

2009.秋季号 (No.121)

関

KAN

交

KO

研

KEN



目

次

所感

近畿運輸局長 原喜信

1

おしゃれな町の楽しみと

神戸運輸監理部の重要施策

神戸運輸監理部長 関元貫至

6

阪神なんば線の概要と 開業後の状況について

神戸・難波・奈良つながる
広域ネットワークへの期待

阪神電気鉄道株式会社

11

関交研

第3回サロンセミナー

「やりました夢の実現！『まいど衛星』

自社経営に活かす衛星開発」

東大阪宇宙開発協同組合 理事長

枚本日出夫

17

近畿の世界遺産の旅

音羽山清水寺



(財)関西交通経済研究センター 常務理事

編集後記

坪倉啓三

37

2009 秋季号

所感



近畿運輸局長
原 喜信

皆様方には、平素より国土交通省近畿運輸局における交通運輸・観光行政に格別のご理解・ご支援を賜り、誠にありがとうございました。去る7月10日付けで、各務前局長の後任として近畿運輸局長に就任いたしました原喜信でございます。この場をお借りして、簡単に所感を述べさせていただきます。

1

はじめに

まず、JR西日本福知山線列車脱線事故の発生から4年余りが経過いたしました。ご遺族の皆様方に改めて心よりお悔やみ申し上げるとともに、負傷された方々の一刻も早いご回復をお祈り申し上げます。

昨前半は原油価格高騰、後半は、100年に一度と言われる世界的な景気の後退、そしてここ近畿にあつては、5月からの新型インフルエンザの発生による影響のため、交通運輸産業においても、非常に厳しい経営環境にあると認識しているところです。

公共交通機関のネットワーク拡充・利便性向上、物流対策、環境対策、自動車安全対策等、近畿圏における幅広い行政を担当しております当局といたしましては、安全・安心の確保を大前提としつつ、交通運輸や観光の振興を通じまして、近畿圏全体の活性化に全力を尽くすとともに、地域に密着したきめ細やかな輸送サービスの提供を通じ、国民生活の質的向上が図られるよう様々な課題に積極的に取り組んで参りたいと考えております。

2

公共交通機関の安全確保について

まず、運輸における安全確保は最優先・最重要課題として取り組むべき事項であります。

当局では、従来より交通事業者に対する保安・業務監査、自動車検査や船舶への立入り検査等による安全確保に努めて参りました。運輸安全マネジメント制度については、平成18年10月の導入が

ら3年目に入っておりますが、これまで各運輸事業者における本制度の理解と浸透・定着に向け、運輸安全マネジメント評価の着実な実施や運輸安全シンポジウムの開催等を進めてきたところです。今後とも、運輸安全マネジメント評価等を精力的かつ効率的に実施するとともに、本制度の浸透・定着に努めて参ります。

また、本年3月、国土交通省において、「事業用自動車総合安全プラン2009」を策定し、今後10年間で死者数半減、飲酒運転ゼロといった目標を設定しました。近畿運輸局においても、6月29日、「近畿地域事業用自動車安全対策会議」を設置し、同様な目標を設定するとともに、各種施策の進捗状況の確認等を行っていくこととしております。

3 公共交通機関のネットワーク拡充 ・利便性向上について

次に、交通ネットワークの充実・強化についてです。

近畿圏においては、平成20年1月には京都市交通局東西線（二条～太秦天神川）、3月にはJR西日本おおさか東線（放出～久宝寺）、10月には京阪中之島線（中之島～天満橋）が開業し、さらに本年3月には阪神なんば線（西九条～近鉄難波）が開業し、ネットワークの充実による利用者利便の向上と沿線地域の活性化が図られて来ております。

また、皆様ご承知のとおり、去る4月17日、大阪府知事、大阪市

長をはじめ、経済界、鉄道事業者、関空会社の皆様に「ご出席頂き、「関西活性化に向けた今後の鉄道ネットワークのあり方に関する懇談会」を開催し、ご出席の皆様それぞれのお立場から、大阪を中心とした鉄道ネットワークについて様々なご意見を頂戴するとともに、懇談会の総意として、実務者レベルによる検討

会を設置し、なにわ筋線等、大阪ビジネス拠点から関西国際空港をはじめとした高速交通ネットワークへのアクセス改善方策について、必要な調査を実施すること等により議論を深めることとなりました。これを受け、7月15日に第1回の検討会を開催したところであり、今後早急に調査に入り、議論を深めて参りたいと考えております。

また、鉄道駅等のバリアフリー化につきましては、「バリアフリー新法」の基本方針の目標達成に向けて、公共交通機関・各種施設等の一体的なバリアフリー化をより一層強力に進めるとともに、バリアフリー教室の開催等を通じ、「心のバリアフリー」も併せて推進して参ります。



地下鉄（大阪市交通局）に整備された可動式ホーム柵



阪神なんば線開業 PR 車両とホーム延伸された西九条駅

4

地域公共交通の活性化・再生について

次に、地域公共交通の活性化・再生やサービスの改善・向上についてです。

当局管内では、現在35の地域において「地域公共交通活性化・再生法」に基づく「地域公共交通総合連携計画」が策定され、同計画に沿った具体的な事業が実施されるなど、地域公共交通の活性化・再生に向けた地域の取組が積極的に進められております。当局としても、引き続きこの法律や各種支援制度等を活用しながら、意欲的に取り組む地域を積極的に支援していくとともに、地方バス路線の活性化をはじめとする生活交通の確保を図って参ります。

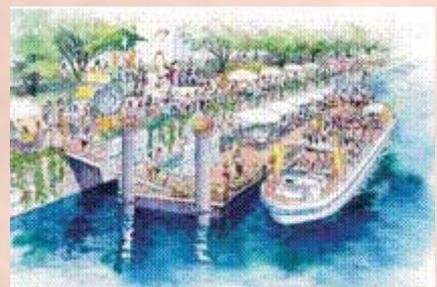
5

観光振興について

観光につきましては、昨年、国土交通省に「観光庁」が設置され、観光立国の実現に向けた体制が整えられました。当局としても「観光立国推進基本計画」に基づく数値目標や目標を着実かつ効果的に進めるため、具体的施策とスケジュールを示した「観光庁アクションプラン」に基づき、国際観光の振興や魅力ある観光地づくりなどを推進するため、ビジット・ジャパン・キャンペーンによる訪日外国人の増大や宿泊を伴う滞在型観光のための観光圏の整備など観光

振興に積極的に取り組んで参ります。

また、新型インフルエンザの影響で関西の観光・集客サービス関連産業は大きな影響を受けました。当局といたしましては、観光旅行者を回復・増大させるため、地元自治体、観光関係者で構成されるキャラバン隊が行うプロモーション活動等への支援を行うとともに、地元自治体等からの要望を踏まえ、韓国、台湾、中国、香港を中心にビジット・ジャパン・キャンペーン事業の拡充などの支援措置を通じて訪日外国人旅行の需要喚起を図り、関西の観光魅力を発信し、観光振興を通じた地域の活性化を支援して参ります。



水都大阪 2009 イメージ図

6

物流施策・環境対策について

物流については、関西の産官学が連携する「国際物流戦略チーム」の一員として、瀬戸内海諸港と連携した内航フェイダー輸送網等の強化等大阪湾諸港の包括的な連携を強化するとともに、関西国際空港の利用促進、海上輸送と鉄道輸送の連携促進など、物流機能の強化に取り組んで参ります。

また、効率的で環境負荷の小さい物流の構築に向けて、「グリーン物流パートナーシップ事業」等を通じ、鉄道、船舶へのモーダル

シフトや共同輸配送等の取組の拡大・支援して参ります。

環境対策については、6月10日、政府の地球温暖化対策の中期目標が発表され、CO₂の排出量削減に向けた交通環境に係る取組の深化が求められております。

自動車については、環境性能に優れた次世代自動車及び低公害車に対する「自動車重量税」、「自動車取得税」の限定的減免措置を講じるとともに、タクシー、レンタカー事業への電気自動車の導入を推進すべく、6月19日にキックオフ総会が開催されました。大阪府の「大阪EVアクション協議会」にも参画し、低公害車の普及促進を図って参ります。

船舶についても、排出ガスによる大気汚染対策や油流出による海洋汚染防止対策を図るとともに、「FRP船リサイクルシステム」の普及促進、スーパーエコシップ等の導入支援についても鋭意取り組んで参ります。

また、マイカー通勤から公共交通機関等への利用転換を図る「通勤」の推進とともに、環境保全と経営向上の両立を目指すグリーン経営については、運輸事業者の認証取得の拡大に努めて参ります。



近畿の産官学が一体となって環境対策に取組む近畿黒煙ゼロ推進連絡協議会

7

交通運輸産業の発展について

中小零細企業が大多数を占める運輸業界は、各事業ともそれぞれの業態ごとに構造的な問題を抱えておりますが、加えて冒頭申し上げた諸事情の影響を強く受け極めて厳しい経営状況に置かれております。このため、当局といたしましては、経済対策に盛り込まれた支援措置の活用をはじめ、政策を総動員して交通運輸産業の維持・発展に取り組みます。

① バス事業について

乗合バス事業につきましては、地域住民の足としての機能を果たしていますが、都市部、地方部ともに、非常に厳しい経営環境となっていることから、自治体等と連携し地域の実情を踏まえたバスサービスの提供を目指します。

また、貸切バス事業につきましては、旅行業界との意見交換会の場を活用しつつ、コンプライアンスの徹底とバスサービスの選択制の向上を図り、安全で良質なサービスの確保を目指します。

② タクシー事業について

タクシー事業については、長期的な需要の減少、車両の増加等による経営環境の悪化といった状況を受けて、本年6月19日には「特

定地域における一般乗用旅客自動車運送事業の適正化及び活性化に関する特別措置法」が全会一致で成立したところです。今後は、この法律を着実に実施し、地域公共交通機関であるタクシートの適正化・活性化を図ることが行政にとつての使命であると考えています。関係者の協力を得て供給過剰地域における協議会を速やかに設置し、効果的な地域計画を策定できるよう局を挙げて取り組んで参ります。



タクシードミル混雑する北新地

③トラック事業について

トラック事業につきましては、特に経済情勢の悪化の影響を強く受けているところですが、国内物流の基幹産業として経済・国民生活を支えているところであり、中小事業者の構造改善、荷主との協調等による取引の適正化等に取り組んで参ります。

④自動車の検査・登録について

自動車販売業については、自動車登録手続のユーザー利便の向上の観点から、ワンストップサービスの利用促進を図り、電子化によるメリットのユーザーへの還元を進めて参ります。また、自動車の安全の確保のため、整備業界の協力を得つつ、適切な点検整備の推

進を図って参ります。

⑤海産物産業について

フェリー事業は、現下の経済状況に加え、競合する高速道路の料金割引の影響も受け、厳しい経営環境にあると認識しております。フェリーは、モーターシフトの受け皿としての役割を担う重要な輸送モードですので、フェリー活性化予算の有効活用や地方自治体との連携等により、フェリー航路の維持・活性化を図るための取り組みを行って参ります。



環境に優しいフェリー

おわりに

以上、甚だ簡単ではありますが、私の所感を述べさせていただきました。今後とも、交通運輸・観光の分野における様々な課題を近畿圏全体の課題として捉え、各主体の連携強化を図ることにより、安全・安心な社会の構築、豊かで快適な生活、活力ある経済社会等を実現させていきたいと考えております。

皆様方におかれましては、近畿運輸局の行政の推進に関し、一層のご支援、ご協力を賜りますよう、心からお願い申し上げます。

おしやれな町の楽しみと

神戸運輸監理部の重要施策



執務室から神戸湾を臨んで

神戸運輸監理部長

関元貫至

1 神戸の楽しみ

〈神戸学検定、六甲山縦走など〉

「関元さん、喜びすぎですよ」と知人から窘（たしな）められました。自分では意識していませんし、むしろ地方組織のトップに立つという事で緊張してはいたはずですが、懐かしい神戸に勤務できるということであれしさが顔に出ていたようです。約半年前、神戸運輸監理部長の辞令をもらって挨拶回りをしていたとき

のことです。

神戸は、丁度30年前、当時の運輸省に入省したときの最初の勤務地で、当時の神戸海運局に1年だけ在籍しました。神戸は異国情緒あふれる街で、同じ関西でも大阪とはひと味違ったセンスのいいおしやれな街（大阪の人にはごめんなさい）との印象を当時からもっていましたし、また、漠然と「もう一度神戸で勤務できればいいなあ」程度の気持ちはありましたので、それがうれしさとして顔にでたのでしょうか。

