年の10月1日に、奈良の事務所に着任してまいりまして、今日でちょうど2ヶ月でございます。

以前、観光庁の立ち上げに少し携わったことがありますが、それほど観光行政の経験がございませんので、いろいろな方々のご指導をいただきながらやらせていた



「観光の競争力向上」というのは、本部の事務局長などがトップセールスと言いますが、ハイレベルでいろんな方々に会って、それで観光産業の地位を上げていくというような活動を行っています。

また、「持続可能な観光開発の促進」ということで、よく、サステナブルツーリズムという言い方をさせていただいておりますが、こういうところをメインに

の共同記者会見。すると、最後に目がキーンとなったんですね。「社長さん、ネコの駅長がどんな駅長業務ができるんでしょうか?」「猫は、マスコットでしょ?」所詮、お遊びでしょ?という意味が込められていました。『はい、この鉄道はお客様が少なくて廃線の憂き目に遭おうとした鉄道です。従って、たま駅長の主たる業務は客招きです』と招き猫の格好をしたのです。そのやり取りの様子をNHKの21時の全国ニュースで放映されました。瞬間的にどかん!と、たま駅長ブームに火がついて、お客様がどんどん増え始めたんです。あの子はマスコットじゃないんです。ウチの正式な社員ですから。たま駅長は、なんと何も教えないのに翌日から帽子をかぶって、改札台にあがって、朝の6時から夕方5時まで、お客様の御見送りやお出迎えをし、そして暇な時にはプラットホームの安全確認をしたんです。

その様子がインターネットや、マスコミ等で流れて、翌年には年間11億円の経済効果を生んだと大学の先生が研究発表され、1年間で課長職であるスーパー駅長になりました。而備グループでもそんな短期間で昇進はたまちゃんが初めてです。そして、今度は執行役員になり、たまミュージアムという楡皮づくりの屋根の駅をつくりました。すると、今度は、県知事さんが「観光招き大明神」という称号を下さって、ついに、常務執行役員にも就任しました。そして、2013年には社長代理になったわけです。

おまわり

お話しいたことは、まだいっぱいありますが、新しい制度をつくっていく中、少子高齢化で60%の自治体が半分の人口になり、いずれ消滅してしまう自治体が2割あると言われている現状で、地方公共交通をどうやって守っていくか。一つはこの公設民営という交通システムと、基本的には国・自治体そして市民が一体になって公共交通を残すという三位一体の世論形成が必要不可欠です。と、同時に、財源の確保、道路財源2兆5000億円の約10%

2,000億円ぐらいを確保することによって、10年間ぐらい思い切った次世代の先進的な公共交通へと変換していく。それが実現できれば、「公共交通」が新たな産業として、地方創生を助けて発展していけると思っています。ぜひ、皆さんにもご協力いただいて、実現させたいと願っています。

ご清聴ありがとうございました。

最後に

経済環境

1. 2021年まで日本の構造不況が続く
2. これから6年、日本の経済成長は±0
東京・首都圏...約+3%、地方...約-3%

地域公共交通を「再生」するには

Copyright © Ryobi Group All rights reserved.



具体的には、「パートナーシップの構築」ということで、上の写真、一番右にいらっしゃる方がリファイ事務局長になりますが、訪日した際における、いろんな支援を行ったり、こちらにございませうように、例えば奈良にいらつしやった時に私どもの方でいろいろアレンジさせていただきました、こうした機会を通じて日本に対する理解を深めていただくといったようなお手伝いをさせていただいております。

そして教育・訓練の機会の提供ということでは、一昨年はCLMV、カンボジア・ラオス・ミャンマー・ベトナムの方を日本に招きまして、観光関係の教育・訓練を実施したところでございます。

持続可能な観光開発ということでございますが、例えば去年実施したセミナーでございますが、「モンゴルの遊牧文化と観光に関する国際セミナー」ということでやらせていただきました、モンゴルの方をお呼びしまして、持続可能な観光開発を通じて、これをもって地域社会を活性化していく。これを日本とモンゴルの間で、セミナーという形で勉強させていただいたところでございます。



また、東南アジアにおける持続可能なクルーズ観光開発というところを進めております。こちら、実際にその、クルーズ船が着くと、非常に環境負荷の面でも大きなところがありますので、環境を破壊しないような形で、持続可能な観光というのが実現可能か。こんなところを議論させていただいているところでございます。

情報の発信ということでは、お配りしております「ツーリズムハイライト」という冊子という形で、世界の観光に関する統計の情報を国内外に発信していくことをやらせていただいております。実はトレーニングの他に、



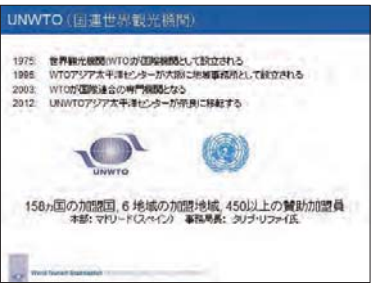
昨年、奈良観光統計ウィークを開催させていただきました。前半は経済協力開発機構（OECD）・EU統計局との共催で、初めてアジアで観光統計に関する会議の開催があり、後半はUNWTO観光統計スペシャルワークショップを開催させていただきました。これには、47ヶ国から192名の参加者があり、改めて観光に関する統計の重要性について、議論させていただいたところです。

やっておりまして、そういったところの簡単な概要の方をご紹介させていただきます。

もう一つの主な業務として、ツーリズムハイライトという冊子をお配りしておりますが、これはUNWTOの本部の方が取りまとめ英語で発行しております。これを日本語に訳しまして、日本で紹介するというのも一つの業務でございます。いろんなデータを掲載しておりますので後ほどご覧になっていただければと思います。

そうしましたら、スライドの方で、簡単にどういった内容かというところをご説明させていただきます。

UNWTOの概要



UNWTOの概要でございます。UNWTOは1975年に国際機関として設立されております。これは業界団体と言ふことで国連の機関ではありませんが、設立は、1975年となっております。

WTOという同名の、「World Trade Organization」というのがござります。実はこちらの方が歴史が古、ということでございます。設立から20年経った1995年にアジア太平洋センターが開空の対岸、大阪府泉佐野市に地域事務所として設立されております。その後、

2003年にUNWTOが国連の専門機関となっております。その後、いろんな動きがございまして、2012年から奈良の方に事務所を移転しまして、現在、こちらの方で業務をさせていただいております。

現在、158の加盟国と6地域の加盟地域、あと450以上の賛助会員で構成されております。本部は、スペインのマドリッドにあり、事務局長はタレ・プリファイという、ヨルダンの方で以前に大臣もされていた方でございます。

UNWTOの使命



国連世界観光機関（UNWTO）の使命でございますが、誰もが参加できる持続可能で責任ある観光を促進して、開発と環境の持続可能性を含めた経済成長の牽引役として観光を促進することを使命とする。国連の専門機関でございます。

具体的な活動内容でございますが、これは先ほど申しました6つの項目でございます。私どもとして、特に力を入れているのが、この「持続可能な観光の発展の促進」というところでございます。私どもはUNWTOのアジア太平洋センターと

RSOAPの主な活動

主な活動ですが、パートナーシップの構築。そして、先ほど申しましたような持続可能な観光の促進、情報の発信、それと教育・訓練の機会の提供などが主な活動内容でございます。

観光分野においては、文化財や天然資源というのが最も重要な財産であり、非常に多くのお客さんが集中すると過剰消費や過剰生産ということになり、ひいては自然環境に直接影響を与え、生態系や種、生息地を危険にさらすこととなります。下図のように、非常にきれいなビーチでも多数の観光客が集中すると、このようにたくさんさんのゴミが散乱し、折角の観光地としての魅力を減じてしまうこととなります。こうした問題がまさに各地で顕在化しており、こうしたところを何とか解決して持続可能な観光というものを実現させていく必要があるということ、今国連の方で議論しております。



持続可能な観光とは？



では、具体的な持続可能な観光とは、どういうことかですが、UNWTOでは、訪問客、産業、環境、そして、受け入れ地域の需要に適合しながら、現在と未来の経済社会、環境への影響を十分配慮した観光が必要であると言っております。また、具体的にはどういう取り組みを進めていくかということですが、今現在、国連の方で持続可能な消費と生産に関する10年計画の枠組み、「10YFP」というふう呼んでおりますが、いわゆる次世代の

