

ごあいさつ



財団法人 関西交通経済研究センター
会長 野村 明雄

I. （財）関西交通経済研究センターの 目指すべき方向

皆様方には、平素より（財）関西交通経済研究センターに格別のご理解・ご支援を賜り、誠にありがとうございます。小林前会長の後任として、本年6月1日から、当センター会長に就任いたしました野村明雄でございます。

小林前会長におかれましては、昭和62年5月のご就任以来、20年という長きにわたり当財団の会長を務められ、近畿圏における運輸交通、観光事業の振興を通じた関西経済の発展に多大なご貢献を果たしてこられました。改めまして、そのご功績に深に敬意を表する次第であります。

私も、甚だ微力ではございますが、これまで小林前会長が進めてこられました路線を継承しつつ、当財団の更なる充実と強化に努めることにより、近畿経済の発展に寄与すべく全力を尽くしてまいり所存でございますので、皆様方の一層のご指導、ご鞭撻を心からお願い申し上げます。

げます。

さて、昨今の我が国の経済は、景気拡大基調の中で、道路・鉄道・海運・航空ともに輸送量の増大が見込まれており、これらの発展を担う当財団の社会的使命は、ますます重要性を増すものと存じます。また、平成20年からの「公益法人改革法」の施行により、これまでの公益法人は、改めて、「一般法人」と「公益法人」とに区分されることとなります。当センターにおきましても、今後、より一層の厳格な組織運営と公益性の高い事業活動を行うことが求められてまいります。

この度の会長就任にあたりまして、（財）関西交通経済研究センターの今後の発展に向けた活動方針と、その実現のための具体的取組みについて、簡単にご説明させていただきます。

1. 研究能力の向上
 2. 産・官・学を有機的に結ぶ「情報ステーション機能及びコーディネート機能」の構築
 3. 賛助会員拡大による基本財産造成と安定的運営資金確保
- を旨とし、具体的な取り組みを進めていくことが必要です。

II. 課題実現のための具体的方策

調査・研究機能の強化

当センターが積極的に事業受託を行っていくためには、調査研究専任スタッフ体制の強化に加えて、調査研究に関する能力（とりわけ学術的な視点）の蓄積を十分に行っていく必要があり、長期展望の上に立った調査研究機能および体制の強化が不可欠であると考えております。

本対策の実施にあたっては、調査研究体制の充実を基盤に受託事業の拡大を行い、当該人件費相当額に見合う事業収入の増を確保していくことが前提となります。厳しい財政状況ではありますが、本年9月1日から新たに調査研究スタッフを1名増員し、調査研究体制の維持強化に着手いたしております。（紹介記事別項）

1] 調査研究スタッフの増員

そのため、当面は当センターと協働関係を持つていただいている学識者の皆様方のご協力を仰ぎつつ、次のような対策を講じることといたします。

2] 大学研究室等との連携強化

近年、大学関係研究者等と企業との連携による「ものづくり」、いわゆる「産学協同」システムが活発化し、様々な分野での取組や、それを仲介する組織が設立されています。しかしながら、生産技術に関する分野に比較して、

（財）関西交通経済研究センターは、昭和47年10月に設立されて以来、近畿圏における運輸交通・観光事業の発展と経済社会の進展に資するため、関西財界、運輸業界、学会、近畿運輸局をはじめとする行政・当局の指導、協力を得ながら一定の役割を担ってまいりました。

このように、関連業界や行政ご当局の事業推進には一定の役割を果たしてきた（財）関西交通経済研究センターではありますが、当センター独自の組織力強化という面では、未だ多くの課題を残しているといわざるを得ない現状にあります。今後とも、（財）関西交通経済研究センターが、「関西における交通経済のシンクタンク」として皆様期待され、その期待に応えられる団体として存続し続けるためには、

1. 自主事業が可能となる調査研究体制の構築
2. 大学等学術研究者との連携強化による調査

「ソフト」分野、とりわけ「交通経済」に関する「産学協同」のシステムが、活発に展開されているとは言いがたい状況にあると思われま。こうした現状において、当センターがこれまでの調査研究の過程で蓄積してきた、学識者の皆様方とのネットワーク及び各種調査研究データは、これからの「交通経済におけるソフト開発」分野における「産学協同」のシステム構築において極めて有効に機能すると考えております。これらのデータ及びネットワークを駆使することで、当センターが産・官・学を有機的に結びつけるための「ステーション機能及びコーディネート機能」を果たす可能性が大きく広がってまいります。

受託事業の確保

行政や関係団体からの受託事業については、各種組織の適正化や透明性、公益法人の見直し等を求める現在の社会の状況を反映して、厳しい競争原理に基づいて受託者を決定する方向へと変化を遂げてきております。

こうした厳しい状況を克服していくためには、

前述の調査研究体制の強化と併せて、社会が要請している課題を的確に感受する努力が欠かせません。

1 日本財団受託事業

当センターにおける日本財団の助成事業は年々減少し、ここ3ヶ年度で見ると、各年度に1件採用されるかどうかという状況となっています。こうした事態は、当センターが申請する事業テーマにおいて、公益性、重要性、創造性等が欠如していた結果であると推測されますが、今後は、会員の皆様からの情報やアドバイスを積極的に受け入れ、関心度や公益性、必要度の高い企画書を提出できるように努めるとともに、行政、日本財団等関係機関との事前のコミュニケーションの強化によって企画内容の強化に努め、採用に向けて磐石の準備を進めていくことが重要と考えます。

2 一般受託事業

実証実験から本格実施へ向けての調査作業等、過去あるいは現在の調査事業の中には、実施後の効果に期待の持てる案件も散見されます。これらの案件を具体的な企画にまとめ上げていくためには、社会的に納得させ得る学術的能力（理論性）を高めるとともに、創造性や迅速性が要求される場所ですが、そのためには、当センター職員が自らの研鑽に励むことに加えて、学識者と皆様方との連携が一層重要となります。当面は、最近に受託した調査事業の中から、今後発展させ得るテーマをピックアップして具体化を進めるとともに、国交省をはじめとする各種の施策をフォローできる調査テーマの設定に努めてまいります。

会員拡大とメリットの創出策

1 会員からの意見・情報収集

現状では、月例的に「理事会」を開催することとは難しいため、機会を捉えて常勤役員が非常

3 会員メリットの創出

現在、会員の皆様方には、機関誌「関交研」、ポケットブック、および調査事業の概要報告書（関交研レポート）等を無償で提供しております。しかし、会員の真のご期待に添えるためには、こういった一方的な情報発信だけでは極めて不十分であり、今後は、より関心の高いテーマを更にタイムリーに発信していく取り組みが欠かせません。

こうした点を踏まえて、本年9月6日には、大阪第一ホテルにおいて会員の皆様を対象にした「サロンセミナー」を開催させていただきました。次第であります。（開催記事別項）

今後とも、時機にふさわしいテーマを設定し、会員の皆様の日々の事業推進に役立つ「サロンセミナー」の開催をはじめ、会員の皆様のご期待に添えられる活動を行い、会員メリットの創出に努めてまいります。

今回ご紹介をさせていただいた様々な課題とその改善に向けた取り組みは、一朝一夕に成果が導き出せるものではありませんが、その実現に向けて、引き続き当センター職員一丸となっ

勤の各理事や評議員を訪問し、「出前理事会」的に情報収集・意見聴取などを積極的に行うことで、理事会、評議員会を実質的に機能させていく方法を講じてまいります。

また、一般会員の皆様方に関しましては、機関誌の充実の面からも、積極的な原稿依頼や取材を進めることで、様々なご意見やご感想を頂戴する機会を増やしてまいります。

2 会員数の拡大等による基盤強化

財団として安定的な財政基盤を構築し、様々な分野に対応できるネットワーク力を蓄えていくためには、できるだけ広範な分野から賛助会員としてのご支援いただくことが重要であります。

このため、本年度から「会員規程」の改正を行い、より多くの皆様に賛助会員として加入（増口）を検討していただきやすくするための条件整備を行いました。

て努力してまいります。

行政ご当局をはじめ、理事、評議員の皆様、並びに賛助会員の皆様方におかれましては、これまでと変わらぬ厚いご支援とご協力を賜りますことを心からお願ひ申しあげ、私からの就任のご挨拶とさせていただきます。



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す。去る7月10日付けで、島崎有平前局長の後任として近畿運輸局長に就任いたしました各務正人でございます。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、平成17年4月25日に発生したJR西日本福知山線列車脱線事故から2年半近くが経過いたしました。これを反省し、ご遺族の皆様方に心よりお悔やみ申し上げますとともに、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。

去る6月28日、航空・鉄道事故調査委員会から国土交通大臣に鉄道事故調査報告書が提出されました。これを受け、できる限り速やかにということ、7月7日には事故のご遺族や負傷者の皆様に対し、報告書の説明会を開催させていただきましたところ。当局としましては、報告書で示された建議及び所見等で指摘された事項について、適切かつ迅速に対応を進めてまいりたいと考えております。

具体的には、6月29日に、当省鉄道局長からJR西日本に対し、講ずべき措置に関する対応策を早急にまとめ、速やかに報告するよう指示がなされております。当局におきましても、今後、JR西日本からの報告を受け、所要の対応策が適正に実施されるよう、保安監査等を通じて指導・監督してまいりたいと考えております。また、当局管内の鉄道事業者に対しては、報告書において指摘された事故等の情報の共有化やその活用必要性に関して、既に通達も発出してはおりますが、今後とも、様々な機会をとらえ、報告書の内容について周知徹底を図ってまいります。

私自身、前職においては航空・鉄道事故調査委員会の事務局長とし

的な安全管理のための取組を自主的に進めていただき、その取組を一層促進させるために国が助言等を行っていくことをねらいとしているものです。

導入からちょうど1年が経過し、事業者における安全管理体制の枠組みは概ね構築されてきているものと認識しておりますが、安全の確保に万全を期していくためには不断の努力が必要です。今後とも、PDCAサイクル(Plan↓Do↓Check↓Act)を経営トップ主導で適切に機能させながら、全社的な安全管理のための取組を継続して進め、絶えず輸送の安全性の向上に努めていただきたいと思います。当局におきましても、引き続き、運輸安全マネジメント評価の充実を図りつつ、事業者における安全管理体制の運用状況等を確認し、適切な助言等を行っていくとともに、制度の定着と深度化を目指してまいります。