神戸へ赴任するに当たり、業務については所管事項説明を受けるのでひととおりのことはわかるにしても、兵庫県や神戸市の自然、歴史、文化などについてよく知る必要があると思いました。そこで、全国各地のご当地検定なるものを調べてみますと、神戸には神戸学検定というものがあることがわかり、早速その公式テキストを購入し、勉強を始めました。9月27日には神戸学検定の試験があり、何人かの神戸運輸監理部職員共々、団体でこの試験をうけることになっています。ちなみにこの試験は「学」と名付けられるだけあってアカデミックで結構難しく、私自身、過去問題に挑戦してみると現在のところ正解率50%程度しか解けていません。この検定主催者の神戸商工会議所の幹部の方には易しい問題をお願いしてあるのですが、さて今年はどうでしょうか？

神戸といえば、プライベートでも



執務室から神戸湾を臨んで
左にポートアイランド、右に川崎造船、
正面にポートタワーが見える

う一つチャレンジしたいことが六甲山縦走です。神戸運輸監理部の職員を誘ってはいれるものの、「既に若い頃に参加しました」とか「苦痛との戦いです」などと四の五の言って一緒に参加してくれそうな人は見あたらず、また家族は「自殺行為」だの「人に迷惑をかける」、「自分をわかっていない」などといって、止めさせようとしています。これから11月の当日まで、散歩などにより訓練を続けるつもりですが…。

神戸に来てからの楽しみといえば、お昼の食事。近くに南京町の中華街があり、すべてのお店に1回は入ってみようと思いい立ち、毎日中華料理を食べておりました。5月の新型インフルエンザ騒動の時には、中華街はその前日まで修学旅行の高校生がいっぱい道を通らず歩けないほどの混みようでしたが、新型インフルエンザの報道があつてからは観光客が激減し、路上にはほとんど人が見あたらず東側の門から西側の門まで見通せるような状況でした。その南京町も今では概ね観光客が戻ってきたように感じます。私の南京町昼食の旅も約半年間で概ねすべてのお店に一回は入りましたので、今ではもう少し足を伸ばして三宮センタープラザ地下の食堂街の制覇を目指しています。

2 神戸運輸監理部長に着任して

前置きが長くなりましたが、ここで本題に入らせていただきます。4月1日に東京で辞令をいただき、その日の内に神戸に移動

し、神戸運輸監理部職員の前で訓辞しました。その際、常に「顧客満足」という言葉を意識して仕事を進めてほしいということをお話しました。この言葉は、私の前任地の海上技術安全研究所の「行動規範」の請け売りですが、運輸監理部でも通用する言葉だと思えます。

我々神戸運輸監理部の顧客は運輸業界なり、国民の皆様ですが、そうした顧客の「ニーズ」をいち早く把握することが「顧客満足」を考える上で最も重要と考えており、そのための対話を常に意識して業務を進めていきたいと考えます。その上でその「ニーズ」を、「スピード感」を持つて政策化し、実現することが重要と考えています。また、こうした国民の皆様へのニーズにすべて応えられるわけではありませんがその場合でも、国民の皆様が納得できるように説明責任を果たすことが重要です。「顧客満足」、「ニーズ把握」、「スピード感」、「説明責任」の4つキーワードを大切に業務を進めたいと思います。

3 神戸運輸監理部の重要施策

神戸運輸監理部が実施する施策の内、特に重要と考えているものをいくつかご紹介します。

まず、**第一は、高速道路の値下げによるフェリーへの影響に対する対策です。**神戸運輸監理部の管内に本社を置くフェリー業者は、神戸ー高松航路を運航するジャンボフェリーと明石ー淡路



神戸—高松間を結ぶジャンボフェリー

航路を運航する明石淡路フェリーです。現在の乗船率は、航路や車種にも異なりますが前年比で5〜7割程度に落ち込んでいるものもあり、経営上非常に厳しい状況に陥っています。高速道路の値下げと対抗していくためには、いずれの場合にも、ビジネスモデルを改めて検討する必要があると考えます。ジャンボフェリー

については、神戸—高松間が約4時間かかりますので無人トレーラーの輸送を主体にしたビジネスへの転換が可能性を持つように思います。一方、明石淡路フェリーについては航路が僅か30分ですので無人トレーラー輸送というわけにはいきません。そこで、神戸運輸監理部が主体となって国土交通省の公共交通活性化総合プログラムを活用して、クルーズを含め明石市や淡路市と連携した観光や明石海峡大橋を通行できない自転車、125cc未満のバイクなどを対象にしたビジネスモデルの検討を実施しているところです。

現在、こうしたビジネスモデルの転換の実証試験に必要な支援を国土交通省にお願いしています。利用者が減ったとはいえ、平成21年7月の1ヶ月間の実績で両社合わせて車両約2万2千台、旅客約7万人の利用者があり、それだけの方々が高速道路よりはフェリーが便利だと考えておられるのか、あるいは他に適切な交通手段がないということです。単に、ジャンボフェリーや明石淡

路フェリーを守るといふより、これを利用して利用者を守るための措置が必要と考えています。

先般の衆議院選挙で民主党が大勝したことにより、今後民主党のマニフェストに従って高速道路の無料化が進められることになり、フェリー業界にとってはさらに厳しい状況が予想されます。ただし、民主党の政策集には「競合交通機関への影響及び交通弱者等に対する十分な配慮」との文言が入っていますので、その具体化に当たっては地方の実情、現場の声を届けていきたいと考えています。

第2番目は、船員の雇用対策です。 昨年からの不況により神戸港における貨物取扱量が2割前後も減少しており、これを反映して平成21年7月期の船員有効求人倍率も0・33倍と陸上（兵庫県）の0・43倍よりも0・1ポイントも下回る雇用状況です。これに対応し今年度より、経済不況により休業を余儀なくされた事業者に対し、休業雇用船員の賃金等の一部を助成する「海運事業等雇用調整助成金」や経済不況などで離職した船員を追加雇用する場合に経費を助成する「緊急雇用促進助成金」などの制度が創設されました。現在、神戸運輸監理部管内では「海運事業等雇用調整助成金」の申請が20社余り、「緊急雇用促進助成金」の申請を前提とした認定申請が3社出てきており、こうした事業者の相談を受けつつ適切



海へのチャレンジフェア in KOBE

な処理をしているところです。こうした雇用状況とは裏腹に、船員の高齢化等により中長期的には全国で4500人以上の船員不足を生じることが予想されています。そのための船員確保、育成対策として、去る6月10日には「2009海へのチャレンジフェア in K O B E」として、求人者と求職者を一堂に集め、就職面接会を開催しました。昨年からの不況の影響もあり、今年のチャレンジフェアは昨年の7割増の求職者が集まり、そのうち4名が決定・内定しました。今後も、海上自衛隊等を対象とした船員就職セミナーや水産高校との意見交換会などを実施し、船員の確保・育成対策と先の船員の緊急雇用対策をバランスよく対応していく必要があると考えています。



小型船舶に対する安全パトロール

第3番目は安全関係です。運輸の基本は何といっても安全確保です。これが第一番目の施策でもよいのですが、今年度に限れば、他に緊急性の高いフェリー対策、雇用対策がありますので、これらの次の3番目にしました。安全に関しては、昨年3月には明石海峡で3隻の多重衝突事故があり、多くの命が失われました。また、今年3月には神戸港において網取り中の事故により2名の方が亡くなりました。小型船舶の海難件数については全体の82%と高い水準で推移しています。こうした状況を踏まえ、幅輦海域の事故防止キャンペーンを実施し、注意喚起のためのリーフレット配布を目標件数800隻）昨



トレーラーに対する路上検査

年度実績132隻」とし、小型船舶に対する安全パトロールの目標件数を2000隻（昨年度実績373隻）とするなど、従来にもまして海上交通監査計画を強化しています。また、運輸事業者の経営トップから現場の担当者まで一体となった安全管理のための制度（運輸安全マネジメント）についても、今年度6月に策定された小規模事業者向けの実施要領を活用するなどにより所管する内航海運事業者等への評価の実施を通じて、より一層の普及を進めることとしています。また、私が神戸に赴任した直後に、六甲アイランドで陸上輸送中のトレーラーからのコンテナ落下事故がありました。よく聞いてみると、既に今年に入って同種の事故が管内で3度目とのことでした。この落下事故の後、直ちに近畿運輸局に連絡して、トレーラーなどの運送事業者に対する注意喚起の通達を發出してもらうとともに、特にコンテナ輸送の多い場所において警察と共同での路上検査を行いました。その後神戸管内ではありませんが不幸にも大阪、名古屋でも同種の事故（死傷者を伴う）が発生しました。神戸運輸監理部では、再度、2カ所において同時に路上検査を実施するなど再発防止対策を講じているところですが、引き続き注意して監視していく必要があります。

第4番目は、観光振興対策です。神戸運輸監理部では、神戸地区の観光系大学と連携し、昨年度、全国に先駆けて神戸夙川学院



神戸港を出航するクルーズ客船

瀬戸内海を満喫する「瀬戸内海クルーズ」

大学とツアークリエイター資格認定講座「みなと神戸連携講座」を開催、流通科学大学とは観光人材育成で連携協定を締結しました。今年度、流通科学大学とは「神戸・瀬戸内学」という専門科目の開設と専用テキスト発行に取り組み、将来を担う観光産業人材を育てていきます。一方、観光政策を担え

る人材の育成とともに、外国人が多く訪れる京都に学ぶ学生だからこそできる行動力と視点で、みなと神戸への訪日外客数アップ策を提言してもらおうと、今年度、同志社大学生による「みなと神戸訪日外国人客アッププロジェクト」を実施しました。プロジェクトは、神戸港ワールドワークなど京都と神戸の観光関係者へのヒアリングや現状把握をもとにまとめられ、内容的には短期間の取り組みであったために、粗削りの部分もあったかと思いますが、若い学生ならではの発想もあり、今後、こうした提言がビジネスにつながることを期待して、その発表会には地元観光業界や



管理部長に提言書を手交する同大生

観光関係団体、神戸市の方にもご参加いただきました。

以上に、西日本最大のクルーズ客船寄港地である神戸港の新たなビジネスモデルとして、神戸経済同友会、神戸市、神戸港振興協会をはじめ観光関係者の方々と協力し、四季折々様々な魅力を見せる瀬戸内海を満喫する「瀬戸内海クルーズ」

の振興にも力を入れて取り組んでおり、ここでも国際観光振興と観光人材育成をねらって、神戸海星女子学院大学などに客船寄港時のクルーズ客に対する通訳や「茶・華・書」のおもてなしを行うなどの取り組みを進めているところです。



はしけによる海上コンテナ輸送

第5番目は、物流の効率化です。東京湾では、横浜港・東京港・千葉港間のコンテナ輸送において一部はしけを使ったビジネスが構築されています。神戸港―大阪港間、神戸港―姫路港間等でも輸出入の各港湾でのコンテナ出入量不均衡解消のため空コンテナ等の輸送ニーズがあり、現在はトレーラーにより陸上輸送されています。こうしたコンテナの輸送が、はしけで輸送可能となれば物流の効率化のみならず、モーダルシフト、CO2 排出量の低減など環境負荷の軽減に貢献できます。こうしたコンテナ輸送の効率化について、近畿地方整備局、近畿運輸局と共同で検討を進める予定です。

阪神なんば線の概要と開業後の状況について

神戸・難波・奈良つながる 広域ネットワークへの期待

阪神電気鉄道株式会社

1 はじめに

2009（平成21）年3月20日、阪神西大阪線（尼崎駅～西九条駅）を西九条駅から延伸して大阪難波駅に接続する「阪神なんば線」が開通した。同時に、この路線を介して当社と近畿日本鉄道（以下、近鉄）が阪神三宮駅～近鉄奈良間を最長区間とする相互直通運転を開始した。（写真・1）

西大阪線の難波への延伸は、戦後間もない時期から当社が計画していたものの、鉄道輸送需要の伸びの鈍化、建設費の高騰などの諸々の事情で実現に至らず、当社にとって永年の懸案となっていた。しかし、2001



（平成13）年度に地下高速鉄道整備事業費補助が適用されることになり、施設の建設と保有は西大阪高速鉄道が行い、当社が列車の運行を行う「償還型上下分離方式」という新たな枠組みで事業がスタートした。

2 事業の経緯

西九条～難波間の路線は、1989（平成元）年の運輸政策審議会答申第10号において最重要路線として位置付けられ、その後、計画ルートに当たる岩崎橋地区に大阪ドーム（現京セラドーム大阪）が開業するなど、整備に対する社会的な要望が高まっていた。