環境を脅かすことのないよう、旅および観光産業が環境にもたらすマイナスの影響からの移行を目標に取り組みを進めていくこととしています。具体的には、例えば貧困の削減、飢餓の問題の解決。健康や教育。そして、きれいな水。クリーンエナジー、経済成長、インフラの改善。こういった様々なテーマについて、環境にもたらすマイナスの影響を減らしていく形で進めているところで。

世界観光倫理規定

大きなトピックとして世界観光倫理規定というものも定めております。これは1999年にUNWTOの総会で可決されたもので国連総会でも承認されております。

具体的には環境や文化遺産、社会に対するマイナスの要因を最小限に抑え、それでもって、観光セクターの社会経済効果などを最大限に引き出して、また、これで観光開発を牽引する。こういう形で、しっかり倫理というものにも配慮した観光開発を進めていこうということを取り組みを進めさせていただいております。日本も、世界観光倫理憲章というものに署名しております。また、私どもの事



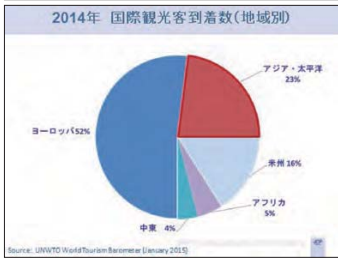
なぜ観光が重要なのか？

改めて申すまでもないかと思いますが、「なぜ観光が重要なのか？」というところでございます。数字で見ますと、今現在、全世界のGDPの9%を観光が占めております。さらに、11人に1人の方が観光産業に従事しております。観光に関する輸出額は1.5兆米ドル。全世界の輸出額の6%。全サービス輸出の30%を占めており、非常に観光というものが世界の経済に対して、大きな位置を占めております。



2014年国際観光客到着数

2014年の国際観光客の到着数（泊以上の訪問客）は、11億3千3百万人。1995年に5億2千7百万人だったのが、2014年にはほぼ倍に増えていまして、対前年比では、4.3%増、4,600万人増となっております。2014年の国際観光客の到着数を地域別に分析し

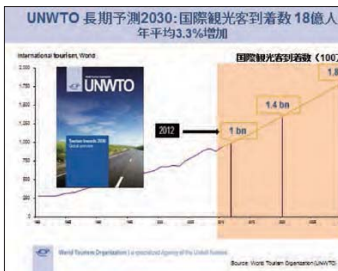


国際観光の年間成長

全世界を見ると2014年は4.3%増。2015年は3%〜4%増。アジア太平洋については2014年は5%増。2015年は4%〜5%増加すると見込んでいる。これからもますます観光の重要性は増していくものと思っております。UNWTOの長期予測では、2012年で10億人だったのが、2020年には14億人、2030年には18億人と予測しております。

地域	2014年	2015年
全世界	4.3%	3% - 4%
ヨーロッパ	3%	3% - 4%
アジア・太平洋	5%	4% - 5%
アメリカ	7%	4% - 5%
アフリカ	2%	3% - 5%
中東	4%	2% - 5%

このように、観光に対する期待は高く、今後大きな位置づけを占めていくと思われるのですが、一方で様々な課題があるのも事実でございます。今現在、日本でも非常に多くの外国人観光客が日本に來られておりますが、観光客や旅客が集中する状況が続いてしまうと、実際に文化財の破壊やホテル不足、あるいは、サービスが低下するといった様々な問題が出てまいります。

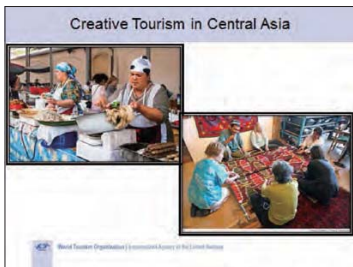


とで、クリエイティブ・ツーリズムを新しいツーリズムの一形態として進めていくというところでございます。

山形県の鶴岡市は、ユネスコの「食文化創造都市」に認定されており、食文化、観光、農業の融合に重点をおき、持続可能な食糧生産に基づき、伝統的な食文化を促進することで、新しい食文化の創造を目指しています。

また、東北地方ということで、震災の打撃に対してもこれからの新しい復興のあり方ということで、被災地のモデルになっております。

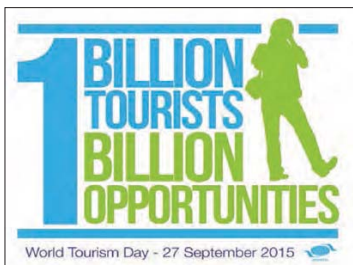
また、海外の例ですが、タイでは傘を作るような体験を実際に行っていた



き、それで現地の文化をさらにより深く知っていただくとか。中央アジアでは、実際に織物の体験や地元の市場などローカルな文化にふれながら、特別な体験の中から交流を深めていただき、新しい観光というものを進めていくというところでございます。

毎年9月27日は「World Tourism Day」。[「Billion Tourists, 1 Billion Opportunities」。要するに「10億人の観光客、10億の機会」。ツーリズムをもって様々な機会を増やすことにより、貧困削減にもつながっていきます。こうした取り組みもUNWTOで行っております。

非常に雑駁ではございますが以上がUNWTOの活動の紹介でございます。ありがとうございます。



務所で世界観光倫理憲章を和訳し、日本において同憲章を促進するというところもさせていただいております。

やはり観光については貧困削減にも役立つところに加えまして、いろんな方が参加できるというところも非常に重要な要素でございます。私ども方では「アクセシブルツーリズム」ということで、車いすに乗った方々についても、観光地の方にアクセスできる。こうした取り組みの推進もさせていただいております。

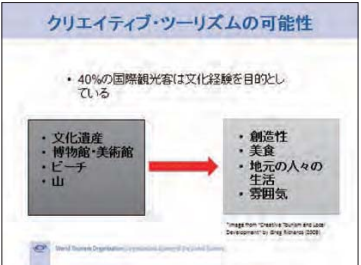
また、もう一つ、UNESCOの方と連携もいたしまして、「観光と文化に関する国際会議」の開催をさせていただいております。今年の2月にカンボジアのシエムリアップ、アンコールワットがある所でございますが、こちらで観光に関する観光と文化について議論させていただき、「観光と文化におけるシエムリアップ宣言」をまとめさせていただいております。観光と文化の方でしっかりパートナーシップを築いていく。文化遺産の保護・促進を図る。人々を結びつけるとともに、文化的ツールを通じて、持続可能な開発の育成。そして、新しい考え方として観光と生きた文化、クリエイティブ産業間の密接なつながりを促進していく。そして、都市開発も進めて、こういうサイクルを回していくことで、文化と観光、お互い連携して質を高めていく、こういう取り組みの方も進めております。

■クリエイティブ・ツーリズム

一番新しい切り口といたしまして、今日のテーマでも掲げさせていただいております、クリエイティブ産業、クリエイティブ・ツーリズムということころを推進しております。クリエイティブ・ツーリズムの可能性として、40%の国際観光客が文化体験を目的としています。今までの観光というのが、えてして文化遺産を見るだとか、博物館・美術館、それとビーチだとか、山を見る。こういうところから、もう少し創造性のある、例えば美食とか、地元

の生活。これをじかに体験して雰囲気を感じてもらおう。新しい、実際に地域の中に関わっていくような、クリエイティブ・ツーリズムを進めさせていただいているところで。

観光潮流の変遷としましては、マース・ツーリズム（大衆観光）から、さらにカルチュラル・ツーリズム（文化的観光）に進んできております。これを新しくクリエイティブ・ツーリズム（創造的観光）に進めていきたいということです。具体的には芸術や遺産、地域特性を学ぶことで参加型でかつ本物経験志向となり、旅先の人々と生きた文化、創造を結んでいく。実際に、単に物を見るところから一歩進み、実際に参加して本物の体験をしてもらう。そして、生きた文化を感じてもらおう。ということになります。



元々、いろんなものもその、「High culture」からさらには、日々の生活に密着したような「Everyday culture」さらには、関わり方としても今までと違ったような受け身のPassiveと違うところだったのを、もう少しActiveなところを持つて行く。それで日々のEverydayなcultureからActive。こういうところを全て網羅する(とらむ)