3 公共交通の活性化・再生や利便性の向上

急速な少子高齢化の進展等によりわが国の社会経済情勢が変化する中で、地域住民の自立した日常生活及び社会生活を確保し、活力ある都市活動を実現する観点から、良質な公共交通サービスを確保することは必要不可欠であります。また、観光交流をはじめとする地域間交流の促進や、交通に係る環境負荷の低減を図る観点からも、地域において公共交通を活性化・再生することが喫緊の課題となっております。本年10月には、地域のニーズに最も精通した地方自らが、地域の公共交通のあり方を主体的に考え、具体的な取組、創意工夫を総合的、一体的かつ効率的に推進することを支援する「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律」が施行されます。地域の関係者が地域の公共交通について総合的に検討し、最適な公共交通のあり方について合意形成が図られ、地域公共交通総合連携計画が策定された場合には、計

所感

近畿運輸局長 各務正人



て、航空・鉄道事故調査委員会が行ってきた報告書のとりまとめに関わって参りました。交通・運輸分野において輸送の安全を確保することがいかに重要であるか、身に染みて感じております。皆様ご安全に、安心して公共交通機関等を利用できるよう、輸送の安全の確保に全力を傾注してまいりたいと思っております。

当局におきましては、こうした安全の確保のほかにも、公共交通の活性化・再生や利便性の向上、ビジット・ジャパン・キャンペーン事業をはじめとする観光施策の推進、物流施策、環境対策、交通運輸産業の発展など、近畿圏における幅広い行政を担当させていただいております。引き続き、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と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まいりたいと考えております。

2 公共交通の安全確保

交通運輸分野において、輸送の安全の確保は最も重要な課題であり、全てに優先する一丁目一番地であると考えております。当局におきましては、これまでも、監査体制の充実・強化等を図りながら、運輸事業者に対する保安監査・業務監査、自動車の検査、船舶への立ち入り検査等により、安全の確保に努めてきたところです。

さらに、ヒューマンエラーに起因する事故が多発したこと等を踏まえ、昨年10月からは、事業者が安全管理規程の作成と安全統括管理者の選任を義務付けるとともに、運輸安全マネジメント評価が陸・海・空の全分野に導入されました。この運輸安全マネジメント評価は、法令違反や事故・トラブルといった具体的な問題を生じている事業者に対し、その是正を求めるために行う性質のものではなく、事業者自身において、安全最優先という方針の下に、経営トップから現場まで一丸となり、社内での安全意識の向上・安全風土の構築を目指し、全社画に基づく事業に対して、法律上の特例措置や関係予算の重点配分など、総合的に支援していくこととしております。近畿圏の各地において、既に計画策定に向けた動きも進められているところであり、当局としても、本法を活用した地域の取組について、積極的に支援してまいりたいと考えております。

また、公共交通ネットワークの充実、公共交通サービスの改善・向上を図る観点から、「近畿圏における望ましい交通のあり方について」(平成16年10月近畿地方交通審議会答申第8号)等に基づき、中之島新線、西大阪延伸線などの都市鉄道の整備等を着実に推進していくとともに、大阪駅北地区における西梅田・十三連絡線(仮称)等の鉄道新線整備に関する検討も、引き続き実施してまいります。

4 観光施策の推進

当局におきましては、昨年7月、企画観光部を立ち上げ、国際観光課、観光地域振興課の2課を設置するなど、組織・人員の拡充を図ったところです。

本年は、「観光立国推進基本法」が施行され、6月には、同法に基づく「観光立国推進基本計画」が閣議決定されました。この計画においては、訪日外国人旅行者を平成22年までに1000万人にする、日本人の国内観光旅行による1人当たりの宿泊数を平成22年度までもう1泊増やし年間4泊にするなど、観光立国実現に向けた目標が掲げられております。こうした目標の達成に向け、当局におきましても、引き続き、関西向けツアーの造成支援や青少年交流の促進などの「ビジット・ジャパン・キャンペーン」事業を積極的に推進するとともに、地域で観光振興に取り組む民間組織の活動を支援する「観光ルネサンス事業」を中心とした各種施策の実施等を通じ、アイデアとやる気に満ちた民間による国際競争力のある観光地づくりを促進してまいります。

す。

本年度においては、8月25日から9月2日において開催されました世界陸上競技選手権大阪大会に向けて関西魅力発信事業として関係公共団体と協働でメディアファームトリップに取り組み、9月15日から神戸、大阪で開催された世界華商大会においては、内閣府のインベスト・ジャパン事業との共同で、日本・関西の魅力を発信するシンポジウムを開催するなど、国際観光交流の拡大を図るための取組に努めているところです。特に近畿圏におきましては、8月2日に関西国際空港の第2滑走路が供用開始され、わが国初の完全24時間運用空港が実現し、海外からのアクセスが一層充実することとなりました。当局としましては、今後とも、各地方公共団体とも協力しながら、地域の魅力の向上、世界への発信に取り組んでまいります。

5 物流施策・環境対策

物流施策につきましては、国際物流の効率化を通じた関西経済の活性化を目指して、全国に先駆け、関西の産・学・官が一体となった「国際物流戦略チーム」が設置されており、総合的・戦略的観点から、関西地域の物流機能の強化を図る取組を行うこととしております。この「国際物流戦略チーム」を中心として、わが国初の完全24時間運用空港である関西国際空港を活用した深夜貨物便の充実を図るとともに、大阪湾諸港の一開港化の実現による港湾コストの削減や、一開港化後を視野に入れた港運はしけを活用したコンテナ輸送、船舶運航サポート情報提供事業の実現を目指すなど、大阪湾諸港の包括連携施策の推進を図ることにより、国際競争力の強化に努めてまいります。

また、輸送・保管・荷捌き・流通加工を総合的にを行い、物流拠点施設の集約化や共同輸送による配送ネットワークを合理化するなど、流通業務の総合化・効率化により環境負荷の低減等を図る事業を促進す地域ニーズに即した効率的な輸送形態の選択・導入を図られるよう、必要な環境整備を積極的に進めてまいります。

また、貸切バス事業につきましては、本年2月に大阪府吹田市で発生した重大事故を契機として、安全性の確保・質の向上を図ることが特に求められております。事業者に対する監査等を通じ、引き続き運行形態の実態把握に努めるとともに、関係法令の遵守等について指導の徹底・強化を図ってまいります。

タクシー事業につきましては、需要の拡大が見られない中、新規事業者の参入や増車が進んでおり、厳しい経営環境にあるものと認識しております。このような状況の中、タクシー運転者の質の確保・向上により輸送の安全性、利用者の利便性の確保を図るため、本年6月に「タクシー業務適正化特別措置法」が改正されました。今後、タクシー運転者の登録制度が強化され、その対象地域の拡大が図られることとされており、円滑な施行に向けて着実に準備を進めてまいります。また、近距離利用の促進や、観光タクシーの充実・福祉輸送への対応など、事業者の経営判断による創意工夫を活かした需要拡大策についても、関係者と連携し積極的に取り組んでまいります。

自動車の安全確保に関しましては、大型自動車のタイヤ・ホイール脱落による事故をはじめ、交通事故は依然として憂慮すべき情勢にあります。安全で環境との調和のとれたクルマ社会が形成されるよう、引き続き、適切な定期点検整備の推進を自動車使用者に呼びかけていくほか、自動車メーカーによるリコール制度の適切な取扱いの推進を図るとともに、大型車のスピードリミッター外しなどの不正改造やペーパー車検の撲滅に向け、自動車関係業界の指導強化を図ってまいります。

海事産業につきましては、旅客船・フェリーによる船旅の魅力向上策や港湾・後背観光地の活性化を図っていくため、関西クルーズ振興協議会とも連携を深めながらクルーズの振興に努めるほか、平成18年3月にとりまとめられた「内航海運の船舶代替建造アクションプラ



る「流通業務の総合化及び効率化の促進に関する法律」や、荷主企業と物流事業者が連携・協働して実施するCO₂削減の取組を支援する「グリーン物流パートナーシップ推進事業」等を活用し、物流の効率化と環境負荷の低減に向けた対策を進めてまいります。

環境対策につきましては、平成17年2月に発効した京都議定書の目標の達成を図るため、総力を挙げて国民全体で取り組むことが不可欠となっております。環境的に持続可能な交通の実現を目指し、こうした取組に加え、公共交通機関の利用促進等により自家用自動車に過度に依存しない環境負荷の小さい交通への転換を図る事業に対する支援の実施、低公害車の普及促進等を図るとともに、昨年4月に施行された改正省エネ法（エネルギーの使用の合理化に関する法律）に基づく省エネ措置が的確・確実に実施されるよう、輸送事業者等に対する適切な指導を行ってまいります。さらに、循環型社会の構築や資源の有効活用を図る観点から、関西地区廃船処理協議会と連携し、FRP船リサイクルシステムを実施していくなど、運輸部門における環境対策の取組を一層強力に推進してまいります。

6 交通運輸産業の発展

乗合バス事業につきましては、マイカーの普及や過疎化、少子化の進展等により、利用者数が長期的な減少傾向にあり、都市部・地方部ともに、非常に厳しい経営環境となっておりますが、一方で、まちづくり、渋滞緩和、高齢化社会への対応、環境問題への対応等諸課題の解決に向けて、バスに対する社会的期待は高まっております。

バス交通の活性化に向け、ICカード、バスロケーションシステム、ノンステップバスの導入促進等により、バスの利便性・快適性の向上を図るとともに、昨年10月に施行された改正道路運送法に基づき、地域の関係者の協働により、コミュニティバスや乗合タクシーなど、「ン」を踏まえ、グループ化等を活用したビジネスモデルの推進を図るなど、内航海運の活性化を進めるとともに、モーターシフトの推進に積極的に取り組んでまいります。