当社は、こうした整備に対する要望は認識していたものの、単独での事業化は困難な状況であった。こうした中、2001（平成13）年度の政府予算において、第3セクターが行う新線建設についても公営事業者並みの補助を受けられるよう拡充した地下高速鉄道整備事業費補助を適用することが盛り込まれ、本事業が実現する運びとなった。また、同予算には、阪神なんば線の整備に伴う阪神尼崎駅等改良工事に対する幹線鉄道等活性化事業費補助（乗継円滑化）の適用も併せて盛り込まれた。

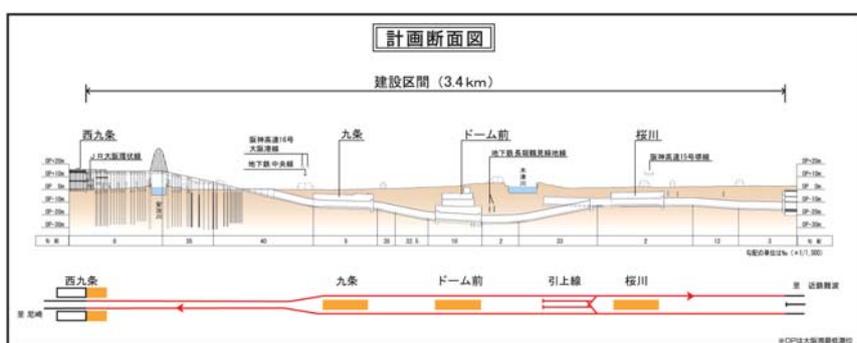
本事業の事業主体として鉄道施設を建設する新会社「西大阪高速鉄道株式会社」は、2001（平成13）年設立された。

2001（平成13）年11月には、当社が西九条～近鉄難波（※註）間の第二種鉄道事業の許可を、西大阪高速鉄道が同区間の第三種鉄道事業の許可をそれぞれ受け、2003（平成15）年1月には、西大阪高速鉄道が西九条～近鉄難波間の工事施行の認可を受けた。

所要の諸手続が完了した2003（平成15）年10月7日、当社と西大阪高速鉄道は、西大阪延伸線建設工事起工式を挙行し、工事に着手した。

(※註) 近鉄難波駅は、2009年3月20日の阪神なんば線開通に合わせて、大阪難波駅に改称。

3 路線の概要



阪神なんば線は、西大阪線の終端駅となっていた高架駅の西九条駅を起点とし、安治川を橋梁で横断した後に地下に移行し、地下区間に九条駅、ドーム前駅、桜川駅の3駅を設け、大阪難波駅に至る（大阪難波駅西方にあった引上線3線のうち2線に接続）もので、建設延長は3.4 km（営業キロは3.8 km）である。（図・1）

また、新設した九条駅は大阪市営地下鉄中央線と、ドーム前駅は大阪市営地下鉄長堀鶴見緑地線と、桜川駅は南海高野線および大阪市営地下鉄千日前線と、それぞれ連絡する。また、西九条駅はJR大阪環状線・ゆめ咲き線と、大阪難波駅はJR大和路線、南海本線、大阪市営地下鉄御堂筋線・四つ橋線・千日前線と、それぞれ連絡する。

なお、開通後は、西大阪線（尼崎駅～西九条駅間）を含めた尼崎駅～大阪難波駅間の路線名を「阪神なんば線」とした。

4 開通による効果

阪神なんば線の大きな特徴は、各駅で大阪市営地下鉄、JRまたは私鉄などの路線と連絡し、既存鉄道との優れたネットワークを構築することである。阪神なんば線は、こうした鉄道ネットワークの充実により、大阪都心部への移動の利便性を飛躍的に向上させるとともに、現在、大阪都心南部で進行している大規模開発プロジェクト地域（難波・湊町・岩崎橋地区等）へのアクセス機能を強化する路線である。加えて、阪神なんば線は、大阪都心部と臨海部とを結ぶ東西都市軸の機能強化の一端を担うことが期待されている。

また、大阪難波駅を介して、当社と近鉄が三宮駅～近鉄奈良駅間を最長区間とする相互直通運転を実施し、延長65.2 kmのこの区間が、乗換えなしで約80分（最短76分）で結ばれる。これにより、阪神・阪奈

間の広域的な移動の利便性が向上し、関西の鉄道ネットワークが大いに充実することとなる。

さらに、当社では、この相互直通運転の実現のため、本線と阪神なんば線との接続駅である尼崎駅においてホームおよび線路の増設、ホームの延伸、線路の立体交差化等の改良工事を実施し、本線と阪神なんば線が方向別化され、乗換えの利便性が格段に向上することとなった。その他の優等列車の停車駅においても、ホームの延伸などを実施した。

5 駅デザイン

(1) 全体コンセプト

阪神なんば線においては、3つの地下駅を新設するとともに、既設線との接続駅である西九条駅については、駅高架橋部を延伸して改札口を新設した。

新設する地下3駅と西九条駅（延伸部）のデザインを検討するにあたり、「鉄道事業者の視点」、「街づくりの視点」、「阪神なんば線の役割」を念頭に、次の3つの目標を定めた。

◇街の財産となる駅

公共交通機関として重要性が高く、鉄道利用者にとっては街の玄関口となる駅は地域の中心的な役割を担う。地域に根ざし、街の魅力を高めていける「街の財産」となることを目指す。

◇利用者／地域住民に親しまれる駅

鉄道利用のためだけでなく、待合せの場や歩行通路といった日常的な生活空間・交流の場として積極的に利用されるよう、利用者や地域住民の愛着や誇りがもてる駅を目指す。施設を大切に使うも、使えるといった利用者意識の向上にもつながる。

◇将来のスタンダードとなる駅

基幹インフラである駅は、長い将来にわたり、その機能を維持しつづけるなければならない。従来の考え方にとらわれることなく、時代を先取りした先進性、先見性のある駅を目指す。

(2) 各駅のデザインテーマ

① 西九条駅（延伸部）

新線の起点となる西九条駅は、U S Jへの玄関口でもあり、JR大阪環状線やJRゆめ咲線との接続駅ということから、多くの人が行き交う「交流の結節点」をデザインテーマとした。外装においては、モノトーンをベースカラーとし、既存駅舎のデザインとの調和を図りながら、新線への期待感やスピード感をメタリック調の金属パネルやガラスといったシャープで透明感のある材料を用いることで表現している。また、JR側に設けた西側出入口には、ガラスとV型柱による大庇を設け、西九条駅の新しいエントランスとして、シンボリックにしつらえている。（写真・2）

② 九条駅

九条駅は、金属加工業を中心とした手の温もりが感じられる技術や大阪の下町情緒を代表する人情の街として発展を遂げてきた周辺地域の歴史を活かしたまちづくりのシンボルをめざしたいと考え、デザインテーマを「記憶の継承」とした。大阪市営地下鉄中央線と



の連絡口となる西側出入口は、鉄とガラスを用いて親しみを覚える地域技術のイメージをシンボリックに表現している（写真・3）。コンコース階は、照明を含めた空間づくりにより、季節や時間帯によって表情を変える安治川の風景を表現し、ホーム階は、白を基調とした明るい空間により、賑わいのある街を表現している。



③ ドーム前駅

京セラドーム大阪の最寄り駅となり、周辺で再開発が進められているドーム前駅は、「懐かしさと新しさの融合」をデザインテーマとした。ガラスと金属パネルを用いた幾何学形状（三角形）の出入口は未来的なデザインとし、ドームの金属パネル製外壁との調和と、曲線を多用した形状との対比を図った（写真・4）。また、地上部にはトップライトを設け、改札階に外光を取り込む計画となっている。ホーム階では未来的な印象を持つ地上部とは対照的に懐かしさやあたたかみを感じさせるレンガを使用し、素材感のある壁仕上げとした。尚、レンガの使用については、大阪ガス創業時、この地に建てられたガス工場がレンガ造であったことからヒントを得たものである。



④ 桜川駅

都心（ミナミ）に近く、再開発の進む湊町エリアや賑わいのある立花通り（南堀江）にも近いことから、「新たなゲート」をテーマとした。桜川駅は、千日前通りと新たなわ筋という双方の幅員が50mの幹線道路同士の交差点の四つ角全てに地上出入口がある。各々がガラスのエレベーターシャフトと曲線状の庇で構成されており、ゲートにふさわしいシンボリックで未来的な形状とした（写真・5）。

また、内部においては「二面性」をキーワードに壁の仕上げを左右異なる素材を用い、対比させることで、方向感を持たせた。また、駅北部の道頓堀川沿いには材木間屋が建ち並ぶことから、随所に木を感じさせる素材を用いるなど、地域の特色を反映した仕上げを用いた。



6 阪神なんば線のダイヤ概要

阪神なんば線のダイヤの概要は以下の通りである。

(1) 列車種別と運転区間

阪神なんば線は三宮～奈良間で、急行系列車として「快速急行」をほぼ終日にわたって運転している（平日は三宮発7:00頃～21:00頃、土休日は三宮発8:00頃～20:00頃）。また、これ以外に「普通」等の阪神なんば線（尼崎～大阪難波間）各駅に停車する列車については、尼崎～東花園・奈良間で運転している。（図・2）

(2) 相互直通列車の運転本数

1時間当たり本数			
休日	平日		
3	5	朝ラッシュ時	快速急行
	3	昼間時	
6	5	朝ラッシュ時	各種停車 (区間準急・準急を含む)
	3	昼間時	

(3) 主要区間の所要時間

区間	所要時分	備考
三宮～近鉄奈良	約80分	最速76分
三宮～三宮	約40分	
三宮～大阪難波	約20分	
大阪難波～甲子園	約15分	
大阪難波～西九条	約8分	

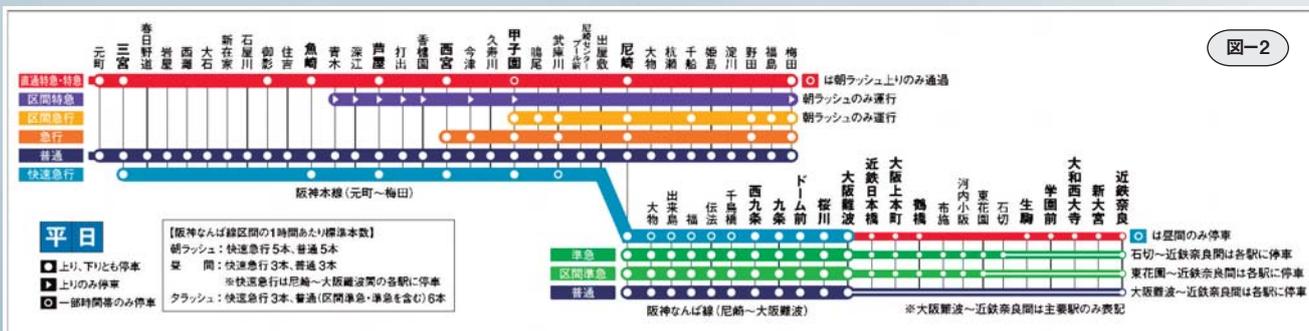


図-2

7 新サービス「OSAKAどっちも定期」

阪神なんば線の開通に伴い、当社は大阪都心の2大拠点である「キタ」にも「ミナミ」にもアクセスできる唯一の私鉄となる。この利便性をより一層向上させ、お客様の都心へのアクセスルートの選択肢を広げる新たなサービスとして、阪神本線(武庫川線を含む)各駅から阪神なんば線の新線区間各駅(九条、ドーム前、桜川、大阪難波)間の通勤定期(「大物」九条を有効区間に含む通勤定期)をお持ちのお客様に、阪神梅田駅での乗降も可能とする、阪神なんば線新線・梅田選択乗車制度「OSAKAどっちも定期」を実施することとした。(図・3)

一枚の定期券で本線と阪神なんば線の両方が使えるサービスの実施は、本線経由で通勤していた方に新たな通勤ルートを知りたたくとともに、阪神地区のお客様をミナミに誘致するために有効な施策と考えている。特にIC乗車券PiTaPaを利用することで、乗継ぎを行う各社局の運賃サービスを有効にご利用いただけることから、市内での乗継ぎ移動を伴う際の利便性が高まることを期待している。