入選論文1

世界の第二層都市の比較分析に基づく大阪の交通戦略の提案



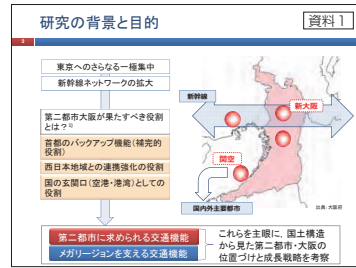
大阪大学大学院工学研究科 矢倉俊雄氏

大阪大学大学院工学研究科の博士前期課程1年の矢倉俊雄と申します。よろしくお願います。

「世界の第二層都市の比較分析に基づく大阪の交通戦略の提案、国際交通インフラと都市間交通インフラの連携に主眼を置いて」と題しまして発表させていただきます。

《研究の背景と目的》

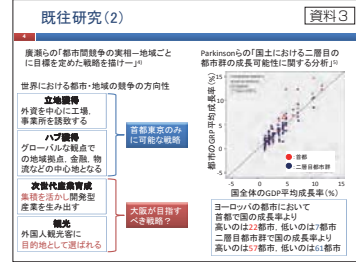
まず背景（資料1）ですが、現在の日本では、東京へのさらなる一極集中や、新幹線ネットワークの拡大が進んでおります。その中で、第二都市大阪がこれからも持続的に発展し続けるために果たすべき役割と



【既往研究について】 次に、既往研究について説明いたします。（資料2） 関西経済連合会が主催した都市施策研究会において、関西が独特のポジションを形成するためには、様々な分野を重ね合わせた多核型都市圏を指向することが重要だとしました。しかし、この問題点として、ニューヨークやロンドン、パリなどの首都機能を持つ都市との比較に焦点が置かれ、第二都市が持つべき機能についての議論は乏しいと言えます。

また、資料3のとおり、廣瀬氏は世界における都市、地域の競争の方向性として、立地獲得・ハブ獲得・次世代産業育成・観光を挙げました。その中で、立地獲得・ハブ獲得は首都東京のみ可能な戦略であり、大阪が目指すべき戦略は次世代産業の育成・観光であるのではないかと考えます。また、Parkinson氏は、国全体のGDP平均成長率と都市のGRP平均成長率を比べた時、首都は概ね国

して、首都のバックアップ機能、西日本地域との連携強化が挙げられます。そこで、本研究の目的として、第二都市に求められる交通機能、メガリージョンを支える交通機能、これらを主眼に国土構造から見た第二都市・大阪の位置づけと成長戦略を考察していきたいと考えています。



平成27年度 かんこうけん懸賞論文 表彰式

優秀賞

関西大学社会安全学部 江木謙太様、大江健幸様、藤本周平様
テーマ「踏切事故低減のための分析と提言」
高槻市富田村踏切を事例に」

優秀賞

大阪大学大学院工学研究科 矢倉俊雄様
テーマ「世界の第二層都市の比較分析に基づく大阪の交通戦略の提案」
国際交通インフラと都市間交通インフラの連携に主眼を置いて」

2015年度の懸賞論文表彰式を平成28年3月14日大阪市内で開催しました。第8回目となる「かんこうけん懸賞論文」には、6大学から過去最多となる13編の応募があり、厳正なる審査の結果、次のとおり優秀賞2編と佳作1編が選ばれ、(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、それぞれ研究について、発表をいただきました。(優秀論文2編はかんこうけんこロキウム記事参照)

佳作

宝塚医療大学保険医療学部理学療法学科 川邊勇典様、向井翔様、澤田真穂様、瀧岡直史様
テーマ「最寄り駅から宝塚大劇場までの経路における車いす利用者想定した場合のアクセシビリティ(バリアフリー)の調査研究」



優秀賞 大阪大学大学院工学研究科 矢倉俊雄様



優秀賞 関西大学社会安全学部 (左から) 藤本周平様、江木謙太様、大江健幸様



宝塚医療大学 保険医療学部 理学療法学科 (左から) 川邊勇典様、向井翔様、澤田真穂様



都市集積の人口データとサンプル数 (資料4)

地域	国	人口 (万人)	面積 (km ²)	対称性	都市部	国	人口 (万人)	面積 (km ²)	対称性	都市部
東アジア	日本	131	377	23	14	中国	1361	8597	184	3
	韓国	51	103	11	11	インドネシア	248	1800	24	14
	台湾	23	36	5	5	タイ	68	513	3	3
	香港	6	7	0.3	0.3	インドネシア	248	1800	24	14
東南アジア	インドネシア	248	1800	24	14	タイ	68	513	3	3
	フィリピン	103	340	11	11	インドネシア	248	1800	24	14
	マレーシア	28	33	3	3	タイ	68	513	3	3
	インドネシア	248	1800	24	14	タイ	68	513	3	3
南アジア	インド	1263	3287	83	7	インド	1263	3287	83	7
	パキスタン	195	796	13	13	インド	1263	3287	83	7
	ネパール	157	144	3	3	インド	1263	3287	83	7
	バングラデシュ	171	140	3	3	インド	1263	3287	83	7
中東	サウジアラビア	32	219	3	3	サウジアラビア	32	219	3	3
	カタール	3	11	0.1	0.1	サウジアラビア	32	219	3	3
	アラブ首長国連邦	3	11	0.1	0.1	サウジアラビア	32	219	3	3
	アラブ首長国連邦	3	11	0.1	0.1	サウジアラビア	32	219	3	3
アフリカ	エジプト	99	1001	12	12	エジプト	99	1001	12	12
	ナイジェリア	191	923	11	11	ナイジェリア	191	923	11	11
	ケニア	41	220	3	3	ナイジェリア	191	923	11	11
	エジプト	99	1001	12	12	ナイジェリア	191	923	11	11
オセアニア	オーストラリア	23	773	8	8	オーストラリア	23	773	8	8
	ニュージーランド	4	270	0.4	0.4	オーストラリア	23	773	8	8
	オーストラリア	23	773	8	8	ニュージーランド	4	270	0.4	0.4
	オーストラリア	23	773	8	8	ニュージーランド	4	270	0.4	0.4

Demographia世界都市圏データ(2014)
UN人口統計(2014)

その中で大阪の位置づけを把握いたしました。そして、国土軸と機能配置においては、国際都市間の機能連携を重視した、発展戦略の必要性についても検討いたします。資料4は、本研究で用いる都市集積の人口データとサンプル数についてです。今回は行政単位ではなく、社会的、経済的つながりを持った都市域単位を考えます。また、人口50万人以上の都市域を対象としています。

全体のGDP平均成長率より高かったにも関わらず、二層目の都市群では国の成長率より決して高いとは言えない結果となったことを受け、国の成長戦略を考える上では、第二層都市の発展も考えなければいけません。第二都市に求められる交通機能、メガリージョンを支える交通機能、これらは図1の3つの関係に影響を及ぼします。まず、都市集積の人口規模では世界の都市域データに基づいて、人口の現況把握、大阪の人口を把握いたします。そして、国土構造の階層性では

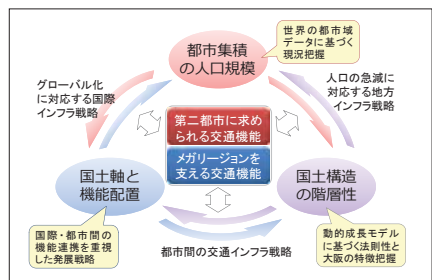


図1 第二層都市に求められる交通機能と発展戦略

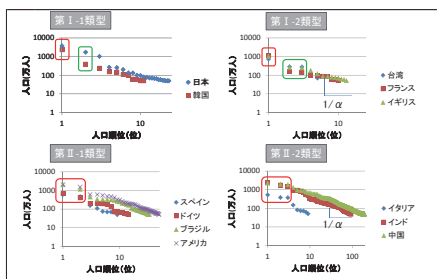
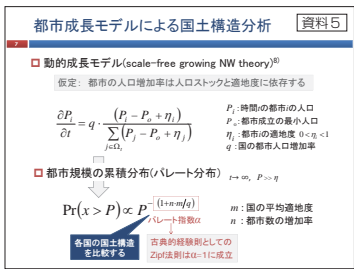


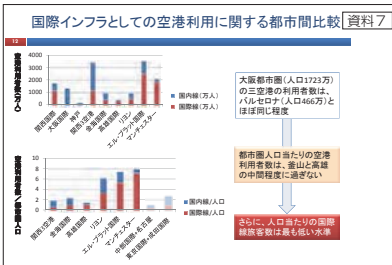
図2 国土構造分析結果

布は考えられてきましたが、 $\alpha=1$ と仮定した古典的な経験則にとどまっておりました。そこで、今回は α の違いに着目して、各国の国土構造の比較を行いました。図2が国土構造分析の結果の一部を示しています。それぞれの点は都市域を示しており、国内の人口順位が横軸、縦軸にその都市域の人口を表しており、両軸対数のグラフになっています。また、このグラフの傾きの逆数が、先ほどのパレート指数 α に相当致します。このように4つのグループに分けられると考えました。また、日本のパレート分布を時系列に表わし