また、港湾の安定化と発展のため、港湾管理者・港湾運送事業者・労働組合等で構成する安定化協議会を各港湾に設置し、港湾運送事業の円滑な規制緩和を推進するとともに、造船業・船用工業については、その経営改善と新たな技術開発の支援等により活性化を図ってまいります。さらに、プレジャーボートの利用環境の整備に努めるほか、船員の労働環境の改善や災害防止活動の強化、船員就職セミナーの開催やハローワーク・ジョブカフェとの連携強化による船員雇用対策の推進等にも積極的に取り組んでまいります。

7 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。

私は、交通運輸・観光分野におけるキーワードを「安全・安心」、「環境」、「消費者」、そして「活力」と考えております。本格的な人口減少・高齢化社会の到来、急速な経済のグローバル化、地球環境問題の深刻化、環境や美しさを重視する国民の価値観の変化など、わが国が大きな転換期を迎える中で、当局が担当します交通運輸・観光分野におきましても様々な課題がありますが、これらのキーワードをいつも念頭におきつつ、交通運輸・観光分野における諸課題を近畿圏全体の問題と捉え、関係者の皆様と密接に連携しながら諸課題の解決に向けた取組を進め、魅力と活力に満ちた、安全・安心・快適な地域社会の実現を図ってまいりたいと思っております。

今後とも、皆様方におかれましては、近畿運輸局の行政の推進に關し、一層のご支援、ご協力を賜りますよう、心よりお願い申し上げます。

神戸と運輸監理部と 国土交通行政

なんて言うのでしょうか。

はじめに雑感

神戸に赴任して早4ヶ月が過ぎようとしています。初めての単身赴任にも慣れ、身の回りも落ち着いて、やっと神戸市や兵庫県のことを比較的冷静に観察できるようになりました。「神戸はいい街」、「山と海に囲まれた手頃サイズの暮らしがいいところ」、「美人が多い」等々、随分薫陶を受けました。それらが決して身轟肩から出たことや誇張でないことは



神戸運輸監理部長
田中護史

実際暮らしてみても実感しています。しかし、ヨクヨク考えてみると、「神戸はいい街だけど、通称『いいひと』というのがどうでもいいほめ言葉であるのと同様に、いい街と言っても、特段取り柄があるわけじゃない」、「山と海に囲まれてはいけれど、高い山はなく白砂青松もない。単に平地が東西に細長いだけで、拡がるように物理的に無理」、「美人が多いけど、それは一部の繁華街の通りすがりの小娘だけ。我々好みの成人美女は皆無」等々、と言い換えられそうな気もしています。

言葉についても、大阪と一線を画して、関西弁ではなく「神戸弁」と標榜しているものの、言語学的にどういう区別がなされ得るのかは別にして、似たようなモンです。どっちもどっちで、三ノ宮界隈の居酒屋はまるでなれば花月。最初は物珍しき

もあって、時折耳をそば立ててはほくそ笑んでいましたが、最近ほうるさいだけ。とりわけ、耳に障るのが「めっちゃ」と言う言葉。「めっちゃ好きやねん」、「めっちゃしんどい」等々。滅茶苦茶から派生したもので、しく、「とても」、「非常に」、「大変：」くらいの意味だろうと思ってきましたが、どうやらそうでもない。厳密に言うところ、程度の違いは、「めっちゃ」入「普通」入「非常に」という感じですか。関東の方で若者が使う「チョウ」と同じかも知れません。「チョウウ嬉しい」、「チョウウ面白い」。「チョウウ好き」或いは「めっちゃ好きやねん」と言うときは、それほど好きという訳でもなく、単に「好き」という言葉に勢い適当な副詞を付けただけじゃないかという気がします。神戸の人たちは本当に好きなきときは何と表現するんでしょう。夕暮れどきポーアイの公園でベンチに座り、港の夜景を眺めながらふとお互いの眼が合ったとき、「あなたのこと、めっちゃ好きです」

これからの国土交通行政

ところで、国土交通省では、平成20年度予算獲得に向けて、去る8月14日に「これからの重点政策」次の世代に引き継ぐ国土づくり・くらしづくり」を発表しました。本格的な人口減少と高齢化社会の到来、急速な経済のグローバル化、地球環境問題の深刻化等、我が国が歴史的な転換期を迎えつつあるなか、今後国土交通省として重点的に取り組むべき課題を示したもので、都市再生やまちづくり、観光対策、地球温暖化対策、輸送対策など多岐に亘っています。さらに、各種施策の連携や融合による取り組みとして、高齢者のくらしやこれからのまちづくりを例示しています。

神戸運輸監理部の具体的な取組み

何やら説教めいたきましたので、話を神戸運輸監理部の取組みに戻します。ご承知のとおり、神戸海運局として長い歴史を誇ってきた当地方組織は、行革の流れのなかで人員削減、統廃合を余儀なくされつつも、皆様のご理解とご協力を得て運輸監理部という全国的にも唯一の名称で残され、今日に至っております。もちろん、近年の国土交通行政は、地域間、分野間の広範な連携により推進すべき課題も多く、このため、当監理部もとりわけ近畿運輸局とは密接な協力的体制のもとに政策を実施しております。本誌の行政の欄では、関西地区の運輸行政の総体的な取り組みは、おそらく近畿運輸局の方から紹介があるものと思われまますので、ここではそれ以外の神戸の地元特性に密着した近年の取組みのいくつか

これらの重点施策は、実はその自身がこれまで幾度となく講じられてきた対策から構成されており、政策の連続性等に鑑みると当然のことで、真に目新しいのは、安定的な国際海上輸送の確保に向けたトン数標準税制の導入の検討です。これとて国際的な競争条件の均衡化を図る観点から度々指摘されてきたことで、いよいよ本件に正面から取り組み姿勢を示したものです。当該税制の創設と日本籍船・日本人船員の確保のための法整備とのバランスが焦点ですが、是非とも突破したい課題であります。

神戸運輸監理部の行政

我が国全体の国土交通施策をインポートでご紹介しましたが、本題に入ります。神戸運輸監理部では、中央の政策

と連携しつつ、神戸及び兵庫県管内の特性を踏まえ、平成19年度も、「安全文化・風土の構築」、「人材の確保と海事知識・技術・技能の伝承」、「物流促進と観光振興による『みなとまち神戸』の活性化」、「地球温暖化対策の推進と環境の保全」の4つの柱からなる重点施策を発表し、具体的な政策の推進に努めております。先の中央の政策と同様、これらも個々の取り組み自体従来から継続してきたものが大半であります。が、時代の変遷のなかで、神戸或いは関西という限定された地域での政策展開を効率的に推進するため、問題と対策をどう切り分け、色づけし、スローガンとして掲げるか。19年度の重点施策はその政策パッケージであり、海運・造船等の海事分野の行政を中心とした所信表明であります。具体的な中身は既にご紹介済みと思えますので、ここでは省略しますが、一点気になることを申し添えますと、海事行政分野において神戸或いは阪神地区の置かれた状況は決し

をご紹介して、本稿の締め括りにしたいと思います。

交通アドバイザー会議

国土交通省では、各運輸局等の主催で、毎年、「交通アドバイザー会議」を開催しております。交通アドバイザー会議は、公共交通機関の利用者から「交通アドバイザー」を募り、利用者の視点から公共交通機関の提供するサービスの改善点など助言を頂き、公共交通機関のサービス向上と交通施策全般への反映を目的とする会議です。神戸運輸監理部では、去る平成19年6月29日、神戸市内ポートアイランド地区において、交通アドバイザー会議を開催致しました。住宅、商業施設、市民病院等が集積する同地区には、平成18年2月、神戸空港が開港、さらに、平成19年4月には、大学が新規開校するなど、現在、同地区の公共交通機関は、様々な利用者で混在している状

況です。そこで、今回のアドバイザー会議では、新規に開校した大学の学生、教職員等からアドバイザーを募り、同地区にて提供されております、新交通システム（ポータルライナー）、バス及び旅客船の各サービスと交通施策全般について、利用者、事業者、行政担当者間の意見交換を行いました。意見交換では、利用者の視点からの貴重な意見を頂くとともに、利用者、事業者、行政担当者間の相互理解を深める貴重な機会となりました。今後、交通アドバイザー会議を、公共交通機関の更なるサービス向上と交通施策全般への反映に活用して参りたいと思います。

バリアフリー教室の開催

平成18年に、「高齢者、障害者等の移動等の円滑化の促進に関する法律」（バリアフリー新法）が施行されるなど、バリアフリーに対する社

会のニーズ、関心は高まっておりま

す。バリアフリー化を進めるためには、施設整備のみならず、私たち一人ひとりが高齢者、障害者等の方々の困難を自らの問題として認識し、その社会参加に積極的に協力する「心のバリアフリー」が不可欠です。国土交通省では、平成13年度から各運輸局等の主催で、市民を対象とした「交通バリアフリー教室」を適宜実施してまいりました。平成19年度からは、バリアフリー新法の施行に伴い、地方整備局とも連携した「バ



車椅子での乗船体験
（バリアフリー教室）

リアフリー教室」と名称を改め開催することとなりました。神戸運輸監理部では、去る平成19年8月31日、市内中学生を対象に、中学校関係者、大学関係者、ボランティア団体及びバス・船舶事業者の協力を頂戴し、また、近畿地方整備局のバリアフリー担当者の参加を得て、バリアフリー教室を開催致しました。

当日は、神戸夙川学院大学吉島一彦教授からバリアフリーについて講話頂くとともに、ボランティア団体の講師指導の下、装具を使用した高齢者疑似体験・疑似介助体験、視覚障害者疑似体験・疑似介助体験、及びノンステップバスを使用している車椅子乗降体験を行いました。