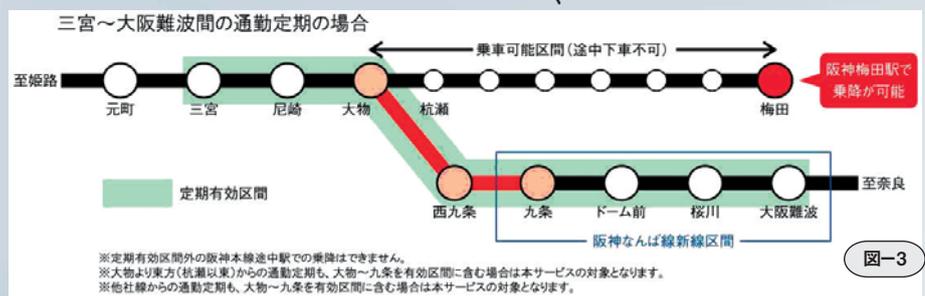


図-3

8 開通後の状況について

阪神なんば線は、需要予測時においては一日平均利用者が8.4万人となっているが、開通初年度は、沿線の成熟度を勘案して一日平均利用者を6.7万人と見込んでいる。開通から8月末までの一日平均利用者は5.9万人であり、利用者数だけを見れば当初予想を下回る結果となっている。その反面、三宮・奈良間の長距離利用者が予想を上回っていることや定期外での利用者が多いことなどから、収入は予想並みとなっている。

主要駅の一日平均乗降数も8月の対前年比で、梅田駅が12.4%減、三宮駅が7.7%増、西九条駅が18.5%増となっており、本線から阪神なんば線への転移が順調に進んでいるものと考えている。新たに導入した「OSAKAどっちも定期」の梅田駅での乗降客数が一日平均約1,000名となっており、サービスを認知していただき、有効に活用していただいているものと考えている。

阪神なんば線全体を捉えた場合は前述の通りであるが、新線区間のみを捉えた場合には、新線各駅の乗降客数は予想より少なくなっている。今後もPRや営業施策を引き続き実施することで阪神なんば線の利便性を知っていただき、阪神間へお勤めの方や大阪難波へお勤めの方にお住みいただくことで沿線が成熟し、新駅の利用者が増加していくことを期待している。

9 おわりに

阪神なんば線の整備事業は、国、大阪市、大阪府をはじめ、沿線住民の方々、第3セクターに出資いただいた各社をはじめ財界各位、建設関係各社等の多大なご支援、ご協力をいただき、実現の運びとなったものであり、関係各位には厚く御礼申し上げます。次第である。

開通に伴う本線も含めたダイヤ改正や相互直通運転の開始、開業翌日からの春の高校野球開催など、開通直後からめまぐるしく環境の変化があったが、大きなトラブルもなく順調に営業させていただいている。

阪神なんば線が、多くの皆様にご利用いただけることと、当社沿線だけでなく、関西圏全体の活性化に寄与することを願っている。



第3回サロンセミナー

当センター主催の第3回サロンセミナーが、平成二十一年九月二日に大阪第一ホテルにて開催され、八十三名の御参加を頂きました。

本セミナーは、毎回各界の第一人者を講師としてお迎えし、関西経済の発展について幅広いテーマでご講演を頂いております。この度は、昨今の不景気を吹き飛ばすような、壮大な計画を本年一月に実現された東大阪宇宙開発協同組合の杵本理事長様を講師にお迎えして、「やりました夢の実現、まいど衛星、自社経営に活かす衛星開発」というテーマでご講演を頂きました。

開会挨拶

(財) 関西交通経済研究センター

会長 野村 明雄



います。

また、原喜信 近畿運輸局長様をはじめ、日頃から私共が何かと御世話になっております行政ご当局幹部の皆様には、公務ご多用にもかかわらずご臨席を頂戴し、あらためまして厚く御礼を申し上げます。

さて、このサロンセミナーは、当センターの賛助会員の皆さまのみならず、広く一般の方々にもご参加いただき、関西経済の発展に係る幅広いテーマについて、毎回、各界の第一人者である

有識者の方々からご講演いただくものであります。第三回となる今回は、「中小企業の経営者は、経営環境が厳しい中でこそ夢と希望を持ち、もつと元気を出さなければならぬ」として、現在もなお宇宙への挑戦を続けておられる、東大阪宇宙開発協同組合理事長の杵本（すぎもと）日出夫様を講師に迎え、「やりました夢の実現！〜「まいど衛星」 自社経営に活かす衛星開発」というテーマでご講演を頂戴いたします。

皆さまご高承のとおり、一昨年前の米国「サブプライムショック」に端を発しました世界的な金融経済危機は、我が国にも大きな影響を与えました。最近はやく回復の兆しも現れ、最悪期は脱したとの見方も広まってきておりますが、依然としてその水準自体は厳しいままです。とりわけ、中堅・中小事業者が大多数を占める我が国の運輸・交通業界は深刻な打撃を受けており、引き続き十分な経営支援策が求められるところですが、先週末の衆議院選挙で政権交代が実現した今、政治空白による経済政策の停滞も、大きな懸念材料になってまいります。

このように、まだまだ厳しい状況にある我が国の経済ですが、ここ関西におきましては、これま

での長きに亘る停滞を払拭するような多くの取組みが進んでおります、例えば、大阪湾ベイエリアでは、新エネルギーや環境関連の新工場を核とした新しい産業集積が次々と生まれれており、都心部では、京阪中之島新線や阪神なんば線の開通、梅田北ヤード地区の再開発など、都市インフラの整備が着実に進んでおります。

今後は、これらの良い材料を上手に活用し、新たな成長産業の育成につなげていくとともに、日本の優れた技術力の基盤であるだけでなく、雇用の七割を抱える中堅中小事業者の事業意欲、挑戦意欲を高めるための取組みが重要になってまいります。

そこで本日は、東大阪宇宙開発協同組合の枕本理事長様より、現在の厳しい経済状況を乗り越え、次の成長を生み出す新技術を開発し、それを企業発展につなげていく経営の方策についてご教授を賜りたいと存じます。

本日のこのセミナーが、ご参加いただいております皆さま方にとって、今後のビジネス展開の一助となりますことを祈念しますとともに、今後とも私共、財団法人関西交通経済研究センターに対しまして、温かいご支援を賜りますよう、心からお願い申し上げます、開会のご挨拶とさせていただきます。

ます。本日は誠にありがとうございます。

来賓挨拶

国土交通省近畿運輸局

局長 原 喜信 氏



近畿運輸局の原でございます。平素より皆様方におかれましては、国土交通行政にご協力を頂きまして、厚くお礼申し上げます。本日は長年に渡り、時々のニーズに応じた運輸交通関係の調査研究に取り組まれております財団法人関西交通経済研究センター主催の第三回サロンセミナー開催に当りまして、一言ご挨拶申し上げます。

現在の日本経済は非常に厳しい状況に置かれています。ただ、在庫調整の一巡や経済対策の効果、対外経済状況の好転等によりまして、やや持ち直しに向かうことが期待されている状況にあります。

しかし、雇用状況の一層の悪化、世界経済の下振れ懸念など、まだまだ取り組まねばならない課題も多い状況であります。関西経済の厳しい状況も同様であり、政府は当面、経済対策を最優先とし、各種経済対策を着実に実施することとしています。

近畿運輸局につきましても、これらの施策を総動員して交通運輸産業の維持発展に努めますと同時に、公共交通の活性化、観光振興を通じた地域の振興に取り組んでいきます。

都市部につきましては、昨年の京阪中之島線、そして、今年三月の阪神なんば線の開業など、鉄道ネットワークの利便性向上により沿線地域の活性化に繋がっていると思います。また、去る四月には大阪府知事、大阪市長を初め、経済界、鉄道事業者、関空会社に御参画を頂き、関西活性化に向けた今後の鉄道ネットワークの在り方に関する懇談会を開催致しました。そこで、懇談会の総意として、実務担当者レベルによる検討会を設置し、なにわ筋線等の大阪ビジネス拠点から関西空港までのアクセス改善方策について、必要な調査を実施すること等により議論を深めて参ることにいたしました。これを受け、この七月に第一回の検討会を実施し、これから更に議論を深めたいと思っております。

他方、特に地方を中心にして、地域住民の移動

手段の確保が切実な問題となっています。国土交通省におきましては、一昨年十月に主体的に創意工夫する地域を総合的に支援する、地域公共交通活性化再生総合事業を創設致しました。現在近畿運輸局の管内においては三十の地域において、この法律に基づき地域公共交通総合連携計画が作成され、この計画に沿った具体的な事業が実施されるなど、地域の取組みが進められているところでもあります。

また、観光につきましては、昨年十月に国土交通省に観光庁が設置され、観光立国の実現に向けて体制が固められたところでもあります。近畿運輸局におきましても、国際観光の振興や魅力ある観光地を創造していくため、ビジットジャパンキャンペーンによる訪日外国人の増大や、宿泊を伴う滞在型観光圏の整備など観光振興に積極的に取り組んでいます。

本日の第三回サロンセミナーが開催されますことは、関西交通経済研究センターを支援して頂いています。本日お集りの賛助会員の皆様のご期待に添う、大変意義深いものであると思えます。最後になりますが、本日も参



加頂いております皆様のご健勝と、セミナーが皆様方にとり有益なものとなることを祈念致しまして、私のご挨拶に代えさせて頂きます。有難うございました。

講演

『やりました夢の実現、まいど衛星』

『自社経営に活かす衛星開発』

東大阪宇宙開発協同組合

理事長 枚本 日出夫 氏



東大阪宇宙開発協同組合（ソーラ SOHLA）から来ました枚本日出夫と申します。本日は日常お忙しい中、わざわざ私の講演を聞きに来て頂けたことは非常に有難いこと

です。

今日私は有馬温泉近くの藤原台という所から来ました。皆様ご存じのとおり、今春襲ったインフ

ルエンザの猛威の影響で、この有馬温泉もお客様が全く来ない状況となりました。しかし、この温泉街の方々は、元気を出さなアカン。こんな時こそ皆で街を綺麗にしてお客様に来て貰いましょうと、元気を出して街中を協力して掃除したそうです。この話を聞いて、私も何事も元気がないとアカンとつくづく考えさせられた次第なのです。

今日お話しさせて頂くことは、まさに隣のオッチャンが不景気な中で何か一つやったらしいので、それが人工衛星で、ちゃんと打ち上がったらしいでという内容なのです。何とか自分の思いをお伝えして、皆様に持ち帰って頂きたいと思えます。どうぞ宜しくお願い致します。

《この間、衛星打ち上げのニュース映像放映》

ついにやったでー「まいど衛星」打ち上げの瞬間



本年一月二十三日のことですが、夢を叶える衛星を打ち上げたのですが、ロケットの打ち上げシーンを、私は東大阪のクリエイションコアという所で応援しながら立ち合いました。そこでは、カウントダウンが五二四秒、五二三秒と女性の無表情な声で

始まりました。そんなに長い前から始まるなど私も初めて知りました。実際の打ち上げ直前になった時には、ロケットが噴射され、辺り一面が真っ白になりました。そして、赤いモノが吹き出て、ゴーンと打ち上がりました。上がった時はまさに一瞬のことでした。当日は天候が悪く、雲も厚かったのですが、あの大きさであのようなモノを飛ばすことが出来たのには、本当に大勢の人々が衛星に携わっているのだと実感致しました。実はあのニュース内で私がコメントしているシーンでは涙声になっていました。そのような状況の中で感動し、直ぐに万歳をしたのですが、本当は、その後自分達の衛星が通信を始めるまでは、成功とは言えない状況であり、一時間半掛かってやっと本当の成功を見ることが出来たのです。

不況ブツ飛ばす！東大阪の潜在パワー



さて、自社経営に活かす衛星開発と、テーマとしてご紹介頂きましたが、それよりも、私共社員総勢一九名の中小企業として一番実感出来たことは、ミッションは人作りということです。

「まいご一号」を打ち上げた最初のきっかけは

何かと申しますと、東大阪は日本で有数の中小零細企業の街なのですが、七年前には一万二千社あった中小零細事業者の数が、現在六千から六千五百位に減っています。その理由は社会の不況があり、どんどん中小零細企業の仕事が減り、そして、更に悪いことに、東大阪の仕事というのは、ネジやシリンダー、或いは樹脂などの加工業が多いのです。こういった加工業は、中国に設備さえあればそこで事業展開が出来、日本から産業移転が進み、どんどん東大阪の仕事が無くなって来たのです。このような背景で産業の空洞化が起こって来ました。

また、東大阪という地の特徴は、隣と隣の壁の隙間がなく、庭が無く玄関ドアを開けると直ぐに道路という工場を兼ねた家屋が多い。お父ちゃんは油にまみれて仕事をしている。勿論、お母ちゃんも仕事を手伝っている。いわゆる3K現場なのです。しかし、今子供は学校ではコンピュータを習い、果ては「CAD」



等も習ったりします。一方で、子供達は家に帰ると、このような家の現状を見ているのですが、学校で色々習っていると、格好良い仕事に就きたいとなってしまいます。一番の問題はここで、つまり、後継者がいず、廃業に追い込まれているのです。