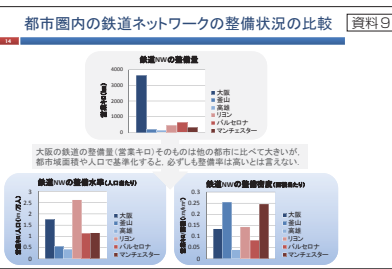
《都市成長モデルによる国土構造分析》資料5の都市成長モデルによる国土構造分析について説明いたします。本研究では、都市の人口増加率は人口ストックと適度に依存するモデルを用います。都市の人口の時間変化速度はこのような式で表されます。この式を時間積分することにより、都市規模のパレート分布が導かれます。この式の冪乗(べきじょう)の部分がパレート指数 α に相当するものとなっています。古くから、このようなパレート分



《空港と鉄道の結節性の比較》 つぎに選ばれる都市の必要条件として、交通面に焦点を当て、国際交通インフラである空港と都市間交通インフラである高速鉄道の結節性に着目いたします。資料7が



《都市圏内の鉄道ネットワークの整備状況の比較》 次に鉄道ネットワークの整備(資料9)については、整備量自体、大阪は大きなものとなっていますが、人口当たりや面積



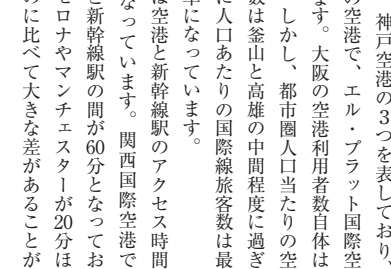
資料6は、パレート指数と、それに関連する指標値を表したものです。人口割合という部分では、人口50万人以上の都市域全体の合計を国全体の人口で割ったものとなっています。この人口割合とパレート指数は、強い負の相関を示していました。従って、パレート指数が小さいほど人口割合が大きく、人口が集中していると言えます。

パレート指数に基づく分類 (資料6)

国	都市域人口 (万人)	都市域面積 (km ²)	人口割合 (%)	面積割合 (%)	パレート指数
韓国	3659	3834	73.04	3.85	0.69
日本	8490	20935	66.87	5.44	0.71
台湾	2319	3619	66.81	6.44	0.78
フランス	1924	6270	66.21	1.69	0.85
イギリス	2375	5183	37.05	2.12	0.93
スウェーデン	1085	3625	38.12	0.72	0.83
フランス	8016	15967	39.88	0.19	0.98
ドイツ	2426	3085	30.03	2.54	0.98
イタリア	1751	6623	27.14	0.99	1.06
イタリア	1780	3279	29.57	1.70	0.94
インド	20381	18972	18.38	0.52	1.11
中国	37984	64812	23.24	0.67	1.13
中国	37984	64812	0.94	0.51	0.98

注: 人口割合は、都市域人口を国全体の人口で割った値。面積割合は、都市域面積を国全体の面積で割った値。パレート指数は、人口割合を面積割合で割った値。

国際インフラとしての空港利用に関する都市間比較となっています。関西3空港というのは、関西国際空港、大阪空港、神戸空港の3つを表しており、またその隣の金海国際空港というのは釜山の空港で、エル・プラット国際空港というのはバルセロナの空港を表しています。大阪の空港利用者数はバルセロナとほぼ同じ程度となっています。しかし、都市圏人口当たりの空港利用者数は釜山と高雄の中間程度に過ぎず、さらに人口あたりの国際線旅客数は最も低い水準になっています。

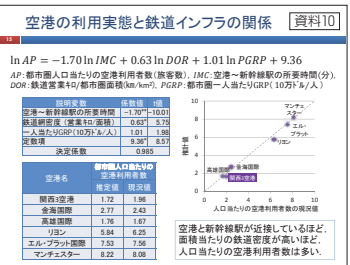
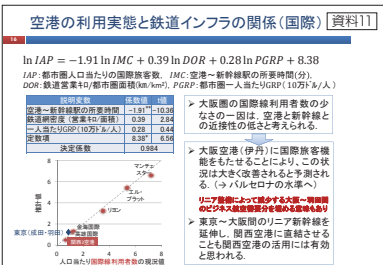


資料15の左側のグラフと式が先ほどのモデル式より、国際線旅客数を表したものとなっています。右側は大阪空港に国際機能を転移していった時の感度分析となっています。大阪空港の国際機能の分担率を50%にした時、バルセロナの水準になることが分かりました。

現在、大阪は空港や中心部が、国土軸から外れた位置となっています。そこで、国際機能を国土軸の上にある大阪空港に転移することにより、また、国土軸に当たる大阪北部地域での重点的な交通改善により、大阪の経済や観光はより発展していきけるのではないかと考えました。

【結論】

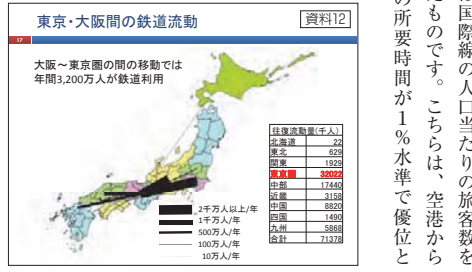
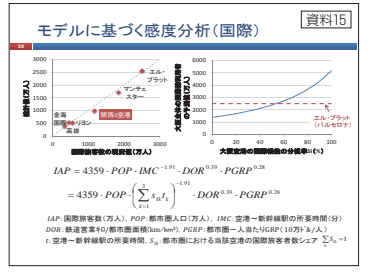
最後に結論になります。まず、明確な第二都市が存在する国として、日本・韓国・台湾・フランス・イギリス・スペイン・ドイツ・アメリカ・ブラジルを挙げました。次にバレット指数に基づき、大阪の比較対象都市として、釜山・高雄・バルセロナ・リヨン・マンチェスターを抽出しました。これらの都市は工業都市や港湾都市としての共通性が高いことが分かりました。目的地として選ばれる度合いを都市圏人口当たりの国際旅客数で比較した時、大阪が最も低い水準であることが示されました。人口当たりの国際線旅客数への要因を国際交通インフラである空港と、都市間交通インフラである新幹線の近接性、都市内の鉄道整備水準、および都市圏の所得水準等を説明変数として分析した結果、空港と新幹線との近接性が特に有意な影響を及ぼすことを明らかにしました。また、鉄道と航空の使い方は極めて類似しており、リニア



いることが分かります。大阪の国際線利用者数の少なの一因は、空港と新幹線

の所要時間が1%水準で優位となっており、空港と新幹線が近接しているほど、国際線旅客数の利用者数が多くなるとなっています。資料11は国際線の人口当たりの旅客数を式で表したものです。こちらは、空港から新幹線駅の所要時間が1%水準で優位となっており、空港と新幹線が近接しているほど、国際線旅客数の利用者数が多くなるとなっています。

当に直した時の鉄道の整備密度というのは決して高いとは言えないものとなっています。これらの比較と1人当たりのGRPをまとめて、関数で表したものが資料10の式となっています。空港から新幹線駅の所要時間は1%水準で優位であり、また面積当たりの鉄道網密度が5%水準で優位となっています。このことより、空港と新幹線駅が近接しているほど、また、面積当たりの鉄道網密度が高いほど人口当たりの空港利用者数は多いことが分かりました。



整備による速達性の飛躍的な改善により、航空利用者の多くがリニアにシフトすることは避けられないことが分かります。そのことより、大阪空港の利用者は大幅減になることが予測されます。そこで、大阪が国際旅客に選ばれた都市となるためには、空港と新幹線とのアクセスの改善が急務であり、そのために関西空港から大阪空港への国際機能の移転、あるいはリニアの関西空港への乗り入れが有効であることをモデル分析によって示しました。