バリアフリー教室は、バリアフリーに関する人材育成にとつて大変有効であるとともに、参加者の評判も非常に良好であることから、今後も継続して実施して参りたいと思います。

「みなとまち神戸」の活性化

「みなとまち神戸」の活性化を図る取組みとして、平成15年より、「神戸港中突堤を中心とする臨海地区の活性化」を推進するための委員会を立ち上げ、旅客船事業者、鉄道事業者、商店街・まちづくり団体、ホテル事業者、NPO、自治体等とともに、中突堤周辺の市街地と臨海地区がそれぞれもつ魅力を磨き、向上させるべく積極的な取組みを行っております。

今年度は、

- I 神戸市内の各地域と連携した取組み
 - II 大学と連携した取組み
 - III 観光船関連の取組み
- の3つの柱を立て、以下のイベントを開催する予定です。

- ① 神戸市内の各地域と連携した取組み
元町商店街、南京町、旧居留地、ハーバーランド、神戸港をテーマとしたフォトコンテストである「ニハオ元町ハーバーフォトコンテスト2007（仮称）」の開催（平成19年10～11月末）

- ② 大学と連携した取組み
平成19年4月、ポートアイランド地区に、3大学が新規開校したことから、これを契機として、学生の若い感性を「みなとまち神戸」の活性化に活かすべく、地元商店街等の協力を得て、中突堤周辺地域のフィールドワークと意見交換会の実施（平成19年秋頃実施の予定）

- ③ 観光船関連の取組み
観光船を利用した神戸観光の魅力をもっとPRする観光キャラバンの実施（平成19年10月頃）

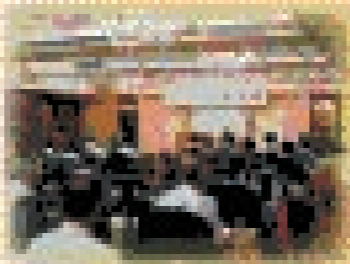
観光船事業に携わる乗組員、陸上員等が、お客様と響き合えるおもてなしを学び、実践することで、観光船のイメージ及び周遊航路の魅力を向上させ、集客の増加を目指す、ホ



ジャズ in 南京町
（ニハオ！元町ハーバーフォトコンテスト2006グランプリ受賞作品）



南京町でのオープニングセレモニー
（ニハオ！元町ハーバースタンプラリー）



第1回 関西交通経済研究センター

「サロンセミナー」を開催!

～今こそ求められる社会に信頼される企業活動～

去る5月8日(水) 13時30分から15時30分まで神戸市に於いて、関西交通経済研究センター主催による「サロンセミナー」を開催しました。



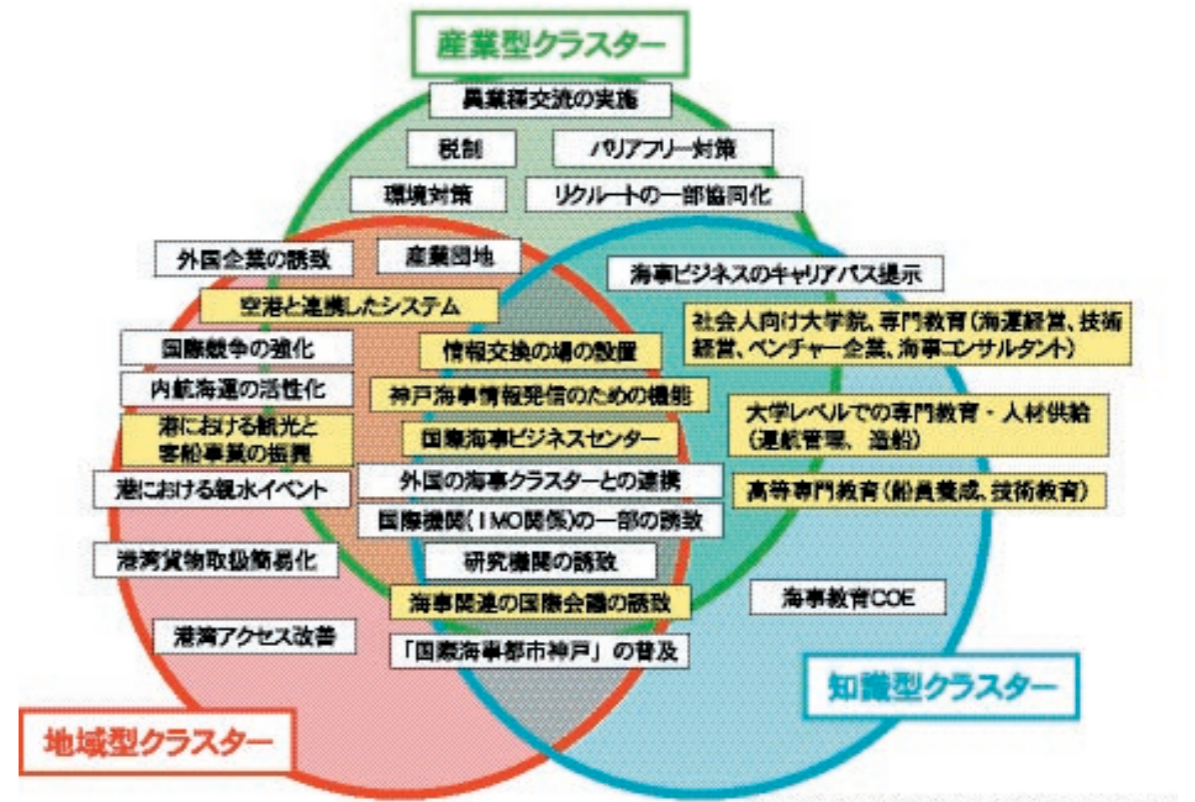
以下、「サロンセミナー」の模様をスクリーンショットより。

本セミナーは、関西交通経済研究センターが主催する第一弾として、今回は船と商船の両面から、関西圏の物流産業をめぐり、神戸市が持つ強みと今後の発展の方向性を議論する機会を設けました。また、本セミナーを通じて、各企業が持つ強みや課題を共有し、互いに協力し合うことで、関西圏の物流産業の発展に貢献することを目的としています。

今回の「サロンセミナー」は、神戸市が持つ強みや課題を共有し、互いに協力し合うことで、関西圏の物流産業の発展に貢献することを目的としています。また、本セミナーを通じて、各企業が持つ強みや課題を共有し、互いに協力し合うことで、関西圏の物流産業の発展に貢献することを目的としています。

今回の「サロンセミナー」は、神戸市が持つ強みや課題を共有し、互いに協力し合うことで、関西圏の物流産業の発展に貢献することを目的としています。また、本セミナーを通じて、各企業が持つ強みや課題を共有し、互いに協力し合うことで、関西圏の物流産業の発展に貢献することを目的としています。

海事クラスターのイメージ



出典：海洋政策研究財団資料をもとに神戸運輸監視部作成

海事都市神戸の再生 ～海事クラスター～

最後に、海事都市神戸の再生を図る取組みとして、海事クラスターをご紹介します。

- ① 情報交換の場の設置 (地元主体の海事クラスター強化を図るための準備委員会の設立)
- ② ホームページ開設
- ③ 港における観光と客船事業の振興
- ④ 社会人向け大学院・専門教育 (海運経営、技術経営・ベンチャー企業・海事コンサルタン)

- ⑤ 大学レベルでの専門教育・人材供給 (運航管理、造船)
- ⑥ 高等専門教育 (船員養成・技術教育) に取り組むことが確認されました。

四面環海の我が国にあって、海事都市神戸は、アジア太平洋地域の海事ビジネス、海事知識のハブとして大いに発展する可能性を秘めた都市です。

特に、海事の教育・研究分野において、神戸は、物流、港湾、造船等が揃った格好の地です。神戸運輸監視部においても、人材育成等の分野で、関係機関との連携を進め、海事都市神戸の再生に貢献したいと考えています。

来賓挨拶

近畿運輸局
次長 江河直人



常日頃から皆様方には国土交通行政に多大なるご支援とご協力を頂き、まず御礼申し上げます。関西交通経済センターのご活動につきましては、このセミナーをはじめ、様々な有益なご活動をされていることにつきまして、心から敬意を表したいと思います。

最近の日本経済は、全体的に緩やかな拡大ということですが、業種或いは個人によって、それぞれ少し色合いが違っていると思います。ただ、原油の高騰につきましては、全ての業界に大きな影響を与えているのではないかと思います。それでは、折角の機会ですので、私共の交通関係の取組みについて、幾つかお話しさせて頂ければと思います。

まず第一点目は、公共交通機関の安全確保です。ご承知のように「運輸安全マネジメント評価制度」が、昨年10月から導入されております。これは、2年前の福知山線列車事故をはじめ、非常に残念な事故が多発するという不幸な背景をきっかけとした制度ですが、経営トップの主導の下、トップから現場の最前線まで一体となって、安全管理体制を作り上げるというものです。昨年度までは、本省が中心になって評価制度を運用してきましたが、今年度からは、近畿運輸局も主体となって運用に務めておりますので、皆様方の益々のご協力をお願いしたいと思います。

第二点目は、国際競争力の強化です。多くの方々のご協力により、関西地区に「国際物流戦略チーム」が、全国に先駆けて設立され、様々な検討をして参りました。具体的には、

とりわけ、経済活動の動脈である交通・運輸における安全確保や環境対策の強化は、わが国全体にとって喫緊の課題であり、現在も官民連携による様々な取組みが進められているところでもあります。しかし、これらの取組みをより実効あるものにするためには、こういった対策を「単なるリスク」と捉えるのではなく、企業が社会に対して果たすべき役割、すなわち「企業の社会的責任、(CSR)」の意識を高めていくことが重要であります。

そこで本日は、弁護士で、「さわやか福祉財団」の理事長も務めておられます、堀田 力先生をお迎えして、「企業の社会的責任とは何か」、「企業が社会から信頼されて成長していくためには、何が必要か」について、お話を頂戴したいと考えております。