そこでこの状況を何とかしないといけない、子供達、若い人達を呼び寄せたい、何か魅力があった面白い事をしないといけないとなったのですが、この大阪で面白い事をするのは並大抵ではありません。大阪人については、大概の事では面白いとは言わないと思います。しかし、衛星の話になると、何じゃそりゃと、大人も子供も興味を持ってくれるのではないかと考え、ではやってみようではないかという話になったのです。

実際によくよく調べてみると、ネジやワイヤーなど匠の技術があり、改めてこれは素晴らしいとなりました。歯ブラシからロケットまで何でも揃う東大阪の技術をもって出来ないことは無い、人工衛星を作ることが出来る。このようにして東大阪の町を日本中に向けて宣伝しました。

最近の例を挙げると、マラソンの野口選手のスポンサーやゴータルを作っているスワンというメーカーは、山本光学という東大阪の中堅企業です。更に同じ山本ですが、スピード社に納めている

る水着のメーカー、山本化学さん。どちらも素晴らしい企業です。両社とも素材、加工系の部品の企業なのです。

東大阪のオッチャンの心意気に応えた侍たち



では、衛星は何かと申しますと、まさに部品の集まりです。しかし、自分達だけでは衛星製作が出来ないことは明らかであり、誰かに救いを求めようとなりました。そこで、衛星を作るのにここに聞いたらまずは間違いがない、ここだけは絶対に外せないという所があるのですが、そこへ聞きに行くことになりました。これがジャクサ（JAXA独立行政法人宇宙航空研究開発機構）です。ここには素晴らしいロケット技術、衛星製作技術、通信システム技術など全てがあります。厚かましくも大阪のおっちゃんがそこに押し掛けて、何も分からへんから教えて欲しいと、直球勝負で行きました。アホかいなと言われそうな話ですが、何とこの我々の思いに伝えてくれました。しかし、JAXAからは、衛星を設計する人がそちらにはいるのですかと問われたのです。自分達なりに約一年位勉強会を毎日午後六時に仕事が終わってか

らしていたのですが、やはり難しかった。そこで、衛星のことについてもJAXAに来て貰って勉強会もしました。しかし、設計図を描けと言われても、日々各自の仕事をしなが



分達の資金繰りもしている。従って時間もお金も余裕が無い中、まして図面なんて書いたことが無い中で、どうするのだとなり、それなら、この話を最初に取りまとめてくれた大阪府立大学で、学生を使って設計をしようではないかとなりました。そうすると、折角衛星を打ち上げるならば、何か仕事をさせたいよねと話が展開し、カメラを積んで設計しようとなりました。これを龍谷大学にお願いしました。しかし、これだけでは、衛星のメインの仕事にはなりえないとなり、通信のことについて大阪大学の河崎先生に相談をしに行きました。そこでは、自分達は通信よりも雷のことを研究しており、宇宙から雷を観測してみたい。このような取り組みは世界で初めてなので、是非やりたいと大阪大学が参画することになりました。

このようにようやく形になり、我々も喜んでいたので、でも足らんよね、お金がとなりました。皆が貯金箱を持ちより、幾らまでなら出せるのかという議論になり、そこでは、十万とか、よく行って五十万までとなりました。勿論衛星を作るには億単位のお金がいります。どないする、出来ないなという話になりました。思いがあってもお金が無いということです。

そこで、このような状況下、補助金や助成金を受けて、何とか形にしようではないかとなり、NEDO（独立行政法人新エネルギー・産業技術総合開発機構）にお願いし、国の委託金を頂いて続けることになりました。

このようにして具体的に衛星製作が始まりましたが、実は一年経ってもなかなか進みませんでした。自分達で勉強を始め、JAXAからもボロカスに言われながらも、僕が技術のプロジェクトに就き、もう一人の専務理事が渉外担当に就きました。半年間はJAXA先導の下で始めました。この間システム進捗会議が月に二回あったのですが、その会議の中でJAXAの若い人達が、「東大阪のあなた達が主役ではないのですか。」と言うのです。でも、自分達には衛星のことはよく分からない。そんなことを何か月か繰り返して行くと、衛星のことも徐々に分かかって来ました。やがて、自分達で会議の議事進行

をし、ジャクサの皆さんはこれに参加して下さいという形になって行きました。このようにして衛星を作り上げて行きました。

メイドイン東大阪 脅威のテクノロジ



では、どのような衛星になったかと申しますと、北極と南極の間を六百六十キロの高さで、周回軌道を一時間半で一周します。皆様御存じの通り、地球は自転していますので、一時間半でぐるぐる回っているだけで、大体一日で十四回から十五回周っていることになります。地球の自転を含めると、日本の上空に来るチャンスは三回から四回位しかありません。このチャンスを活かして雷や地球を映した映像を日本に送っているのです。

宇宙ステーションは三百キロ上空にあると言われていますが、五十センチ角、五十キログラムもの物体である「まいど一号」は、それよりもっと高い所、六百六十キロ上空にあるのです。従って千葉よりもちょっと先にある感覚です。つまり、大阪から千葉にある五十センチ角のモノは見えないような距離の位置関係を分かって貰えたと思います。

今日は技術的なことは余り申し上げません。簡単に申し上げますと、衛星の外側には太陽電池やGPSのアンテナやカメラなどがあります。衛星の内部側には、衛星本体のCPUや電測センサー等色々あります。この中の雷の観測装置については、実は我々が作ったモノになります。

今回の衛星における大きな冒険は、板金ケースです。実は宇宙では、アルミ無垢材を削り出してケースを作り、その中に基板ユニットを収めることが常識なのです。板金モノといいますが、ネジで絞めていきますが、宇宙では放熱が出来ないのです。衛星の周りの温度は太陽が当たっている時は、百五十度、日陰になるとマイナス百五十度になります。従って、この状態では内側の通信機器が動きません。通信機器の性能は、マイナスは100度、プラスは50度までの間で働きます。更にマイナスになると、この構体の中で熱伝導の力を借りて内部温度を保って行こうということになります。つまり「まいど一号」



が熱い所と寒い所をぐるぐる回っているのです。これが実は都合が良いのです。一時間半の内半分は熱い、半分は冷たいを繰り返しますので、熱が移動する間に、熱くなったり、逆に冷たくなったりを繰り返します。ということは、外側の温度は大きく変化しますが、内側はそれ程変化しないこととなります。そういう範囲になるように、実は「まいど一号」は設計されています。

「まいど一号」はスピン衛星で、一分間に三回回転しながら飛んでいます。ぐるぐるとスピンしながら、地球を回っています。GPSのデータを元に自分がどこを飛んでいるのかを判断します。仮にこれに人が乗っていればシャッターチャンスとしてシャッターを押すことが出来ますが、日本上空に来ただけ、シャッターを押すことが出来ないのです。従って、その撮影データを集めて分析しこれが日本列島だと後で分かる訳です。日本が雲に隠れていたら全く見えないのですが、まさに偶然に撮れた映像です。(次頁写真①下段左端) 太陽光センサーは、太陽に当たっている時にスリットを通して、内部にカメラのようなものがあり太陽を検知しています。こうして光の変化を受けて今太陽がどちらを向いているのかが分かります。何周期で何回周っているのかも分かる仕組みになっています。先日、日食がありました。丁

度日食を観測出来る位置を「まいど一号」が通り、太陽光センサーで日食感知というデータも取れました。非常に貢献していると感じています。

「まいど一号」はまだまだ観測をしておりますが、三か月間で定常運用を終わります。「まいど一号」の設計寿命は二年から三年ですが、それまでは何とか運用を長引かせたいと思っています。

毎回の定時観測をすることによって、太陽光センサーの感度の衰えや、或いは、電波のエネルギーが弱くなって来ているといったことが、分かってきます。そうすると、「まいど一号」の装置が劣化して来たということ、つまり寿命が分かることになります。この寿命というのは実績なのです。この実績をもって、次の衛星にはこういうものを使えますと言え自分達も商売が出来るのです。出来るだけ長く使いたいと思っています。



打ち上げ成功に秘められた険しい道のり



さて、自分達中小企業がこのような賞を頂くなど思いもしなかったのですが、関西財界セミナー賞二〇〇九特別賞、第一回日本マーケティング大賞地域賞、そして、日本航空協会からも空の夢賞を頂きました。このように社会的にも大きな反響を頂きました。産官学、つまり、JAXA、大学、組合の連携が上手く出来たのではないですが、ちょっとその話を聞かせて下さい、とよく聞かれます。打ち上げから観測まで上手く行きましたが、しかし実は、それはそう見えているだけだったのが答えなのです。「まいど一号」を上手く打ち上げて通信をするという目標は一致したのですが、目的が違いました。

産はどうかと申しますと、この衛星事業をビジネスに繋げたい。つまり商売に繋げたいのです。では、官であるJAXAはどうか申しますと、宇宙開発の裾野を広げて、国民全体に宇宙開発の大切さを広げることだったのです。これが達成されるのであれば、一緒にやりましょうとなったのです。そして、学はと申しますと、モノを作って売りたいというところではなく、て、「まいど一号」を

作って研究開発の立派な論文を認めて貰いたいということでした。

このようにそれぞれ目的が異なっていたのです。文化も異なりました。文化というと分かりにくいですが、分かり易く言うと、それぞれ置かれた価値観が異なるのです。価値観が違ったが故に、当初お互いの意思疎通を図ることが出来ませんでした。しかし、喧嘩腰に話をしていくうちに、これではアカンとなり、実際何のために集まっているのかを再度考え、それは衛星を上げる為に集まっているのだと考え直しました。実はこのことが頼みの綱となりました。目標はこの一点で一致していたのです。そこで、ではその目標に向かってやろうよ、との気持ちをお互いに察するようになり、察するようになると相手の事情も分かり、やはり国の予算を使う限りは、甘えてばかりはいられない訳です。このようにお互いに相手の気持ちを察するようになったのです。つまり、相手のことも考えるけれども、自分達でお金を出せない部分については、JAXAさんの測定器を使わせ貰ったり、無線の部分をタダで提供をして頂いたりといったことをして来たのです。このようにして、衛星そのものは一億五千万円で出来たのです。

このようなことをしながらやってきたのですが、実は各企業は本当に困っていました。企業の中に

は、社長さんが一名、そして、その中で社長さんが研究員になるのです。NEDOの事業は皆様ご存じのように大企業の仕組みです。研究者が登録され研究開発をします。そして、モノを作る時は外注します。外注には費用を出せるのです。この仕組みにおいて、自分達は組合員になって研究費を貰ってしまったのです。各社の社長はモノ作りをしたから、それぞれ研究員になったのですが、この仕組みにより実際のモノ作りが出来なくなりました。では、研究員から外れて外注を受ける側になったらいいとなるのですが、それでは目的を達成する事が出来ない。そこで、何か良い方法がないかと聞くとあったのです。その答えは、健康保険料を決める際に使われる健保等級に基づく給料額から算出される時間給です。実際に携わった時間分だけ時間給を支払いますということでした。勿論これでは成り立ちません。例えば給料二十万円の若い従業員がいたとすると、時間単価が千二百円、千三百円位になります。そして更に、管理費十パーセントをもらえますが会社としては何のことはありません。赤字です。しかし、それでも自分達はモノ作りをしたいので、赤字でもやりますとなったのです。

先程申し上げた、ご自身一人だけの社長さんは、研究者登録されたままであると、自分の会社

をやっつけていけないので、結局その方は研究員から外れ、外注さんとして仕事をしました。このような苦労もあったのです。

大きな企業となると、このような自分達のためになる研究費用さえ貰えれば、無いよりましだという考えになるのですが、仮に十八名の中小企業で三人が研究員として携わると、本業の二割、三割が欠落してしまい、いくら研究費を貰っても足しにはならないのです。従って意気込みだけになってしまうのです。しかし、意気込みだけだったのかというと、そうではなくて、実は自分達が携わって良かったなと思うことがありました。

元ヤンキーが更生！成功体験が人材を育てる



社会科五年生の教科書において、まいど一号の写真が掲載されています。子供達が私のコメントや衛星の写真を見て勉強をしてくれていると思うと、非常にモチベーションが上がりました。いい加減なこととは出来ないし、決して泥臭い話になってはいけないと思えました。絶対にやり遂げないといけないというモチベーションが生まれました。