ご清聴ありがとうございました。

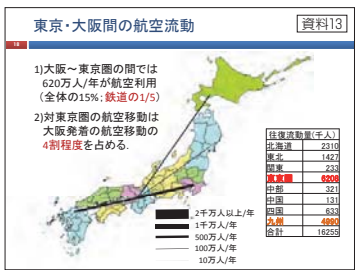
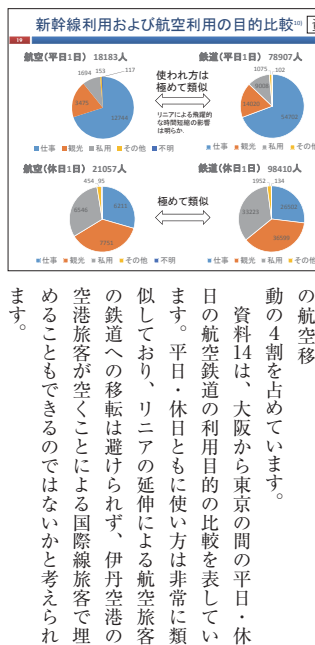
- 結論(1)
- 人口規模分布において明確な「第2都市」が存在する国(途上国を除く)として、日本、韓国、台湾、フランス、イギリス、スペイン、ドイツ、アメリカ、ブラジルが挙げられる。
 - 人口の分散度を表すバレット指数に基づき大阪の比較対象都市として、釜山、高雄、バルセロナ、リヨン、マンチェスターを抽出し、これらの都市は工業都市としての発展過程および港湾都市としての機能的な共通性が高いことを明らかにした。
 - 「目的地として選ばれる」度合いを、各都市圏に入出入りする国際旅客数/都市圏人口で評価した結果、大阪が最も低い水準にあることが示された。

- 結論(2)
- 都市圏人口当たりの国際旅客数への影響要因を、国際交通インフラ(空港)と都市間交通インフラ(新幹線)との近接性、都市内の鉄道整備水準および都市圏の所得水準等を説明変数として分析した結果、空港と新幹線との近接性が特に有意な影響を及ぼすことを明らかにした。
 - 都市圏間の旅客流動において、移動の目的に照らすと、鉄道と航空の優劣は極めて類似している。リニア整備による速達性の飛躍的な改善により、航空利用者の多くが鉄道にシフトすることは避けられない。そのことにより大阪空港の利用者は大幅減となることが予想される。
 - 大阪が国際旅客に「選ばれる」都市となるためには、空港と新幹線とのアクセスの改善が急務であり、そのためには関西空港から大阪空港への国際機能の移転あるいはリニアの関西空港への乗り入れが有効であることをモデル分析によって示した。

近接性の低さではないかと考えられます。そこで、大阪空港に国際旅客機能を持たせることにより、この状況は大きく改善されるのではないかと予測されます。また、東京から大阪のリニア新幹線を延伸し、関西国際空港に直結することも有効ではないかと思われまます。また、比較に用いなかった、東京の部分を用いても、およそ当てはまっていることから、このモデルの応用性は高いのではないかと考えられます。資料12は、大阪から東京の鉄道の流動を表しています。鉄道には、大阪～東京間では年間3,200万人が利用していることが分かりました。

また、資料13が航空の利用を表しており、年間620万人が東京から大阪で利用しています。これは全体の15%であり、鉄道の5分の1であります。また、対東京圏の発着移動は、大阪発着の航空移動の4割程度を占めます。

また、資料14が航空の利用の平日・休日の航空鉄道の利用目的の比較を表しています。平日・休日ともに使い方は非常に類似しており、リニアの延伸による航空旅客の鉄道への移転は避けられず、伊丹空港の空港旅客が空くことによる国際線旅客で埋めることもできるのではないかと考えられます。



研究の背景と目的

- ・踏切事故の発生件数は、立体交差化の進展や保安設備の充実などにより、減少傾向にある。
- ・しかし、年間300件の事故、200名を超える死傷者。
- ・特に近年では高齢者による事故が増加。
- ・高齢者を中心とした踏切事故低減のための新たな対策を考案する。



関西大学社会安全学部

江木 謙太氏

大江 健幸氏

藤本 周平氏

関西大学社会安全学部の江木謙太です。よろしくお願ひ致します。今回、私たちは踏切事故低減のための分析と提言について、高槻市富田村踏切を事例に発表させていただきたいと思ひます。

《研究の背景と目的》

「皆さんは踏切を危険だと感じますか?」。踏切を危険だと感じる方もいらつしやると思ひますし、そうでないと思われる方もいらつしやると思ひます。現在、日本には約3万3千の踏切があります。そのうち、踏切事故は減少傾向にあり、その要因として

入選論文2
踏切事故低減のための分析と提言



立体交差化の進展や保安設備の充実などが挙げられます。しかし、年間約300件の事故、200名を超える死傷者が出ていたのも事実です。特に近年では高齢者による事故が増加していることが挙げられます。

資料1に踏切事故の件数と死傷者数の推移を掲載しております。事故件数は、年々減少傾向にありますが死傷者数と負傷者数の減少の割合は結構低くなっております。この要因として、現在高齢者の事故が増えてきていることが一因とされています。平成26年に起きた事故では約半数が高齢者によるものでした。そこで私たちはこの研究を通じて高齢者を中心とした踏切事故低減のための新たな対策を考案することを目的とし、この研究を行うことにしました。

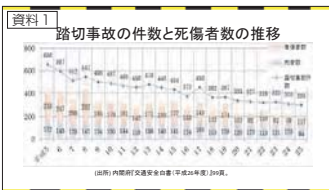
そのため今回、実際にある踏切を事例に考えていくこととし、高槻市にある富田村踏切を調査対象としました。

《調査対象「富田村踏切」の概要》

富田村踏切の現状

- ・JR京都線：茨木～摂津富田間
- ・1日の横断者：4000～5000人
- ・開かずの踏切に指定（国土交通省）
- ・過去10年間で10件の事故が発生
- ・2008年に踏切改良工事を実施しかし、それ以降も事故が発生

資料2



《現地調査の目的と方法》

この踏切で調査を行うこととした背景として、踏切が抱えている問題点を明らかにし、事故の低減のための対策を講ずることとしました。調査は、

そのため、自転車に乗っていた横断者はここで一回ブレーキをかけて速度を落としてから通行するようにになります。そのため、横断者が多い時間帯には踏切内で立ち往生などが起きています。

資料4は、この踏切で過去に起きた事故について整理したものです。青色の字で示している通り、直前横断と呼ばれる踏切の鳴動が開始した後に踏切内に侵入して無理な横断を試みて事故に遭った方が4件あります。その他に自殺というのも何件か見受けられます。



されたところが今回の工事の特徴です。この踏切は主に歩行者と自転車、バイクが通行しています。自転車・バイクは降りての通行が求められていますが、多くの方は乗ったまま横断されています。

この踏切の形状、資料3の右側の写真ですが、路面がきれいに舗装されており、安全面ではかなり高いと言えます。その一方で、南側になりますが、ここはかなり急な勾配になっています。

資料5 現地調査の目的と方法

調査目的
踏切が抱えている問題点を明らかにし、事故低減のための対策を講ずること。

調査概要
・調査日：2015年5月30日(土)午前6時～午後8時
6月10日(水)午前6時～午後8時
6月26日(金)午前6時～午後9時
8月1日(土)午後5時～午後6時
・確認調査日：6月1日(土)午後5時～午後6時
8月1日(土)午後5時～午後6時
・調査方法：踏切の南北に1名ずつ立ち、それぞれ方向から横断する人を調査した。

資料4 富田村踏切における近年の事故

年次	発生時刻	種類	乗車者	乗客	乗員	乗客	乗員	乗客	乗員	乗客	乗員	乗客	乗員	乗客	乗員	乗客	乗員	乗客	乗員
2005年02月04日(土)	08:00	踏切	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
2006年02月17日(土)	20:00	踏切	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
2006年09月22日(土)	18:00	踏切	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
2007年09月14日(土)	21:00	踏切	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
2007年09月26日(水)	18:00	踏切	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
2007年11月04日(土)	18:00	踏切	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
2008年08月04日(月)	14:00	踏切	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
2009年10月20日(火)	15:00	踏切	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
2010年02月22日(月)	18:00	踏切	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
2011年05月22日(日)	20:00	踏切	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0

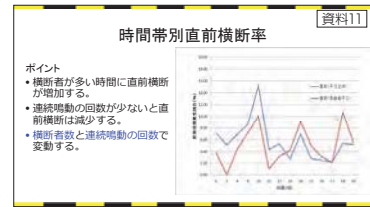
昨年の5月30日土曜日の午前6時から午後8時までの6時から午後8時までの14時間ずつ行いました。(資料5)また、そこで取れたデータの信ぴょう性を確かめるために確認調査として6月26日の金曜日の午前8時から午前9時までの1時間と、8月1日土曜日の午後5時から午後6時までの1時間ずつ調査を行いました。調査方法として、青色の星印の位置に立ち、緑の矢印の方向に横断していく人の調査を行いました。