本日のセミナーが、ご参加いただいた皆さま方にとって有益なものとなることを祈念いたしますとともに、今後とも、財団法人 関西交通経済研究センターに対します厚いご支援を心からお願いし、私からの開会の挨拶とさせていただきます。

ありがとうございました。

スーパージョイント中核港湾事業の推進、大阪湾諸港の一開港化、入港料の低減などがあります。検討を行ってきたもののうち、入港料の低減は今年度から実施されておりますが、港湾の一開港化につきましては、法令等の改正の必要上、年内の実施を目標に現在進めているところであります。

第三点目は、公共交通機関のサービス向上です。昨年12月からバリアフリー新法も施行されました。公共交通機関の利便促進が環境問題の解決にも繋がることから、更なるサービス向上に努めていきたいと考えております。

第四点目は、観光振興です。今年1月に観光立国推進基本法が施行されました。日本国として観光に力を入れ、様々な経済効果等を図るものであります。国土交通省だけではなく、政府を挙げて観光振興に努めていくという、かつてない程の国家的な課題になっていきます。皆様方にもご支援頂きたいと思っております。

私共は、このような公共交通機関の安全問題、国際競争力、環境問題、観光振興等の業務を行っておりますが、全て交通に関係するものであります。そういう意味で、関西交通経済研究センターの皆様から、様々なご支援を頂いており、大きな期待を持っているところであり、今後とも宜しくお願いたしたいと思います。

最後に、本日ここにお集まりの方々のご健勝と、セミナーが皆様方にとって実り多きものとなることを祈念致しまして、簡単ですが私の挨拶とさせていただきます。

開会挨拶

(財)関西交通経済研究センター
会長 野村明雄



財団法人 関西交通経済研究センター会長の野村でございます。本日は、当センター主催の「サロンセミナー」に、このように多数の皆さまのご参加を賜り、誠にありがとうございます。また、江河近畿運輸局次長様をはじめ、日頃から何かとご支援・ご指導を頂戴しております行政ご当局の幹部の皆さま方におかれましては、公務ご多忙の中にもかかわらずご臨席を賜り、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、現在社会における様々な課題の中から関西の交通経済発展にとって重要と思われるテーマを採り上げ、日頃から当センターの運営を支えて下さる賛助会員の皆さま方をはじめ、広く一般の方々とともに課題への取組みを深く掘り下げていくことを目的に、当センターの公益事業の一環として開催するものであります。

皆様ご高承のとおり、グローバル経済が進展する中で、多くの企業が、更に高い競争力を得ようと、より一層のコストダウンや、新商品の開発に取り組んでおられます。しかし、その一方で、大変残念なことではあります。自由競争の負の側面として、結果的にお客さまや社会からの信頼を著しく喪失してしまうような事件や事故が、様々な業界において頻発していることも事実であります。

とりわけ、経済活動の動脈である交通・運輸における安全確保や環境対策の強化は、わが国全体にとって喫緊の課題であり、現在も官民連携による様々な取組みが進められているところでもあります。しかし、これらの取組みをより実効あるものにするためには、こういった対策を「単なるリスク」と捉えるのではなく、企業が社会に対して果たすべき役割、すなわち「企業の社会的責任、(CSR)」の意識を高めていくことが重要であります。

そこで本日は、弁護士で、「さわやか福祉財団」の理事長も務めておられます、堀田 力先生をお迎えして、「企業の社会的責任とは何か」、「企業が社会から信頼されて成長していくためには、何が必要か」について、お話を頂戴したいと考えております。

本日のセミナーが、ご参加いただいた皆さま方にとって有益なものとなることを祈念いたしますとともに、今後とも、財団法人 関西交通経済研究センターに対します厚いご支援を心からお願いし、私からの開会の挨拶とさせていただきます。

ありがとうございました。

講演 (概要)



「今こそ求められる 社会に信頼される企業活動」

講師 堀田 力氏

安全確保こそ生命線

今日は運輸関係者の皆様ということで、何が大事か、何がCSか、何が法令順守かとなれば、やはり安全確保、交通法令の遵守、これが企業の基本生命線だと思います。

日本はバッシングの世界でありますから、全部が悪いわけでは決してなくても幾つかの事例が発生しますと、業界全体がバッシングにあいまして、マスコミはまだ他にないのかと徹底的にきます。交通業界は、まだ業界全体がまとめてこういった状態になっていないので、それは良かったと思っています。

運輸の方々にはリスクがいつぱいの中でバス、タクシー、トラックが走り、これで事故が起らないのが驚異的にも感じます。今日も新幹線に乗って来ましたが、昭和39年に出来て以来、事故を起こさずにここまでもっているのが凄い

です。交通の安全を確保するのは大変なことだと思いますが、人間ですから、眠くなったりすることもある、ほかの事を考えたりすることも、それを管理し尽くすことは不可能です。管理者はそこまで管理出来ないのに、全てのリスクを負わされる訳ですから大変な仕事です。日々自分の責任を考えていたら気が滅入って大変ですが、それでも事故が起らないように手を打たなければならぬ責務を負っています。

生活の乱れが命取り

安全の基礎はやはりきちんとした生活、このいわば決まりきった事をきちんとしてやらなければならぬ、そのように仕事をしてもらうときに大事なものは、それをやる人の生活管理で、睡眠時間、食事を取る時間をきちんと守つ

ているかということ。このルーティーン的生活をしっかりと守っているか。ここを管理しないといけないです。決まった時間に、決まったように家に帰り、決まったように食事をして、決まったようにテレビを見て、決まったように風呂に入って、決まったように寝る。これは人間としては面白くないんですけども、このルーティーンをしっかりと守ってもらうことが安全の基本だと思います。

過去、いろんな事故を調べたり、見たりしてきておりますし、交通に限りませんが、いろいろな事故を見ましたが、原因は間違いなしに生活の乱れです。生活をきちんとしていて事故を起こすというのはまずありません。交通の事故、その他いろんな不祥事、大体それが起こる前に生活の乱れがあります。この生活の乱れというのは、これがまた非常に古典的で、酒、それから飲み屋の女性が関係していることが多いです。まった頃は俺は大事にされているんだと張り切っている、まだ大丈夫なのです。客ですから当然大事にされます。しかし、金が切れてきますのでその状態は長く持たないです。金が切れてくると相手は当然請求しだします。そこを無理してまた持つていくから借金が始まります。このころから乱れだすわけです。事故はこれ以降発生します。

予兆を見逃すな

それで、そういう事態になる前にこれを防止しないとけない。相手は金を取れる限りは大事にしますからまた持つていく。人から借金をする、友達を騙すから始まり、やがてサラ金に手を出す。そのうち請求が来ます。このあたりまでくると危険の塊みみたいなものです。管理者はそこでストップさせないと、使い込みが始まったり、他人のモノを懐に入れたりすることが起こります。もうひとつは博打コースです。金が掛かるがサラ金からこれ以上借りられない。

それで、博打に手を出す。金の欲しさから自分だけが当たると錯覚するわけですが、当たるとはならず借金がかさばり、泥沼状態に陥る。女性はその頃には冷たくなってきます。

それで、気持はイライラ、もてない、金はない、請求される、落ち着かない、夜は寝られない。愛されていると思った女性の愛を失い大借金を抱える。こんな悲惨な状態で仕事に集中できるはずがないです。それを早く見つけて、未然に防止することが大切です。

交通関係に限らず職場での安全管理は、ここが一番のポイントだと思います。職場での使い込みとか、賄賂とか不祥事のコースは全部一緒です。そのところを如何に早く把握するのですが、管理職は把握出来ません。彼はあそこで溺れている。借金のことで電話でべこべこしていた。これはサラ金です。これらは全部同僚が知っています。それで、同僚や直属上司から情報をきちんと吸い上げる仕組みを作らないと、安全確保のための管理は出来ません。しかし、同僚は告げ口はしたくないですからまず言いません。そして、直属上司も上に持つていったら、「君、何を管理してるんだ」と叱られますから、これも言いません。報告をさせる仕組みを作っていないければ、放っておけば言わないに決まっています。同僚などは庇い合うもんなのです。そこをどう言わせるかです。

情報を集める仕組みづくり

仲間の不祥事がわかったら必ず通報しろと、仲間の乱れた生活態度がわかったら必ず通報しろと、しないときは減俸にするとして通報させる仕組みもありますが、これでは日本人の心情に合わないです。

それより、仲間内で今日も頑張ろう、悩みがないか、体調は大丈夫か、無理してないか、今日は無理なんて言えない者はいないかといった、そういうチーム、チームリーダーが必要なのです。みんなで庇いあって、みんなで安全を守つていこうという一体感がチーム毎に醸成されてくると、自分たちではどうしてもカバーできない生活の乱れがあったときは上に報告しなさい、通報しなさいと言っておくとしてくれるんです。いきなり通報しなさいだけでは、内部告発が大事故と言っているようです。その前提として、安全を皆で守ろうという一体感を作り出していく、それを作り出してから、内部通報制度を持つていくことが大事です。

しかし、直属のルートでは言いにくいので、特別な部屋にいつて伝えるが、この部屋からは秘密は漏れない、収まれば人事に影響させない、ここで秘密を留めるといいう、そういう組織構成



が必要です。そこにカウンセリングのうまい人を置く。ここに怖い人を置いてはいけません。どう見ても出世しない、人柄はいいけれどもぶりっとならない、しゃべっていてももたもたしているという雰囲気の人です。本当はしっかりしているが、見かけもしゃべり方もなんとなくぼやっとしている、違う言い方をすれば包容力がある、そういった人を置いておくことが大事です。この人なら言っても大丈夫かなと感じられる人を置いておくと相談されます。通常誰に相談するかというと、困ったときはやはり配偶者だと思えますが、配偶者に言えない秘密があるとすれば、本人がへばってきます。秘密を言える人、これを聞いてあげる人が必要です。そういう人を選んでそこで相談させる。そこで、生活の乱れの基本をしっかりと直し、これが重症だとなれば職務から外す。そういう処置をとることが安全確保という点で、大事だと思います。