私の会社は創業二十九年になります。創業時代

からの六名と、三十代の中堅社員が三分の一、二十代の社員が三分の一という構成ですが、この従業員達が実際に衛星の設計をしているということで、「凄いですね。」「そのような設計をするくらいなら、その他の製品の設計も良く考えてしてくれているよね。」とお客様から褒めて頂き、従業員達のモチベーションも上がっています。こちらは弊社の三十代の中堅社員（写真②下段の二人）です。彼（写真②の右上）の名は三谷君といい、入社して一年半ですが、「まいど一号」の打ち上げ時に彼の写真が、電源開発の機関誌にこのように大きく取り上げられ、一躍、匠の新星、或いは、プロの仕事人となったのです。しかし、実際一年半でプロになれません。三谷君は、大阪電通大学に通っていたのですが、自分に合わないということで、一か月で辞めました。そして、その後アルバイトを探したので

すが、15社断られました。結局やっと入れたのはマクドナルドでした。しばらくし、このままではいけないと思ひ直し、親父と共にハローワークに行って求職をしたの



ですが、週休二日制で、電気関係がいいという条件で、当社に来たのです。彼の見かけはゴツイ顔をしているのですが、対話力があるのです。そして、非常に明るい。しかし、実は彼の仕事振りが悪いのです。つまり、いつも誰かと喋っていて、そして、彼の仕事は椅子に座っての組み立てなのですが、その座り方が大臣座りなのです。体が大きいからそうなるのかも知れませんが、やはりその態度は違います。なので、止めるように指導しました。これは後々分かったことなのですが、彼は元ヤンキーだったので。しかし、私が指導した時には、素直に言うことを聞くのですが、三日程経つとまた同じ座り方をしているのです。三日程は覚えていられるようですが、これは彼のモチベーションが低かった証拠です。

しかし、この写真が世に出ました。打ち上げの時にテレビにも彼が映りました。そして、友達や親がそれを見ていました。しかし、実は彼は非常に心が痛んでいたのです。私は彼に「この冊子を他の人が見て、会社に見学者として来ることもある。そして、写っているこの彼の仕事振りをちょっと見せて下さいと言われたらどうする。今の仕事に取り組む姿勢では、この冊子の記事、写真通りではない。嘘だったのですねと言われるぞ。それでは恥ずかしいよね。」と伝えました。そうする

と彼も「恥ずかしいです。」と言うのです。更に私は「今日からでも遅くないから、とにかく見た目だけでもプロに見えるように教われ。」と彼に言いました。そうすると、次の日から彼は何事に対しても吸収してやろうという、キビキビとした返事変わったのです。それから彼の大臣座りもなくなりました。更にこのエピソードの後には、彼から通信制の大学に通いたいという申し出もあり、そのくらい彼のモチベーションに変化があったのです。今は会社を代表する高いモチベーションを持った従業員になりました。このようにして「まいご一号」によって社会から、マスコミから注目され出しました。

我が社の秘訣は：掃除道：



しかし、このような話だけで企業が存続していけるのかというと、それは行きません。やはり、日々の姿勢が大事で、お客様が会社にお越しになったら、きちんとした姿勢、更には、会社全体が綺麗でないとけません。この話のきっかけは年末の大掃除でした。定期的に掃除をしても、どうしても汚れが残ってしまつ。そこで、より綺麗に保つ

ためには、毎日掃除をしようということになりました。しかし、いくら毎日掃除をしても、どうしてもやり残しが出来ます。従って、同じやるのなら、目標を持ってやろうということになり、一分以内に探しものが必ず出来るようになるという目標を定めました。何故かと言いますと、当社は設計をやっていますので、設計図面、設計ファイル、カタログ、資料、部品材料、工具などを日々の仕事で使っています。これらを一分以内に探せるようにしましょうということです。このような目標は非常に分かり易いです。

そして、自分達の会社の中で一番汚く感じる所を綺麗に保てれば、お客様が来られた時どう感じになるだろうかと考えました。つまり、例えば公園などでたまたま入ったトイレが汚かったら、しかめっ面が入って行きます。逆に綺麗であればニコツとします。従って、当社に当てはめた場合に、トイレが綺麗であれば、きっとお客さまはニコツとするよね、という考えです。

このようにして、私を含めて皆で毎日トイレ掃除を始めました。最初に始めた時には便器に臭い、汚れがごびり付いていました。しかし、毎日掃除をしていて一ヶ月も経過しない内に、そういうものは全て取れてしまいました。そして、このように掃除をしていると何か違うねと気付くこ

とがあったのです。それは、男性がトイレを使う時に、便器により接近して使っているのです。これは何故かなと考えると、便器を汚さなくしているのです。汚いトイレを使う時には離れて用を足します。そうすると飛び散りますね。そうすると更に汚れます。このような悪循環でより汚れて行くのです。この逆の現象が起きていたのです。このように自分達で考え、どんどん綺麗にして行っているのです。

「ゴミも自分達で気づいて拾っていくようになりました。お客様から、御社は綺麗にしていますね」と社員に言われるようになります。そうすると社員は嬉しく感じます。汚れをきっかけにしてあらゆる所に目が行くようになったのです。

自分はそのままで計算をしていますが、このように掃除で人間力がついて来たかと思っただけです。或いは掃除力と言いましょか。この掃除力をもっと身に付けて、上を目指そうよと皆に話をしていきます。では、上



には何かあるのですかと聞かれたのですが、そこには何かがあると皆様お思いでしょうか。それは、掃除道ではないでしょうか。掃除道から心の鍛錬をしようということですね。これは心の3Kと書いています。感謝、気遣い、謙虚さです。仕事をやる上での最も大事なものだと思っています。仮に私の友人が失敗したとしますと、僕がフォローして上げます。これが気づかいです。気づかされた人は有難うと言います。これが感謝です。俺の存在があるからこそ会社があるのだとなると、謙虚さが無くなってしまいます。皆がいるから会社があるということですね。この三つが社員の中で鍛錬されていったり、掃除によってから達成されたなと思います。これが私の考える掃除道ですが、当社はまだまだその途上であります。

トイレのスリッパから生まれる世界平和

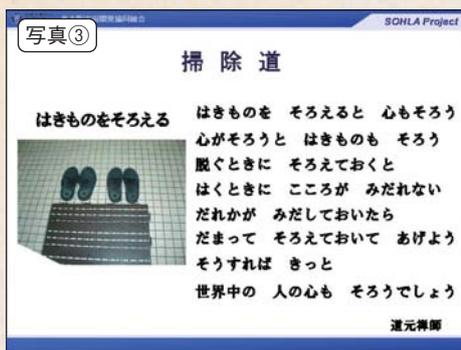


次の写真(写真③)はトイレのスリッパです。履物を揃えるだけで世界平和にも繋がること、そして、更

に先程の心の3Kの話もしたいと思えます。

この話は私の話ではなく、福井県永平寺のトイレで掲げたあった言葉です。ご紹介します。「履

物を揃えると心も揃う。心が揃うと履物も揃う。脱ぐ時に揃えておくと、履く時に心が乱れない。誰かが乱しておいたら、黙って揃えておいてあげよう。そうすればきっと世界中の心も揃うでしょう。道元禅師」このようにして先程の3Kである、感謝、気遣い、謙虚さ、全てが入っています。このように履物を揃えるだけで、このようなことが成り立つということをご紹介しました



世界のNASAも認めた東大阪の匠



ここで、自分達の成果としてどのようなものがあったかと申しますと、「大阪のものづくり優良企業賞

二〇〇八」の三百社に採択されました。また、中小企業庁の「明日の日本を支える元気なモノ作り中小企業三百社」にも選ばれました。公的機関が

大日電子を表彰して貰えたことが従業員にとっても良いことでした。自分達が営業に行った時に、取引先から信用力を認めて貰えます。特に大手企業に対しては大きな支えになりました。「まいど一号」があつて社会から、マスコミからも注目され、そして、大日電子はどんなことしている会社なのかと興味を持って頂けました。

近々ではこんな一番嬉しいことがありました。「まいど一号」の雷観測装置の中には私共が製作した雷センサーがあり、その成果が認められて、宇宙ステーションに搭載する装置をJAXAから発注して頂けました。このことは自分達にとっては大きな誇りとなりました。

実は「まいど一号」の仕事をして金額的には三千万近い赤字になったのですが、宣伝費を掛けずにこのように世間から大注目されるという宣伝効果を得たこと、様々な賞の受賞など、自分達にとっては、非常に成果が上がりました。皆で頑張った甲斐があつたよねと社員一同非常に喜んでいますが、それだけでいいのかと更に皆に発破をかけています。遠隔制御の分野では一位を目指そうとしています。

オッチャン達はまだまだ上を目指しませ!



最後に組合としては、今後どのような活動を行っていくのかという話で締め括りたいと思います。「まいど一号」の運用管理は、寿命がある限りは通信をして、その寿命を確認して行きたいと思えます。自分達のコンポーネント、先程のセンサーなどが、それを他の企業に売って行こうと思えます。

そして、小型人工衛星を更に開発して行こうと思つていますが、これは自分達だけでは出来ません。大阪大学、京都大学、大阪府立大学、シャクサ、そして、三菱重工のOBなどを交えた、関西宇宙イニシアチブというNPO法人を立ち上げました。この関西を宇宙開発の拠点にしようということです。その支援をすることで人工衛星を作って行こうとしております。

組合員の増強を目指す取り組みもしています。当初の組合員は東大阪の企業、衛星を作る企業だけの集まりで、その数十三社でした。しかし、その後一時は六社になりました。しかし、現在間口を広げて、「まいど」ストラップを作りたい企業、「まいど」弁当を作りたい企業、「まいど」の絵本を作りたい企業、「まいど」を活用して自社の販

促ツールを作りたい企業などに入って貰うなどして、組合の増強を目指しています。

そして最後に、このような講演活動をして頂いて、頂いた講演料は組合の運営費用に充てており、大事な収入源になっています。感謝の気持ちで行っています。これらが組合の今後の活動になります。

最後に、「まいど一号」はいつまで飛んでいるのかと申しますと、電気的な寿命は二年程度なのですが、実は二十年から三十年飛び続け、地球の磁力にゆっくりと引き付けられながら大気圏に突入し、最後には燃え尽きることをJAXAの担当者から聞いています。従って、宇宙のゴミの宇宙デブリになることはありませんので、皆様ご安心下さい。では、これで私の話を終わらせて頂きます。皆さんどうも有難うございました。



閉会挨拶

(財) 関西交通経済研究センター

理事長 岩崎 勉



本日は皆様ご多忙のところ、私どものサロンセミナーにお運び頂きまして誠に有難うございました。

本サロンセミナーは日本財団の助成も頂いているセミナーでございます。

本日のご講演をお願いしました東大阪宇宙開発組合理事長の枚本日出夫様には、大変時宜に叶い、夢の続くお話を頂戴しました。厚く御礼申し上げます。

昨今の厳しい社会経済環境を睨みながら、皆様が企業運営の舵取りをなされる上で、例えば、安全・安心の確保、社会的責任の遂行等のための人材の確保と育成、チームワーク、技術継承など課題が山積しているかと思いますが、その解決に向

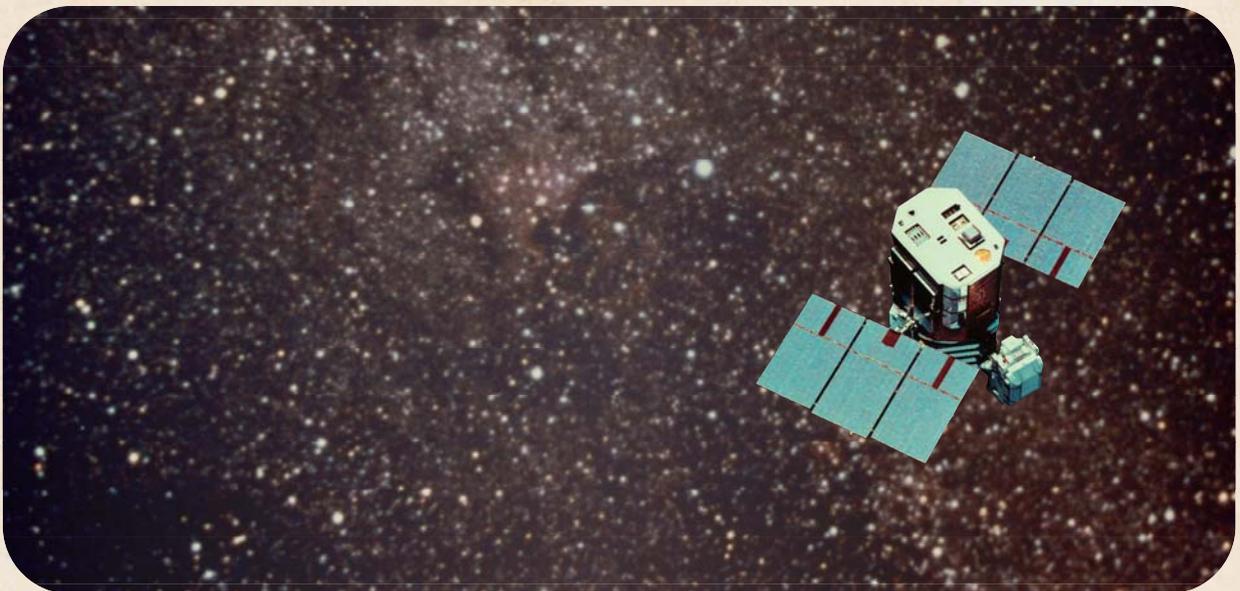
けて、枚本理事長様から大いなるご示唆、元気を頂戴したと思います。

申し遅れましたが、本年七月一日に本財団の理事長を仰せつかりましたが、実は十一年前に一年間だけですが、近畿運輸局に勤務しておりました。そういう御縁があったのかと思っております。何とぞご指導、ご鞭撻を賜りますよう宜しくお願い致します。