調査項目は20項目です。(資料6)横断者の人数。歩行者の人数。歩行者のうち、高齢者と思われる人数。高齢歩行者のうち、杖を利用している人数。ののうち、高齢者と思われる人数。高齢歩行者のうち、杖を利用している人数。そして高齢者以外の歩行者の人数。自転車・バイクの横断者のうち、高齢者の人数。自転車・バイクでの横断者のうち、手で押して横断している人数。高齢者については、見た目として、60歳ぐらいい上の方だろうという、客観的な判断であり、必ずしも正確なデータとは言えません。バイクで横断されている方についても、ヘルメットを着用している方は顔が見えないので高齢者かどうかはカウントしていません。次に直前横断の総数ということで、踏切鳴動開始後に踏切内に侵入した人の人数。直前横断者のうち高齢者の人数。直前横断者のうち高齢者以外の人数。踏切内に閉

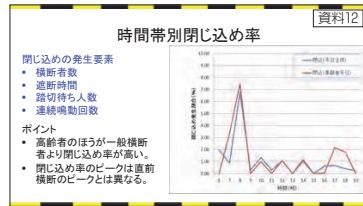
資料6 富田村踏切現地調査項目

1. 全ての横断者の人数	11. 直前横断者 a_{11} の総数
2. 歩行者の人数	12. 直前横断者のうち高齢者 a_{12} の人数
3. 歩行者のうち、高齢者 a_{13} の人数	13. 直前横断者のうち高齢者以外の人数
4. 高齢歩行者のうち、杖を利用している人数	14. 踏切内に閉じ込められた人数 a_{14}
5. 高齢歩行者 a_{15} のうち、手押し車・電動いすなどを利用している人数	15. 踏切内に閉じ込められた人のうち高齢者 a_{15} の人数
6. 高齢者以外の歩行者の人数	16. 踏切内に閉じ込められた人のうち高齢者以外の人数
7. 自転車・バイクでの横断者の人数	17. 踏切待ちの人数
8. 自転車・バイクでの横断者のうち、高齢者 a_{18} の人数	18. 踏切遮断回数
9. 自転車・バイクでの横断者のうち、手で押して横断している人数 a_{19}	19. 踏切遮断時間 a_{19}
10. 自転車・バイクでの高齢横断者のうち、乗車して横断している人数 a_{20}	20. 連続鳴動回数 a_{20}

踏切待ちをする人の割合は減ることが分かりました。

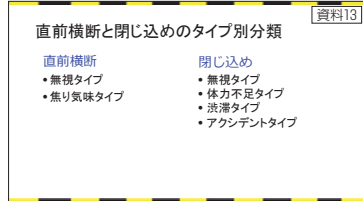


次に、時間帯別直前横断率についてです。(資料11)上のグラフが平日全体の直前横断率です。下側が高齢者の直前横断率を示しています。横断者が多い時間帯に特に直前横断率は高くなっています。連続鳴動の回数が少ないと直前横断率は減少します。実際、8時から9時の方が横断者が多いのですが、直前横断率をする人が増えているのは、9時から10時の時間帯です。その理由が連続鳴動、先ほどご紹介させていただいたのですが、踏切を終えるまでにすぐに鳴ってしまおうという現象です。こちらは8時から9時の時間帯の前の7時から8時、8時9時の時間帯は、遮断時間は長いのですが、連続鳴動の回数は少し少なくなっています。それに対して、少し電車の本数が減る9時から10時の時間帯は遮断時間は短くなりますが、ひっきりなしに電車が来ますので、その分開いたり閉まったりする回数が増えていきます。そのため、横断者は次閉まってしまうという開くか分からないということ、今のうちに渡っちゃえということでも鳴り始めても渡れると思った人が渡って行かれます。このデータがそういう実態を示しています。よって、横断者数と連続鳴動の回数で直前横断率は変化することが分かりました。次に閉じ込めについてです。(資料12)閉じ込めは、朝の7時から9時の時間帯がピークになっています。



高齢者よりも一般横断者の閉じ込め率が高いということですが、これは、母数が高齢者はこの時間帯少ないのですが、同じように渡れないということでも閉じ込められてしまう人が一定数いたため高くなっています。母数でいくと一般の方が多く渡っていますので、そのため割合的には高齢者の方が高くなっています。そして閉じ込め率は直前横断のピークとは異なるということでも先ほどご紹介させていただいた通りです。そして、この閉じ込めの発生要素には横断者数の多さ、遮断時間の長さ、踏切待ちの人数、連続鳴動の回数に関わっている事が分かっています。

ここまで、直前横断と閉じ込めをご紹介しましたが、これを資料13のとおりタイプ別に分類しました。まず直前横断には無視タイプと焦り気味タイプ。閉じ込めには無視タイプと体力不足タイプ、渋滞タイプ、アクシデントタイプと分類しました。まず無視タイプは両方向同じなのですが、「まあ渡れるだろう」「僕の体力なら渡れるだろう」「私の体力ならいける」ということで自転車を思いっきりこいで渡って行かれる方、走って渡って行かれる方、悠々と渡って行かれる方は無視タイプです。焦り気味タイプの方は「あー、鳴った鳴った。でも行かなくちゃ」ということで走って駆け込まれていく方を焦り気味タイプとしています。そして、体力不足タイプ。こちらは高齢者の方や体の不自由な方が踏切を渡りきれずに閉じ込められてしまったというのが体力不足タイプになっています。渋滞タイプは朝の通勤時間帯に見られたのですが、前の方が詰まってしまっていて、みんな急いで渡れない。結果的に閉じ込められてしまったのが渋滞タイプ。そしてアクシデントタイプ、こちらは線路で躓いてしまった、物を落としてしまっ



じ込められた人数。これは踏切を渡り終える前に遮断機が閉まってしまう踏切内に取り残されてしまった人数です。そして、踏切内に閉じ込められた人のうち高齢者の人数。踏切内に閉じ込められた人のうち高齢者以外の人数。踏切待ちの人数。踏切遮断回数。踏切遮断時間。これは踏切鳴動開始から踏切の鳴動が終了するまでの時間を計測しました。そして最後に連続鳴動の回数です。これは、横断者が踏切鳴動終了後に横断を始めて、次に横断を終えるまでの間に次の鳴動が始まる回数を数えています。

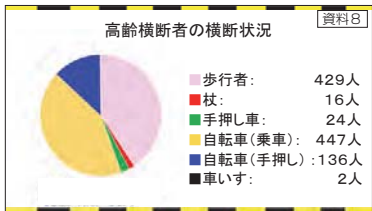
《現地調査の結果》

資料7 一般横断者と高齢横断者比較(平日)

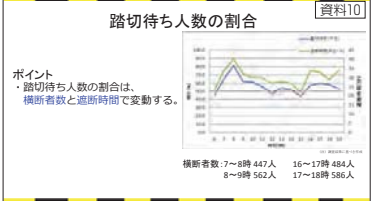
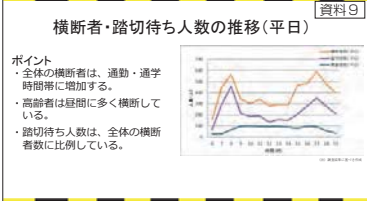
	一般横断者	高齢横断者	計
横断者総数	4,375	1,054	5,429
直前横断人数	238	54	292
閉じ込め人数	55	12	67

一般横断者と高齢横断者の比較について、平日のデータが特徴的であったのでこれを中心に発表させていただきたいと思います。資料7のとおり、トータルで横断者は5,429人です。そのうち高齢者の方が1,054人。一般の横断者の方が3,755人でした。そして、4,299人のうち直前横断をした人数が292人。そして高齢者が54人、一般の人、238人が直前横断を行いました。そのうち高齢者の人数が12人。一般横断の方が55人でした。

次に高齢者の横断の状況について調査を行っています。(資料8)歩行者が429人。杖の数が16人。手押し車を利用している人が24人。自転車が447人。自転車の手押しが136人。車いすが2人。



自転車で乗って横断した人が447人。自転車を手で押して渡った人が136人。車いすを利用した人が2人で、この踏切は歩行者よりも自転車に乗る、あるいは自転車を降りて横断される方が多いという特徴があります。次に、横断者と踏切待ち人数の推移です。(資料9)グラフの一番上が横断者の総数です。次に踏切待ち人数が紫のラインです。一番下が高齢横断者の人数です。ポイント。全体の横断者は通勤・通学の時間帯である8時から9時が特に多い結果となっています。そして高齢者の方は明るい時間帯、朝9時以降からだった18時の日が沈むまでの時間帯によく横断されていました。そして踏切待ちの人数は、横断者の人数に比例して増減していることが分かっています。実際に、これを割合で計算しますと踏切待ち人数は横断者と遮断時間で変動するという点なのですが、資料10を見ていただければと思います。まず、横断者数は、7時から8時は447人。8時から9時は562人。これが朝の通勤通学時間帯の人数です。それに対して、16時から17時が484人。次に17時から18時が586人。夕方方の通勤時間帯の方がトータルの横断者数は多い事が分かります。しかし踏切待ちをされた割合は朝の方が高く、それに対して夕方は低くなっています。横断者が多いのに踏切待ちをする人の人数が少ない理由は、朝の遮断時間が40分、夕方は35分という事で少し短くなっています。この遮断時間が短いと横断者が多くても