やり直しがきくことが大切

そして、処分のルールと研修、これもしっかりと適切に立てておくことが大事だと思います。自分の社で研修が難しいのなら、各社の安全確保の為にそういう方々の研修を引き受ける、例

えば、関西交通経済研究センターのような公益法人に頼むとか。正しい研修をしっかりと行なうて元に戻すということ。そして、この内容であればこれだけの研修をして、これだけのマイナスになるが、あと頑張れば元に戻ることができる、そういうルールをはっきりしておかないと、一度失敗してしまうと、もうだめだ、これおしまいだと思わせてしまうことになり蘇ってきません。

頑張ったらまたやれる、復活するというルールをはっきりさせて、それから、処罰をしたり、研修をしないと効果が上がりませんから。俺は駄目だと思っている人間にいくら言っても聞きません。そういうルールをしっかりと作っていくといった、安全対策ための環境をしっかりと整える。これが管理者の責任です。

それでももちろん防げない場合もあります。人間ですからどのような精神状態になるか、或いは病気になるかも知れません。しかし、打つべき手は打つ必要はあり、打つべき手を打っておけば、事故が起こった時に会社としてはこれだけのことをやっております、これ以上打つ手はございませんと直ぐに言えます。事故が起こった後の対応策としても、今申し上げたような打つべきいろんな手を、安全確保のための手を社内の仕組みを作っておくことが大事です。

り始めています。これはどの業界でも同じ傾向です。アメリカはもつと進んでいまして、社会貢献がアドミッシヨンの条件です。それで、事業をやるう、店を開こうとする前に、その地域にわが社は、わが支店はこれだけのことをします、この小学校にこれだけ寄付します、この道路をこのようにします、ここにつけるミラー或いは信号の設置はわが社がしますとか、地域の人に、それならここで仕事をしてもいいよと受け入れられるような貢献を最初に発表をしないと、営業はやれないのです。

若手をやる気にさせる

若い人はそういう感覚ですから、彼らが元気に仕事が出来ると環境作り、営業的というと、広告宣伝費、社員引きとめ料的になります。社員をボランティアに出しますと、出された社員は成長します。ボランティアというのは裸の人間、上下関係なしの世界ですから、ボランティアの世界に飛び込んだら、支店長もヒラの社員も一緒です。支店長の意見に対してヒラの意見が勝つなんて普通です。自分たちが知恵を出して、人に喜んでもらって「やった」って感じで視点が変わります。ボランティアの世界に飛び



企業の社会貢献とは

次に社会貢献の話ですが、一般的にはこんな経営の厳しいときに、人手は掛かる、金は儲からない、社会貢献なんかやれるかっていうことになります。

昔は、愛社精神がおう盛で勤めた会社を辞めるのは落伍者でした。また、お客が喜ぶよりも上司が喜ぶ方がよかった時代でもありました。特に1970年代は、サービスもモノも少ない時代ですから、営業してくれて、しかも人も

込むと、自分で判断して、自分の責任で行動して、自分で切り開いていかないといけない。人を的確に巻き込んでいかないと、命令だけでは動きません。そういったことから、全員とまではいなくても、彼らはあつという間に成長します。

そしてモノの見方、顧客の見方を習得してきます。それで、何かひとつ、なんでもいいんですが、従業員が何かやるなら、会社としては応援するよと、応援しなくても認めるよと、これだけでいいです。そうすると、「近所の掃除をしましょうか」から始まって、「近くの施設を月一回訪問します」とか、あるいは、「端数のお金を寄付してもらって、老人ホームにもって行きます」とか、自分は落研だから、「うちの店にくる高齢者の方に落語を聞いてゆっくりしてもらいたい」とか、いろんなことを考えてくれます。そのうちに、本人は生き生きしてきます。生き生きしてくると、こういう風なやり方したらどうですかとか、このパンフレットは少し難しいのではないかとか、こういう宣伝の仕方をすればどうかとか、高齢者や障害者の福祉タクシーについて、これでは使い勝手が悪いとか、連絡の方法の改善とか、自分の頭でいろんなことを考えて、仕事も前向きに考えてくれるようになります。何でもいいですから、社会貢献に従業員に任せて、考えてもらうのが一番です。

雇ってくれること自体が社会貢献でありましたが、今は、モノでもサービスでも満ち足りていません。しかし、そんな中でもお客が自分の社を選択してくれて、喜んでくれて、そのことを表現してもらうことが嬉しいと、昔と違ってそれが若い人たちの喜び、いわば仕事をやる生きがいに移ってきております。

先進諸国はみなそうです。自己実現というのは簡単に言えばそういうことだと思います。そういう心情ですから、そこを生かして使っていく、褒めながら使っていくと若い人は伸びます。当社は、本業でもこんなにお客に喜んでらっている、本業以外でもこういうことをやっている。金儲けだけではなく、社会貢献のためにこういうことをやっていると言えることが、すごい誇りになるんです。

いい例がヤマト運輸さんです。先代の小倉さんは着眼点のいい方で、今の時代を切り拓いた人です。彼が素晴らしいのは、障害者の方に市場でも稼げる仕事を作り出して、障害者とともに生きてゆくという事業のための財団を作りました。これをヤマト運輸の人たちは、自分達の会社はこういうことをやっているということで、誇りに思っているし、社会一般がそれを受け入れています。

日本もかなりアメリカ的になってきており、社会貢献が企業の大きな評価を分ける要素にな

小さなことでも、何かひとつ特徴のあるものを持つということ、会社全体の雰囲気が変わってきます。ですから、社会貢献は従業員の成長と会社の信用、営業の発展に結構プラスとなりま

社会から評価される企業

ガソリンスタンドにも、緊急時の警察連絡をやっている所がありますが、これは役に立っていると思います。女性を連れ込んでいく悪い人間なんかは結構車を使用しますから、ガソリンスタンドで「助けて」、あるいは、「どっかで見かけた危険人物がいる、警察にそちらから連絡して」とか。そういうサービスを全国のガソリンスタンドで一斉に行っているところがありますが、非常に助かります。特に深夜の防犯に大いに役立っています。「当店に駆け込んで下さい、いつでも警察に連絡をします」と貼り出しているだけで、その為に人手が掛かっているわけでもなく、金が掛かっているわけでもなく、従業員にとっても、めったに駆け込んでこられるわけではなく、あつたとしてもそんなに手間が掛かる訳ではない。しかし、それを当店はやりま

はよくやってくれている」と信用が高まります。ガソリンスタンドのボランティア活動として、紙を張り出しただけで、費用も殆ど要してはいませんが、これが高く評価されている訳です。このように、心理的にも凄く社会に役に立つたという意識が生まれます。したがって、工夫すれば本業がらみで、「当店はこんなことやっています」ということで、従業員のプライドも含め、いろんな社会貢献ができると思います。むしろ、営業の為だとお考えになって頂ければよいのではないかと思います。既に実行されておられるところも多いと思いますが、騙されたと思って実行してみてください。

これが二つ目の社会貢献で、人を育て、後継者を育て、そして社会の信用を得るということに繋がります。

ことが起こったときが肝心

最後にもうひとつ、危機管理のことを申し上げます。

万が一といいますが、人間が物事をやっているわけですから、不祥事はやっぱり起こります。人工工学的の見地からも、やはり間違いも起こりますし、このことは、始めから考えておかない

といけないことです。

起こった時の対応、これが大事です。政治家の不祥事も会社の不祥事も、本当に対応が悪いと感じます。不祥事に対しては、まずトップは辞める腹をすぐに決めること。これが、不祥事にきちんと対応するための絶対条件です。不祥事が起こったらトップです。トップが如何に社会、世間に向けて対応するかによって全てが決まります。トップが大変だといっておどおどして、マスコミが「こっちは寝ずに取材しているんだ」というと、「俺も寝ずに頑張っているんだ」などと、馬鹿なこと言っているトップでは会社は潰れます。

最近、食品業界で出た時も、何で同じことをまたやるのかと。他の社がやって叩き潰されているのに、同じ食品業界なのに何で同じことを起こす、何でチェックしてない、何で仕組みを作っていない。まずそこにびっくりします。自分は大丈夫だろう、我が社は大丈夫だろう、今までは大丈夫だったから大丈夫だろうなどと全く根拠がないことを腹に据えている。不祥事を起こしたところも、起こすまでは大丈夫だったんです。今まで起こってないことが何の保証にもならない。にもかかわらず、そういう幻想を持っていることが間違いの元なのです。

それで、最初に申し上げました、安全対策の全部はコントロール出来ないけれども、チームです。早ければ早いほどよく、少しでも早くその対応策を講じる。これが早いほうが勝ちで、分、秒の世界です。そして、その日中にあらましてもきちんと報告を行い、これから委員会を作り、細かいところをきちんと整理して、あと一週間で調査を終わりに、最後に処分内容を報告しますと。例えば、まず、全勤務状況をこのように改めますとか、支払い分をこう改めますとか、トラックについてどう改めますとか、この部分の点検を取り敢えずきちんとさせますとか、そして、私としては立ち直る目途をきちんと立て次第、責任を取りますと。そういうえば、案外責任を取らなくても済みます。「彼なかなかやるじゃないのと、彼がいないと、会社やっていけないよ」となります。

不祥事は恐ろしい、最大の試練です。責任のある立場に立っている者の最大の試練です。今、会社全体について申しましたが、ひとつのセクションについて、不祥事が起こった場合でも、原理は全て同じです。

危機管理といいますが、基本はそんなに難しくなく、基本は腹の問題です。他山の石といえますから、他社が失敗した時に、是非一度、そのような目で見て下さい。そのルールをその社が守っているか直ぐにわかります。腹を決めた者は、腹を決めた顔をしています。責任逃れをしていると、ますます世間の非難が高くなっ