当センターの果たすべき役割につきましては、賛助会員の皆様方のご要望を十分に踏まえつつ、且つ、交通経済を巡る時代の流れも踏まえながら、調査研究と情報発信を軸とする事業の内容を適宜点検し、直すべき所は直しながら、更に充実を図って行くことであると認識しております。

トピックス的に申し上げますと、昨年度から始めました懸賞論文事業へのご協力を皆様にお願ひ申し上げます。そして、この秋から賛助会員の方々にホットな情報をお伝えさせて頂く為に、講師の先生方との談話の機会を定期的に設営したいと考えているところでございます。

最後になりますが、枚本理事長様に重ねて謝意を表しますと共に、政権交代という大変革の局面でございますが、本日ご参集の皆様方の更なるご健勝とご活躍を祈念致しまして閉会の辞とさせていただきます。本日は誠に有難うございました。



音羽山清水寺



宇宙の果てまで見通せるような素晴らしい秋晴れの中、清水寺の取材へと出かけた。
五条坂から清水寺へと続く参道は、大型観光バスや自家用車、そしてその車をかき分ける様にして歩く人で大変な混雑となっており、参道沿いの各駐車場も大賑わいだ。



巡らせていただいた。平日にもかかわらず、修学旅行生と思しき子供たちや、洋の東西を問わない外国人からの観光客で境内は

賑わっていた。案内人と見られる人から発せられる言葉も中国語、韓国語、英語、仏語(?)と、まさに世界中の国々の言語が飛び交っており、日本経済の不況なぞどこ吹く風のような錯覚にさえ陥る。
折しも取材当日は、「青龍会(せいりゅうえ)」が営まれており、



「長崎くんち」の「蛇踊り」のような龍が奥の院から本堂を経て西門へと境内を練り歩いていた。

この「青龍会」は、法螺貝を吹き先布令を行う「転法衆」を先頭に、行道を指揮する「会奉行」、そして観音加持を行う「夜叉神」、さらに「四天王」が龍の前後を守護し、『南無観……』を唱える「十六善神」の神々が続くという大群会行の行道だが、始まったのは、10年前と意外に歴史は浅い。その辺の事情はのちほど詳述するとして、外国から来られた人々を含め、多くの参拝客(観光客)が、まさに突き抜けるような青空の中を天上高く舞い上がる昇龍の勇姿に堪能していた。

清水寺は、観音浄土の世界

ひとあたり境内での取材を済ませ、寺務所で清水寺の貫主森清範師のお話を伺う。

まずは、ありきたりではあるが「清水寺の魅力」についてお聴きすると
「さあ……?身近過ぎてよくわかりません」

と、まずは肩透かし……、しかし清水寺の魅力には深い自信を持っておられる。



清水寺貫主 森清範師

清水寺の魅力は、1200年、観音信仰が今日まで脈々として繋がってきていることですね。信仰と言ってしまえば、そういう信仰心のない者には清水寺の良さはわからないのかということになるんですけど、そうではなくて、観音信仰の現われが、この境内全体の姿なんです。この姿は観音様の浄土である。これすなわち観音様のお心がこの姿として具現されたものが1200年、脈々と続いてきた信仰の表れだと思います。



それが今日、国宝の本堂並びに重要文化財の諸堂が世界遺産に登録をされているということ、国内外の方々も来られます。それは「清水にお参り」にこられるだけではなくて、桜や紅葉を親に行こう、新緑を親に行こうと来られる。そういう観るといことがすなわち観音浄土を見ることなんです。例えば見物であっても、観

音さんの浄土で癒されるというか、心に伝わってくるもの、観音さんの言葉が脈々として伝わってくる。こういうことで国境を越えて多くの方々がお越しになるご縁なんでしょうね。信仰心によらなくとも「見物・観光」で十分だと言っていたら、私のような信仰に疎いものでも気が楽になるといものだ。確かに、素晴らしい景観であるとか空間の中に身を置くことで心が癒され、浄化されたような感動に浸った経験は、人間だれしも一度ならず持っていることだろう。

清水寺は、平安京より古い

この清水寺は、広隆寺、鞍馬寺とともに、平安京遷都以前からの歴史をもつ、京都では数少ない寺院の一つである。清水寺の成り立ちが一武官創建の私立寺院であるため、官(国)立の大寺院のように確たる記録が残されている訳ではないが、清水寺の縁起についてはさまざまな伝本があり、『今昔物語集』『扶桑略記』などにも清水寺草創伝承が載せられている。これらによれば、草創縁起は大略次のとおりである。



宝亀9年(778年)、大和国子鳥寺(奈良県高市郡高取町に現存している)の僧・延鎮上人が、夢のお告げで霊泉を訪ねたどりついたのが、今、清水寺の建つ音羽山であった。そこにはこの山に籠って数百年も修行を続けているという行叡居士(ぎょうえいこじ)という修行者(観音の化身ともいう)がいた。行叡は「自分はこのから東国へ旅立つので、後を頼む」と言い残し、去っていった。延鎮は、行叡居士が残っていた霊木に観音像を刻み、草庵に安置した。これが清水寺のはじまりという。



坂上田村麻呂

音羽の滝は、清水滾々と数千万年来、音羽の山中より湧出する清泉で、金色水とも延命水ともよばれ、わが国十大名水の筆頭にあげられる。ここより「清水寺」の名が起こった。

宝亀11年(780年)、鹿を捕えようとして音羽山に入り込んだ坂上田村麻呂(758〜

811)は、修行中の延鎮に出会った。田村麻呂は妻の高子の病氣平癒のため、薬になる鹿の生き血を求めてこの山に來たのであるが、延鎮より殺生の罪を説かれ、観音に帰依して観音像を祀るために自邸を本堂として寄進したという。

宗派を超えた観音信仰の広がり

この清水寺縁起でもおわかりのように、清水寺は日本でも有数の観音霊場である。観音信仰は、数多ある仏教の宗派に関係なく、昔から広く人々の中に根付いているようだ。



そうです。あらゆる宗派に共通しています。お絵像なんかはお地藏さんと並んで観音さんが一番多いんじゃないでしょうか。仏、菩薩と分けていくと、如来さんの働きをするのが菩薩さんなんです。自分はずでに仏さんなんですけど、みなが仏さんになるまでは自分が如来さんの働きをしておられるのが菩薩さ

んの立場なんです。

仏さんの慈愛を人間に説かれる。これが観音さんなんです。

大悲大慈心。慈悲。仏心とは慈悲心なりといわれますが、そういう慈悲をお説きになるのが観音さんですね。

よく母親の愛情の深さを例えるのに「まるで観音菩薩のような」と言われるが、まさに愛情の権化が観音さんのお立場なのだろう。

「檜舞台を踏む」ことは役者の憧れ

さて、清水寺と言えば、「清水の舞台」があまりにも有名だ。そもそもなぜお寺に舞台が必要なのだろう。さらに、素人考えで言うならば、何もあのような難しい建て方（懸造（かけづくり））というそうだが…）をしなくともよさそうにも思うのだが、何か意味があるのだろうか？



なるほど、さすれば、能、狂言を觀賞している時の我々は観音様の座にいるということになる。

話を伺いながら、能、狂言を觀賞中に居眠りなどもつてのほかと、心秘かに反省した。

厳密に言うと、あれは本堂と舞台が一つになってるんです。前へ出ている部分が舞台、後ろの部分が本堂とひとつ屋根の中にあるんです。

法要の前には、必ず舞樂を奉納するんです。

東大寺や奈良の寺々ではみな本堂（金堂）の前に臨時に舞台を作り、そこで舞樂を奉納するんです。清水寺の場合は、崖の中腹に建てられていて、多くの参詣人を收容する場所との関係で



臨時に舞台を作るスペースがない。だから本堂と一体となった常設の舞台が作られたんです。ですから、観音さんに向けて奉納するわけですから、この舞台には客席はありません。客席は本堂になるわけです。

ちなみに、この舞台を建物の中に持ち込んだのが、能舞台です。橋掛りは、お寺の回廊で、舞台の奥にある鏡板に描かれた「老松」は後ろの景色です。

この清水の舞台は檜できていますが、この舞台で舞樂を奉納できることの誉れが「檜舞台を踏む」という言葉として今も残っているわけです。役者さんなんかの「檜舞台を踏む」というのは、ここから生まれたんですね。

現代でも、舞樂に限らず能・狂言、歌舞伎の舞踊、さらには、横綱の土俵入りなども観音さんに奉納されています。この奉納は、お寺が企画するものではなく、あくまでも観音さんへ奉納したいという御心から申し出をいただくものです。

ここは信仰の場ですからどこかのホールの舞台をここに移してきたのでは意味がありません。この清水の舞台をイベント会場として貸してほしい、という申し込みもよくあるのですが、すべてお断りをしています。仏事としてふさわしいもの、そして、観音さんへの奉納の誉れに浴するにふさわしい、すなわち「檜舞台を踏む」にふさわしいものしかお受けできません。

近年、神社仏閣でのコンサートなど、様々なイベントが盛んである。しかし、こうしたイベントは、単に神社・仏閣の観光PRのみが目的ではなく、その背景にはご本尊や、ご神体への奉納の意

味が込められていることを再認識させられた。

平安の世から門前のにぎわい

ところで、この清水寺への参道は三年（産寧）坂、二年坂、ちやわん坂と、他のお寺に比べて道筋が多いようにも思うのだが、こうした門前町はいつごろから成り立っていたのだろうか、

平安時代にはもう相当な賑わいを見せていたと思いますね。観音信仰は大衆・庶民信仰ですから、宗旨に関係なく大勢参拝に來られますから、「門前、市を成す」で賑わったと思います。

当時の交通事情ですから全国から來られたかどうかはともかく、それでも、京都へ來た人たちは、「清水さんへ」という方たちは多かったと思います。

清少納言も、

各地のお国言葉での会話の様を「清水などにまゐりて、坂もとのぼるほどに……さわがしきもの」と枕草子に書き記していることを見てもそれなりの数の地方からの参拝客があったと思われます。

いまは、ここへ來る参道は三年（産寧）坂、二年坂、ちやわん坂、いろいろなありますが、これらの参道が開けたのは近世以降のことで、中世までは現在「松原通」と呼ばれている旧五条通を通過して八坂の塔（法観寺）を経て産寧坂（三年坂）を南向へ上り、經書堂（きょうかくどう）のところで左（東）へ折れるルートが参道でした。今の五条通は太閤さんの時代に作られたものです。



（平安～戦国時代の清水寺参詣道行き----- 現在の地図にたどる）

清水寺を支えた民衆の観音信仰

観音信仰は、大衆・庶民信仰であることは伺った。多くのお寺は時の権力者との関係を微妙に保ちながら様々な庇護を受けながら維持・継続を図ってきた歴史を持つが、清水寺の場合はどうなのだろう。

清水寺には、特定の檀家はないんです。昔から信者さんがお参りになるといのが伝統ですね。時の権力者との関係でいえば、ここは藤原氏の菩提寺である奈良興福寺の末寺でした。創建時には坂上田村麻呂が強力なスポンサーでありました。しかし、根底には、庶民、大衆の信仰に支えられて今日まで来ています。

清水寺は、1200年余りの歴史の中で、過去10回ほど焼き打ちや戦乱などによる焼失で壊滅的な状態になった歴史を持っていますが、寛永8年の徳川家光の本堂再建の事例を除いてそのほとんどは、庶民大衆の勧進によって復興を遂げてきたものです。