がないなどの理由が挙げられていました。その一方で、阪急京都線の富田西踏切に関しては、自動車・自転車・バイク・歩行者が一緒に横断しますので、「自転車やバイクと接触する危険性がある」、「自動車とぶつかりそうで怖い」という意見がありました。この2つの踏切は、回避率が近くなっていますが、回避の理由が少し異なっているということが明らかになっています。

《調査から見た問題点》

資料18

調査から見た問題点

- 踏切に対する危険意識が低い。
- 1日を通して横断者が多い(約5000人)。
- (富田村踏切を)避けている人が一番多い。
- 高齢者の閉じ込め率が高い。
- 線路上に車輪が挟まる事象があった。
- 最も横断者が多い時間帯に遮断時間が最も長い。
- 踏切待ちをしている横断者が道路をふさぐ。

などなど

これまでの調査から見た問題点(資料18)として、踏切に対する危険意識がまだまだ低い。1日を通じて横断者が多い。そして、この富田村踏切を避けている人が一番多い。高齢者の閉じ込め率が高い。線路上に車輪が挟まるなどの事象があった。最も横断者が多い時間帯に遮断時間が最も長い。踏切待ちをしている横断者が道路をふさぐなど、ここに書いていないことでも他にも問題点がありました。最後に踏切待ちをしている横断者が道路をふさぐという事象について、写真(資料19)を見ていただきたいと思えます。これは8時から9時の通勤時間帯に撮影したものです。これが踏切の南側ですが、北側に学校や駅がある方向になりますので、この時間帯、ここにいる方だけで80人の方が踏切待ちをされています。この踏切急勾配に



たれる方が多くなるといことが分かりました。また自転車利用の方は、結構間隔を空けて待たれることから、実際の人数以上に、必要以上に広がって待つということが見られました。

《調査を受けての提言》

(ここまでのことから私たちはこの踏切をどうすれば安全にできるかということを考えました。その結果が歩道橋を設置するというものです。踏切周辺の用地として、歩道橋を設置することは可能ですが、階段を設置する余裕がありません。そこで、エレベーターのみを設置し、高齢者などの交通弱者を優先に利用してもらうことを考えました。

資料20

提言

★歩道橋を設置する

- 踏切周辺の用地として歩道橋を設置することは可能であるが階段を設置する余裕はない。
- エレベーターのみを設置し、高齢者などの交通弱者を優先に利用してもらう。
- 踏切と共存させ横断者を分散させる。

た、自転車の車輪が挟まってしまった。それを持ち上げている間に踏切内に閉じ込められてしまった人をアシデントタイプとしています。ここまでが現地調査の結果です。

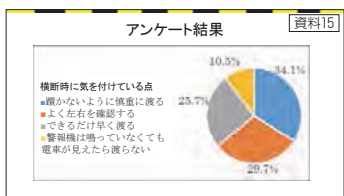
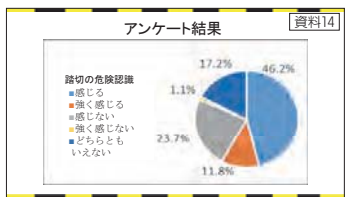
《アンケート調査結果》

アンケート

- 目的：高齢者の踏切利用に関する意識調査
- 配布数：300枚のうち回収200枚
- 実施期間：9月11日～10月14日
- 対象者：60歳以上の高槻市西部在住者(協力：高槻シニアクラブ連合会)

トを実施いたしました。

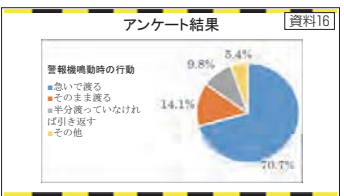
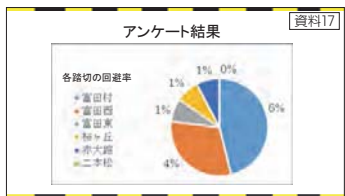
まず踏切の危険認識(資料14)についてお伺いしたところ、46.2%の方が踏切を危険だと感じる。そして11.8%の方が強く危険だと感じる。合わせて58%の方が踏切を危険だと感じている。一方で23.7%の方はあまり感じない、1.1%の方は強く感じない。結果、24%の方があまり踏切を危険だと感じていないというのでもた事実です。次に、横断時に気をつけている点についてお伺



70.7%の方が急いで渡る。14.1%の方がそのまま渡る。そして9.8%の方は半分渡っていないかと思ったら引き返すという結果が得られました。

次に、各踏切の回避率についてお伺いしました。

(資料17)高槻市西部には、富田村踏切、富田西踏切、富田東踏切、桜ヶ丘踏切、赤大路踏切、二本松踏切の6つの踏切があります。そのうち、JR京都線が富田村踏切と赤大路踏切。その他の富田西、富田東、桜ヶ丘、二本松は阪急京都線の踏切です。そして、この踏切は利用したくないというのが富田村踏切が6%の方が回答していました。そして4%の方が、阪急京都線の富田西踏切を避けているという回答が得られています。この危険認識ですが少しずれがあります。この富田村踏切に関してはやはり長いので体力的に渡りきる自信



いしました。(資料15)頭かないように慎重に渡る。良く左右を確認する。できるだけ早く渡る。が30%前後で同じぐらいの割合になっています。そして10%の方が、警報機は鳴っていないなくても電車が見えたら渡らないようにしている。という回答もいただきました。

次に、踏切を横断中に警報機が鳴ったらどういうふうに行動するのかお伺いしました。(資料16)

速鉄道駅間の所要時間、都市圏における鉄道網密度、都市圏における一人当たりの域内総生産を説明変数とする回帰モデルを構築しており、いずれのモデルにおいても空港と高速鉄道駅間の所要時間の影響度が最も大きいことを明らかにしている。また、大阪都市圏が他都市と比べて空港と高速鉄道の近接性が低いことから、本モデルを用いて、大阪空港が国際化された場合について国際線利用者数の変化を試算しその効果を推定している。そして、大阪都市圏における交通戦略として、大阪空港への国際旅客機能の付与と大阪空港・新大阪駅間の交通便利性の向上、関西空港と新大阪駅との近接性の改善を検討すべきことを提案している。

本論文は、大阪が置かれている現状、課題を考察する上で、第二層都市という観点から分析している点にユニークさが認められる。また、統計資料に基づき、比較対象都市の抽出を行うとともに空港利用者数の要因モデルを構築する等、客観的な分析を行っていること、提言に至るまでの論旨の展開が明確であることなどの点で、評価が高かった。さらに、提言として、空港と高速鉄道との近接性を高めることの必要性を訴えており、大阪空港の国際化など興味ある示唆を行っている。一方で、第二層都市としての大阪の特殊性（人口規模、面積が他の都市より際立って大きいこと）の考慮、比較分析の対象とする都市のサンプル数やモデルに用いた説明変数の妥当性などについて検証が必要であると考えられ、今後学術論文として一層の精緻化を図り、完成度を高められることを期待している。

次に、江木さん・大江さん・藤本さんらの論文では、開かずの踏切の一つであるJR東海道線の富田村踏切を事例に、その利用実態を現地で詳細に調査するとともに、その周辺に居住する高齢者を対象に踏切利用に関わる意識調査を行い、踏切が抱えている現状の問題点を明らかにし事故軽減のための対策について考察している。踏切事故は近年、件数も死傷者数も横ばいの状

況が続いており、また高齢化を反映して高齢者が関与する事故が増加している。そのため、これまでの対策だけでは更なる減少を見込むことは難しくなっており、その対策は喫緊の課題であるといえる。