トップの腹構えで道は開ける

で責任を保つ、それから、内部できちんとした制度を作る、人事課に聞くセクションを置く、上手に聞く人を置く、処遇のルールを作っておくことが必要です。従業員の生活が乱れだし、危なくなつた時にその芽を摘むルールを申しましたが、そういう仕組みをきちんと作っておく。例えば、ある社がこういうことを起こした、それに直ぐ学んで仕組みを作る、これはトップの絶対的な責任です。日本の総理大臣は、国が大変な時に、国、国民を守るのが絶対の仕事であるように、企業、組織のトップの責任は不祥事を起こさないようにしっかり管理し、万が一起こってしまったら、それを最小限度の被害で収めるように、その為にいるわけですから。そのことを起こさないように細心の注意を払う。起こってしまったら、まず、文句なしに自分の責任ですと。それを、起こるまでは起こらないだろうと、安易な態度でいて、起こってしまったら、部下に責任を転嫁する、部下の責任をどうしても探せないときは、行政の責任などと全部人の責任にする。これが最悪です。そういうトップがいるところは、全部会社が潰れるところまでいっています。政治家ですと政治生命を失っています。

不祥事に対して、なぜ、トップの人が辞める腹を決めることが大事かという点、辞める腹を決めると、即座にいろんなことが見えてきます。そして、責任をきちんと取る腹が決まります。そうすると、どこに責任があつて、自分の責任はどれだけで、どのようにこの原因をなくせばいいかという方向に頭がいきます。それで、このところに責任があつたので、この責任をはつきりさせて、これを早く世間に説明して、このように直しますと。これに命が掛かっ

て、最後は収める手がないというところまで追い込まれて行きます。そこに至る前に自主的にきちんと対応していただきたいと思えます。

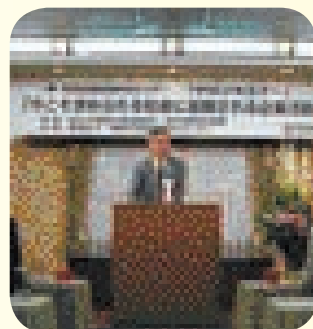
私の検事時代、なぜ、こんな立派な人が捕まる前に、自身できちんと対応できなかったのだろうか、悔しい思いをすることが多々ありました。

危機管理。わかりきった当たり前のことですが、先程申しましたことを肝に命じ対応しても、例えば、御社は万全であると私は思います。

最後に、皆様全員が、正しい管理を行なっていただくことを願ひまして、講演を締めさせて頂きます。御清聴どうもありがとうございました。

閉会挨拶

(財)関西交通経済研究センター
理事長 野崎典重



本日は私共のセミナーに多数ご出席頂きまして誠にありがとうございました。堀田先生から演題に即した極めて具体的なお話をいただきまして、ご出席の皆様方の会社経営にとつても参考にさせて頂く話が結構あったと思えます。

私共関西交通経済研究センターは、関西地域における運輸交通を中心にしたシンクタンクとして様々な活動を展開させて頂いておりましたが、本日のセミナーは新たな試みとして開催させて頂きました。

私共センターの活動の使命は、関西地域において今何が求められているかを把握し、ホットな情報を会員の皆様をはじめ多くの方々にご提供をしていくことではないかと考えております。今後とも様々な活動を通じまして、情報発信機能を有する機関としての役割を的確に果たしていく所存でございます。

最後に、重ねて堀田先生に謝意を表しますと共に、皆様方には、今後とも当センターにご支援を賜りますようお願いを申し上げます、閉会の辞とさせていただきます。

皆様本当にありがとうございました。

「小辺路」を往く

紀伊山地の霊場 と 参詣道

世界遺産「紀伊山地の霊場と参詣道」は、吉野大峯、熊野、高野山に点在する寺院やそれらへの参詣道（熊野古道）を対象として、2004年7月に文化遺産として登録された。

今回は三重、奈良、和歌山の三県に跨る広範な世界遺産群の中から参詣道（熊野古道）「小辺路」をご紹介します。

「小辺路」は、高野山と熊野三山を結ぶ約70kmにわたる参詣道だが、今回ご紹介するのは十津川温泉から熊野本宮までの15kmを踏破してその魅力をお伝えしようとの試みだが、さて……

当初は単独取材を予定していたが、山行きという事で安全に考慮して急遽2人での道行となった。団塊世代の男同士という極めて色気のない道行だが、これも仕方がない。

近鉄大和八木バスセンターを9時13分に出発し、途中「谷瀬の吊

り橋」で休憩。20分間の休憩の合間に吊り橋渡りを体験、再びバスに乗車し日本一広い村、十津川村内の「山崎大橋」へ着いたのが13時10分。実にバスで4時間の行程である。

今回お話を伺うことにしているのは前十津川村長「野尻忠正」さん。



野尻忠正さん

早速、野尻さん宅へお邪魔した。

野尻さんは現在77歳、地元十津川中学、十津川高校、大阪経済大学を卒業後23歳で奈良交通に入社、副社長で退職され、平成4年〜12年の2期8年間十津川村長を務められた方だ。

早速ですが、熊野古道についてお話を伺いたいです。

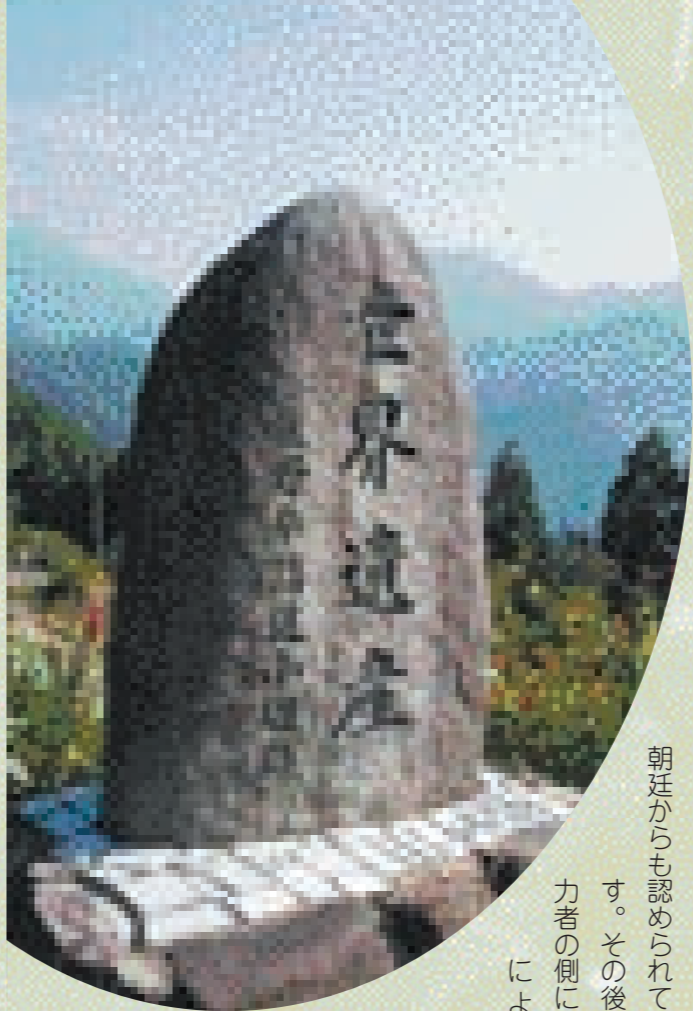
——十津川村には世界遺産の道が2本ある。

1本は熊野参詣道小辺路：往古の面影を今に残す祈りの道で、高

野山から熊野本宮大社まで。
もう一本は大峯奥駈道：山岳信仰が生んだ修験道の聖地で吉野山から熊野本宮大社までの道程です。

熊野参詣道と言えば「中辺路」が有名ですね！

——中辺路は田辺市から熊野本宮大社まで、大辺路は那智山から熊野本宮大社まで、とくに中辺路ルートはその昔から貴族の道として整備された熊野古道として多くの人々が利用していました。いわゆる「蟻の



熊野詣」といわれており、最近では若い人も多く見られるようになってきました。十津川の小辺路は昔から生活道路として使われてきたし、奥駈道は修験道として修行の道としてのみ使われてきました。熊野の人は高野山に憧れており小辺路ルートが利用されていた。十津川の人はその昔、高野山へ橋本へ五条く堺へと抜けて都のある京都を目指しました。

歴史を紐解いてみると十津川郷は京都の御所の衛視として多くの者が仕えており、そのこともあって十津川は昔から一つの郷として朝廷からも認められていたんです。その後も時の権力者の側につくことにより郷を守ってきました。

野尻さんは世界遺産登録の話が出る前から古道の整備に力を入れてこられたと聞いていますが！

——国道168号線が整備されて生活道路の中心となり、今まで使われていた「小辺路」と「奥駈道」は廃れてきました。昭和15年頃バス路線が開通、戦後に入ると和歌山の新宮まで開通し二つの道はまれに使われる位でほとんど使われなくなってしまう、特に「奥駈道」は修験者が歩くのみとなっていきました。畑が荒れ、道も廃れることに胸が痛み、このままでは村の歴史までなくなると危惧し、村長時代に道路整備を手がけはじめました。

村の予算で草刈、道路補修を実行することは村民一致で決定した。やると決めたらやりきるのが昔からの十津川村民の気風でもあるんです。

「小辺路整備」のきっかけは村民の仕事創りでもあったが、十津川の歴史を知るものとしては、道

を失くすことは絶対にあってはいけないという想いで取りかかりました。

当時は相当荒れていたが、20〜30人が仕事につき整備した。こうして道を整備すると人が歩くようになった。道の歴史を知らせることで十津川の歴史について村民に関心を持たせることが大事であるという考えからの取組みで、その頃は世界遺産と言う考えはなかったんです。

現十津川高校はその前身は孝明天皇の時代にさかのぼり、天皇勅願の学校「文武官」として創設されたもので日本では隠岐の島と二つのみが存しています。そのこともあり天皇と直接かかわりを持っているということで村民は皆プライドを持っています。