清水寺の梵鐘は重要文化財に指定されていますが、文明10年に鑄られたものです。現在

は、ひび割れる恐れがあるために平成になって新たな梵鐘を勧進で鑄りましたが、この文明10年に清水寺の梵鐘が鑄られたということは大変重要な意味を持っています。それは、応仁元年（1467年）に起きた応仁の乱が、終息したのが文明9年（1477年）であり、当時の京都の町は焼け野原です。食べるものがない。着るものがない。住むところがない。そんな中で、梵鐘を勧進で鑄りあげてるんです。今では考えられないことですが、ここから鐘の音を京都の街中に轟かせて、さあ、京都の再興のために頑張ろうというために釣鐘を鑄り、その後、お寺を一つ一つ復興していくんです。その鐘の音に、京都の再興と、平和で安穏な世であって欲しいという思いが込められたんですね。

平安京の庶民は、戦乱の混乱の最中でさえ、まずは、自分たちの生活を再興するための拠り所として梵鐘を鑄り、その鐘の音に勇気づけられながら自分たちの生活の立て直しに懸命の汗を流してきたわけだ。まさに、庶民大衆が観音信仰を生きたる支えにしていたことが如実に示されている。

地域とともに清水寺を次世代に伝える

こうして民衆の手で守り育てられてきた清水寺は、1994年12月に京都、大津、宇治にまたがる17の歴史的建造物「古都京都の文化財」の中の一つとして世界遺産に登録された。

最初は、「世界遺産」てなんやろと思ったんです。すでに世界遺産になっておられた奈良法隆寺さんにお問い合わせをしたような事でありました。

ですから、世界遺産に登録されて、この清水寺に特段状況の変化が起ったということではありません。従来からのお勤めを淡淡と行ってきたいます。

ただ、この清水寺が世界人類共通の財産であると認定されたことについては、この清水寺をより充実した形で次の世代へ受け継いでいかねば



ならないという新たな責任を感じています。

お寺は、365日休みなしだ。この世界遺産清水寺を守っていくために、現在、1000名程の方々が24時間体制で携わっておられるそうだ。

最近では、労働時間との関係もあって、職員の数が増えました。清水寺は、特別の行事がある場合を除いて、日常的には保守管理から警備まで、すべて自らの職員でやっています。

防火体制の話でいえば、京都市からの要請でこのお寺の境内を提供して、地下に、耐震構造の約1500立方メートル級の防火水槽ができています。25mプール5個分ですが、来年1月完成の予定です。清水寺は、標高130m位のところに位置していますから、その落差を利用してこの門前町から周辺一帯の地域へ放水される防火水槽としての役割を果たします。ここから火が出るのも怖いことですが、外（周辺地域）から火が出て類焼することも怖いことなんです。ですから地域一体となつての防火の取り組みが必要なんです。

過去の焼失でも、類焼によるものも何件かあつ

たそうで、まさに、文化遺産を守っていくためには、地域と一緒になつた体制づくりが不可欠であることを教えられます。

年の瀬の風物詩「今年の漢字」

ところで、余談ながら、今や、清水寺の年の瀬の風物詩として定着した感のある「今年の漢字」であるが、主催をする日本漢字能力検定協会の不祥事に端を発し、今年はその実施が危ぶまれていた。しかし、協会の組織立て直しで、どうにか今年も無事実施されそうな様子である。

あれは、日本漢字能力検定協会のほうから、一般のアンケートによって、その年の日本を表すのに最もふさわしい漢字を選ぶので私に揮毫



「今年の漢字」はこの場所で揮毫される

して欲しい、そして、それを観音さんに奉納させてほしいという、依頼があつて、14年前、阪神大震災の年から始まったんですが、最初の文字は

「震」やったんです。この清水寺から漢字文化、もっと広く言えば日本文化を世界に発信するということとは、非常に意義深いことです。途中いろいろありましたけど、新しい体制で協会の正常化も図られ、文部科学省の調査・指導もきっかけしてきてますので、今年もお受けしようということになりました。

京都でも一、二を争う観光スポットである清水寺は、民衆の観音信仰に支えられて一二〇〇年余りの永い歴史を紡いできた。

そして、現在、世界の民衆の文化遺産として、また、人類を平和と安寧の世界へ導く観音浄土の霊場として、清水の舞台は今日も青空と山の緑の中に凜とした姿でせり出していた。

後日、この清水寺を一体となつて支える活動をしてられる「門前会」会長の田中博武さんからお話を伺った。

できることをできる範囲で……

そもそも「門前会」とはどんな組織なのだろう。

平安の世から賑わった門前町だから、相当な歴史

だと思っただが……

実は、25年前に設立されたんです。それま



門前会会長
田中博武さん

では、お寺と一体となってという門前町の姿ではなかったんです。「古都税」問題をきっかけに、門前町の繁栄は、清水寺そのものの繁栄を抜きにあり得ないということで、「門前会」を組織しました。会員は、門前の商店主37名です。会員は、常に門前で高いをしていることが前提です。

つまり、生活の基盤が、門前町であることが必要です。ですから、お寺と、門前町は運命共同体だと位置づけています。うちの会員のえらいところは、お寺のためやたら一番に行動するんです。お寺というのは妙なもので、好きになると単に「飯のタネ」というところから超えたものが出来てくるんですね。ただし、お寺を最優先という意味では有りません。たとえば、お寺と、我が家とが燃えていたらお寺の火を先に消すというのは嘘や、そんな選択を求めるのではなく、お寺と、我が家と、坂（地域）とは一体となったもので、切り離して考えることではないと思っています。自分たちでできることを

できる範囲で精一杯やる、それが大事やと思っています。

一休さんの「饅頭を二つに割った」話ではないが、お寺と、自らの暮らしについては優劣をつける次元の話ではないと、田中さんはおっしゃる。そこには、犠牲的精神でお寺を守るといふ力んだ姿でなく、自然体で行動する「門前会」の活動がうかがえる。

上りは「参拝客」、下りは「観光客」

門前会でいつも言うのは、「登って行かれる方は『参拝客』降りてこられる方は『観光客』。こういう仕分けをするように」ということです。すなわち、単なる「客」ではなくて、元々は信者さん、参拝客だという意識なんです。この参拝客にいかによく来ていただくかということが大事です。清水さんは檀家を持っていません。すべて信者さんで成り立っています。現に、門前会の会員でも、他のお寺の檀家がたくさんいらっしゃる。にわか信者でもいい、こうした参拝客を増やすことが、清水の観光客を増やすことになるんです。清水の観光客の6割がリピー

タといわれますが、最初は、観音さんに尻向けで舞台から京都の街を眺めてはる。それでいいんです。そのうち「あつ、観音さんや」というて気づかはる。観音さんは、そういう人を含めて皆を救うてくれはる。そういう観音信仰のお寺なんです。先代の大西良慶和尚が、「寺と学校と警察は夜通し閉めたらあかん」とおっしゃったように、清水寺は、門も塀もく、一晩中開いてるんです。こういうお寺の在り方が、私たちの在り方とうまく合ってきたということです。だから、やりたい放題やってますけど、その代わり、命かけてお寺を大事にしています。私たちは、こういう広いキャパシティで物事を考える様にしています。

まさに、森貫主さんと同じ発想のことをおっしゃる。ここにも清水寺と門前会の一体感を感じてしまう。

東の流水出る地に青龍

冒頭で、「青龍会」のことを少し触れたが、田中会長には、清水寺とともに繁栄していくために、どうしても取り組みたいことが三つあったそうだ。

一つは、「清水寺で市を出す」「山に一の送り火を付ける」こと、そしてもう一つが「龍を出す（青龍会）」ことである。

龍は、東方の守り神であり、水の神さんでもあるわけです。よく見たら、清水寺のあちこちに龍がいてはる。なんとか、清水に龍を出したいという思いで、長崎の龍をよんできたりしたこともあったんですが、なかなか大変で、どうしても自前で龍を出したいと思っていた時に、

一〇年前の清水寺創建千二百有余年、御本尊御開帳があるということで、その御開帳に乗せさせてもらうことになり、その年・平成十二年三月三日に初めて、執り行われました。以後、二年目からは三月と九月の15〜17日の六日間を基本として、今ではお寺の行事として執り行われています。監修（時代考証）は、西村公朝さん。



龍と衣装デザインはワダエミさんにご協力（ご奉納）をお願いしました。最初は、手探り状態で決まりも何もなくて、とにかく、お練りで行こう…、



法螺貝もいるからというところで、聖護院門跡から法螺貝を三つ譲っていたら、高校のブラス経験者に、曲はどうでもええからとにかく音だけが出るようにせい、いうてやらしたんです。

これだけ大きなお寺の清水寺ですが、お坊さんは、八人だけです。ですから、夜間拝観、青龍会などお寺の行事は、門前会が一手に引き受けてやらしてもらっています。当然、私たちならの分をわきまえてお寺のほうにも様々な提案をだして取組みをしていますが、お寺とともに生きていくのが門前会の役割です。

田中さんのお話からは、とにかく、お寺にとって、そして門前の自分たちにとって良かれと思いついたことは、何が何でもやりぬくという情熱がひしひしと伝わってくる。

いろいろお話を伺っていると、お寺と門前会は上下関係でなく、一つになって清水寺の行く末を考えておられるようだ。単に、お寺からの依頼を

受けてそれをこなしていくということではなく、議論をし、一緒に考え、ともに歩む姿が見えてくる。そういった意味では、門前会の清水寺に対する強い思い入れと同時に、清水寺そのものにも、民衆とともにあるという懐の深さを感じる。

今更ながら、清水寺は、民衆信仰のお寺であり、地域とともに生きているお寺であることを強く感じた。

（加々里研一）

取材協力

- 清水寺門前会会長 田中博武氏
- 神村真知子氏

参考文献

- 京都清水寺発行
「京都清水寺」〜さんけいまんだら〜

編集後記

2009年夏、まさにドラスティックな変化が起こった暑い夏になりました。選挙前から予想されていたとはいえ、政権交代という事実は、現実社会の中で各界の日常に様々な波紋を投げかけています。来年度予算へ向けての編成作業のなか、多くの国民が自分たちの生活がどう変化していくのか不安と期待の眼差しでじっと見つめています。私ども(財)関西交通経済研究センターも、今後の社会変化とそのニーズに立ち遅れないよう、研ぎ澄まされた感性を養うとともにより一層の不断の努力が必要だと改めて気を引き締めているところです。ところで、09年秋号は、近畿運輸局長さま、神戸運輸監理部長さま、阪神電気鉄道さま、そして清水寺さまと、相変わらず多くの皆様のご協力を頂戴したおかげで、豊かな内容でお送りすることができました。直接ご協力いただける方は当然のことながら、様々な情報や誌面作成のアドバイスなど、直接、誌面に顔を出さない多くの方々のご協力に心からの感謝をしながら、今回も機関誌をみなさまのお手元へお届けます。今後とも、機関誌「関交研」に対する御批評とともに、様々な情報をお寄せいただきますようお願いいたします。

(財)関西交通経済研究センター
常務理事 坪倉 啓三

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 秋季号

2009年発行

編集発行 財団法人 関西交通経済研究センター
編集兼発行人 坪倉 啓三
〒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、法人賛助会員のご入会に際しましては、「拠出金」として10万円を入会時にご納入していただくことになっております。この「拠出金」は財団の基本財産に組み入れさせていただいたうえで、当センターの運用資金の財源として管理させていただきます。

「賛助会員規程」(抜粋)

(賛助会費)

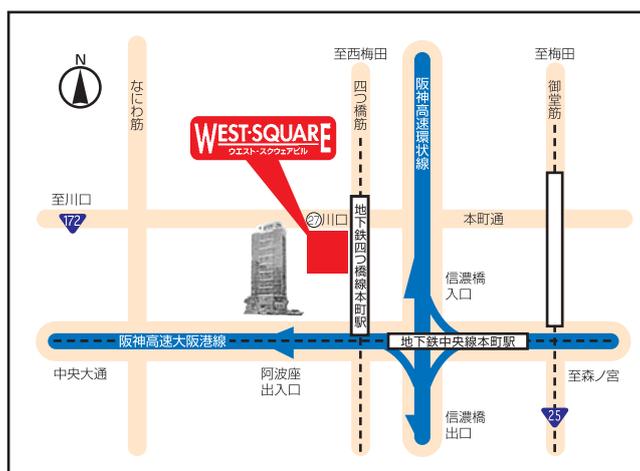
- 第9条 賛助会費は、年間1口1万円とする。
ただし、新規入会の際の口数は次のとおりとする。
- (1) 法人賛助会員 5口以上 (2) 個人賛助会員 1口以上

(拠出金)

- 第10条 法人賛助会員は、入会の際基本財産に対する拠出金として10万円を納入しなければならない。

(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・スクウェアビル9階

TEL06(6543)6291 FAX06(6543)6295

e-mail a.kankou@kankouken.org

U R L <http://www.kankouken.org>