実態調査の結果から、平日・休日別に横断者数、踏切待ち人数の時間帯別の変動を明らかにし、平日では朝夕にピークが見られるが、休日は比較的一様であることを示している。そして、踏切待ち率は、横断者数の多さと遮断時間の長さによって左右され、この結果平日の朝のピーク時に突出して高くなっている。さらに、事故の要因として直接的に関わる、踏切の直前横断、踏切内での閉じ込めについて、時間帯による発生率を分析している。この結果、直前横断率は平日10時から11時、また閉じ込め率は平日8時から9時のそれぞれ異なる時間帯にピークがみられるが、こうした現象が、遮断時間、遮断回数、踏切待ち人数、連続鳴動の回数（横断者が横断を終えるまでに次の鳴動が開始する回数）によって説明できることを述べている。特に、高齢者において平日、休日ともに閉じ込め率がやや高くなる傾向にあることを指摘している。また、直前横断と踏切内での閉じ込めの際における横断者の挙動を観察し、横断者をタイプ分けして危険なケースを示している。一方、高齢者への意識調査結果によれば、半数を上回る被験者が踏切を危険と感じており、そのため2割が居住地周辺のいずれかの踏切を回避している。そして、横断中に警報機が鳴動した際には、途中で引き返すといった回答もみられ、横断時には転倒などに注意するなど慎重な行動を取るとしており、高齢者にとって危険な踏切の実態が浮かび上がっている。こうした現状を踏まえ、エレベータ付きの歩道橋の設置を提言している。

本論文は、これまでデータのストックが十分でなかった踏切での横断者の行動特性について、独自の現地調査の結果をもとに実態を分析しており労作といえる。特に、踏切事故に繋がる直前横断、閉じ込めといった現象に焦点をあて、それらの時間帯別の発生率による要因分析に加えて、観察結果から

平成27年度

懸賞論文審査報告

～優秀賞の講評を兼ねて～



審査委員長
神戸大学大学院教授 小谷 通泰

「関交研懸賞論文」は、近畿圏における運輸交通・観光の一層の発展と地域社会の活性化に寄与するような「積極的でユニークな提案・提言」を求めるという主旨のもとで、学・官・民の若手の皆さんを対象に毎年募集を行っているものである。8回目を迎える本年度（2015年度）は、6大学から延べ13編の応募があり、応募件数としてはこれまでで最多であった。取り上げられたテーマは多岐にわたっており、都市間・国際交通政策2編、都市内交通政策3編、バリアフリー・交通弱者対策3編、安全・防災対策3編、観光対策2編であった。いずれの論文も学生による応募であり、執筆者の内訳は、5編が単独、残る8編がグループであった。応募していただいた皆さん方には、深く感謝の意を表する次第である。

応募された13編の論文については、6名の審査委員により事前に個別審査

を行った上で、2016年1月28日に審査委員会を開催し審査を行った。審議の結果、「優秀賞」として計2編、佳作として1編の論文が選ばれた。受賞された方々には、心よりお祝いを申し上げます。

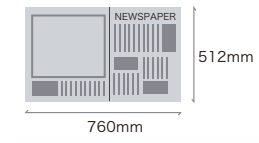
「優秀賞」に選ばれたのは（応募受け順）、矢倉俊雄さん（大阪大学大学院工学研究科）による論文「世界の第二層都市の比較分析に基づく大阪の交通戦略の提案」国際交通インフラと都市間交通インフラの連携に主眼をおいて、および江木謙太さん・大江健幸さん・藤本周平さん（関西大学社会安全学部安全マネジメント学科）による論文「踏切事故低減のための分析」と提言「高槻市富田村踏切を事例に」である。以下では、2編の入賞論文について審査結果を報告させていただく。

矢倉さんの論文では、世界の都市域人口統計の分析に基づき、各国の第二層都市の特徴を明らかにした上で、都市の発展戦略を交通インフラの機能連携という観点から考察し、独自の大阪発展戦略を明確にすることを目的としている。近年、首都に対して二層目の都市群への学術的関心が高まっており、こうした第二層都市は人口規模によって定義づけられるのではなく、国内の都市体系の中で果たす機能と連携性が重要な要素であることが従来から指摘されている。このような指摘を踏まえて、本研究では、まず、わが国の第二層都市としての大阪に着目するとともに、わが国と類似した階層性都市域の人口規模の分布にみられる階層性、を有する世界の第二層都市として釜山、高雄、リヨン、バルセロナ、マンチェスターの5都市を抽出している。そして、これらの都市を対象として、国際交通インフラと都市間交通インフラの連携（国際・都市間連携）に着目して分析を進めている。ここで国際交通インフラとして空港を、都市間交通インフラとして高速鉄道を想定している。具体的には、これらの都市をサンプルとして、人口当たりの空港利用者数、および人口当たりの国際線利用者数のそれぞれを被説明変数、空港と高

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。



横断者をタイプ分けすることにより危険なケースを見出すなど示唆に富む知見を得ている点で、評価できる。確かに抜本的な解決のためにはエレベーター付きの歩道橋の設置というハード対策は必要であるが、筆者らも指摘するよう現実にその実現は困難な場合が多い。しかし、今回の調査結果で明らかになった、横断者の行動特性や高齢者の意識を踏まえることによって、安全性を向上させるためのソフト対策についても何らかのヒントが得られるのではないかと考えられる。今後も、収集した貴重な調査結果を効果的な安全対策の立案に活かしていただくことを大いに期待している。

上述したように、これらの論文はいずれも本懸賞論文における優秀賞受賞にふさわしい質の高い論文であった。また一方で、惜しくも選外となった論文についても、多くの興味ある提案・提言がなされており、応募者各人が日頃から抱えている問題意識の高さ、そして課題解決に向けての情熱が感じられた。次年度も本懸賞論文を通じて、学はもとより、官・民における幅広い分野の次世代を担う皆さんから、より多くの独創的な提案・提言を行っていただくことを希望している。



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

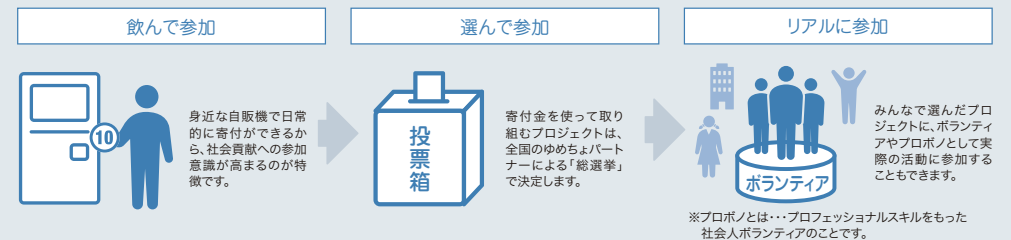
ココロも
うるおう

「夢の貯金箱」の設置には、まずお電話ください!

フリーダイヤル **0120-892-139**



みんなが喜ぶそのわけは?



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、
ご要望に沿えない場合があります。

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。



環境保全は

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

環境保全を

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 大阪府城東区鶴野西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.kinkyu.or.jp> E-mail:kinkyu@kinkyu.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

人

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。

時には多くの人の「思い」を調整し、
時には多くの人の「思い」で交渉し、
時には多くの人の「思い」を説得し、
時には多くの人の「思い」に叱られ、
時には多くの人の「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

東日本大震災から5年が経ち東北の被災地では、地域一体となった復興事業が進んで
おります。こうした中、4月14日に熊本県を中心に大規模な地震が連続して発生し、家
屋の倒壊や土砂災害などにより甚大な被害が出ております。犠牲になられた方々のご冥
福をお祈りするとともに、被災された皆様に心からお見舞い申し上げます。

今年の1月15日、当センター主催の「災害対策シンポジウム」において、岩手県の三
陸鉄道株望月社長様から、三陸鉄道の復旧・復興への取組みについて、ご講演をいた
だきました。地震・津波等で甚大な被害を受けた中から、地域の重要な鉄道を如何に早く、
復旧させるか、地域を衰退させないために何がなんでも頑張る。三陸鉄道望月社長の熱
い復興への想いが伝わるお話をいただき感動いたしました。

さて、今季号では、第10回サロンセミナーで両備グループ代表兼CEO小嶋光信様か
ら、この4月に10周年を迎えた和歌山電鐵の再生への取組み事例などご講演をいただき
ましたのでその概要を掲載させていただきました。

また、かんこうけんコロキウムでは、UNWTOアジア太平洋センターの内山副代表か
ら観光潮流の変遷について、そして、懸賞論文で優秀賞に選ばれた二つの論文について、
受賞者から発表をいただきました。ご講演、発表、ご寄稿等ご協力いただきました皆様
に改めて御礼を申し上げます。

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 2016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けますとともに、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お願い申し上げます。

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

「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>