道を整備することによって観光客も少しずつではあるが増えてきました。平成5年頃、このことに刺激された周辺の野迫川村、和歌山県の高野山、熊野も理解を示し、

徐々にいわゆる熊野古道の道路整備が進んできた。大塔村、野迫川村、十津川村、吉野町の集まりの会があり、小辺路整備の話もまとまっていきました。整備された小辺路は観光資源としても相当重要なものとなっていきました。

世界遺産登録は想定外であったが、三重県、和歌山県とも協力し機会あるごとに道路として世界遺産に登録されるための声を上げていきました。鉱山の跡地施設を宿泊場所に提供することも手がけました。

修験道は聖地とされており、木、笹などを切つてはいけないのが踏みつけて歩くことで整備しました。

尾根伝いを歩かせることで修験道がどういふものかが分かる。中学生や高校生にも山登りをさせて体感させています。

十津川村の成り立ち、村のあり方を理解するためにはこの2本の道は重要でした。私が村長になっ

た当時は何でこの道にお金を注ぎ込むのかといふかる声もあったが、村を造り上げてきた畑や道路を荒れたままにしておくことはできないと精神論的なことからはじまったんです。今では小辺路の「道の駅」でそれぞれの農家が自家製の野菜、果物等を販売しています。

十津川で熊野古道は修験道の「奥駈道」と「小辺路」ルートです。これを皆さんに広く知っていただき是非とも大勢の方に歩いていただきたいと思います。



野尻さんは郷土「十津川村」に対する誇りと愛情を話の節々にほとばしらせながら熊野古道の持つ意味合いについて熱く語ってくださいました。お礼を申し上げてお宅を後にし、今日の宿泊地「十津川温泉」へと向かうためにつづら折れの道をバス停へと下る。一日目は、十津川温泉に宿泊し、翌朝は7時30分に出発して、1114mの果無峠を越えて八木尾まで踏破。八木尾へ熊野本宮大社まではバスを利用して「熊野本宮」へお参りする事になっていく。

山崎大橋では約1時間のバス待ち、十津川村での時間はゆっくり



と流れる。久しぶりに田舎生活時代の童心に帰り、川原に降りて清流と戯れながらひと時を過ごした。あまりのんびり気分浸りに浸って目指すバスを逃してしまおうとさらに1時間あまり待たねばならない。要注意である。



十津川温泉「ホテル昴」で出迎えていただいた支配人「的場隆」さんは、奈良交通からの出向で昨年6月から勤務されているとのことであった。的場さんは私達とは逆のルートとなる田辺側から峠越えし十津川まで歩かれ大変な思いをしたと話しておられたが、その

ときは「小辺路」の厳しさは知るよしもなかった。温泉で体をほぐした後の夕食を済ますと、翌日の強行日程を考えて酒盛りもほどほどにして早々と床に就いた。

翌朝は6時前に起床。早速温泉で身体を清め道中の無事を願うとともに、一日分の英気を詰め込んだ。

朝食を済ませ、身支度を整えてロビーに出て行くと支配人の的場さんが待っていてくださる。

今回は「十津川村観光課」の増谷良一さんのご好意により語り部の「岡保」さん(57歳)が道中を案内をしてくださることになり心強い旅となった。岡さんは、普段は山仕事に従事しておられるそうだ。

やがて岡さんもお見えになり、増谷さんもわざわざ見送りに来てくださった。まるで江戸時代の伊勢参りへの旅立ちのような風情がある。

的場さんからは「岡さんのようなベテランの語り部さんが付いていけば大丈夫ですが、小辺路は厳しい道程ですから水分を十分取り、熱中症に気をつけてくれぐれも無理のないようにしてください。」との温かいアドバイスとともに、お昼の弁当とペットボトル3本をいただいた。そのときは正直、重たいのに3本もいるのかなと思ったりもしたが…。

朝7時半、岡さんからルートの概略説明を聞き、いよいよ出発である。



ホテル玄関を出ると岡さんが指差される先に遠く霞む山。

「あれが果無山脈です。名前のとおり果ての無い山脈と昔から呼ばれています。無理のないように登りましょう。」



ホテルを出てすぐ果無峠登山口に通じるトンネルを通過し、柳本橋(吊り橋)を渡る。この吊り橋は、谷瀬の吊り橋より小さいぶん小ぶりだが、その分余計に橋の揺れは大きい。橋を渡りきって小辺路の登山口へとくると、早速地元平谷中学校生徒による手作りの案内板が元気づけてくれる。

「果無集落を越え観音堂を過ぎるとそれ以後水飲み場はありません。」

「ん」と語り部さんの説明に少し緊張し胸が高まるのを感じた。



いよいよ登りの第一歩である。細く急な坂道を足に土の感触を感じつつ語り部さんと談笑しながら一歩一歩踏みしめていく。道を進んでいくに従って小辺路ルートの特色とも言える石畳が続く。その普通行税を徴収し、上がった税収で石を敷き詰め整備したとのことである。道路特定財源の走りかとは俗なことを考える。

旅の途中で行き倒れた無縁仏の供養塔に手を合わせ、同じ生き倒れでも一方では裕福な人はきちんとした墓を立ててもらっているこの現実を見せつけられ、切なさを感じる。



果無の集落に入ると古代ローマを思わせる立派な石畳のある家、昨日八木バスセンターで見たポスターの場所である。流れ出る冷たい水で顔を洗い縁側で休憩させていただいた。いつも雨戸を開けご接待所としておもてなしされているとのことである。「有り難うございました」の挨拶に「ご苦労さん、お気をつけて」の返事に見送られ元気に出発する。

直ぐに世界文化遺産の大きな石碑が現れてきた。もう一つの集落を過ぎると自動車が使えない道路もここまで、登り始めて1時間、ここが果無峠の登山口いよいよ本番とリュックの紐を締め直した。木立の涼しさを期待したものの

吹く風もなく日差しは益々きつくなり、頂いたペットボトル3本の有り難さを感じつつ、頻繁にお茶に手が伸びる。

視界が開ける場所では景色を確認するふりをしながら立ち止まっては瞬時の休みを盗み取る。

さらに登ること1時間、最後の水のみ場となる観音堂に到達。水もここまですとタオルを水に浸し汗を拭う。ここでしばしの休憩をとることにした。

観音堂の内
部を除いてみると、十一面
千手観音と不
動明王を従え
て石仏の観音
像が安置され、さらに堂内の板壁



には見事な仏画が無造作に貼り付けられていた。聞けば近隣の方が書いて寄贈したとのこと。

行程はまだまだ半ばにも達していない。「サア、行くかあ！」必要なほどの大声をあげて自らを



語り部の 岡 保さん

益々急な上りと化していく。口数はどんどん減り、いまはただ黙々と歩みを進めるだけ。

頂上が近いのかなと自分勝手に思ったりして勇気付ける。やがて、今は何もない山頂茶店跡、相当大きな茶店跡だったのであろう大きな基礎石が目立つ。

ホテルを出て3時間半、ようやく果無峠の頂上にたどり着く。ここからは下りと少し顔がほころぶ。50分ばかり下り田辺側からの茶店跡で昼食とした。この時点で、頂戴した3本のペットボトルのうち

奮い立たせて観音堂を後にし、目的地八木尾を指す。2本はすでに空となり、残る1本も七分目ほどしか残っていない。まさに「命の水」と心の中の場さんに手を合わせた。

あとは下るのみと思いつつも相当差のある、また足場の悪い岩道が延々と続く。足への負担は上り以上にきついものがある。わずか肩幅程度の道の片側は、樹木が生えているとはいえ断崖絶壁。山側や急坂に張られたロープや鎖を頼ることも多々ある。一時でも気を緩めればたちまち：自然と気が引き締まってくる。正直言って、今回の計画が熊野側から十津川へ向けての登山であれば、最後まで歩き通す気力は早々と失せてしまったのではなからうかと思わせるような難所が続く。こう



なつてくると取材用の写真をとることの思いさえ頭がまわらない。

生活の糧を肩にして、あるいは信心としての道行きであったにせよ先人の苦労は並大抵のものではなかったらうと往時に思いを馳せる。

昼食を済ませ、下ること1時間半、ようやく熊野川や本宮町の人家が目に飛び込んできた。下る足にも力が甦っていよいよラストスパートである。

八木尾発のバス14時10分にも何とか間に合い、行程6時間半の峠



越えを終え参詣道最後の熊野本宮大社のお参りへと向かった。

熊野本宮大社の鳥居前には、日本サッカー協会のシンボルマークとして有名になった「八咫鳥」の幟がひるがえっている。いよいよ最終目的地熊野本宮大社へ参拝。参道を見上げると階段が何層にも

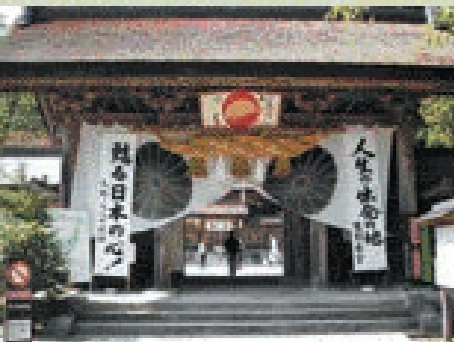
連なっている。「小辺路」行で使い果たした足の筋肉がまたまた悲鳴を上げる。ようやく本殿に辿りついて道中の無事を感謝し、目的達成の充足感に浸ることができた。

休憩しようと境内の茶店へはいると、川泳ぎでもしたかのような汗にまみれた我々の姿を見て茶店の主人もたまげたようだ。汚れる

のを嫌われて席の座布団は引剥がされた。「小辺路」を越えてきたと告げると「なんと感心な：大変でしたでしょ。最近小辺路を歩く人なんかほとんどおられませんよ。これはようお参り。」といたく感激された。比叡山の千日回峰とまでは言わないが、なんとなく業をやり遂げた修験者の気分浸れた瞬間であった。

今回の「小辺路」行は、計画当初想定した内容よりはるかに厳しいものであったが、随所々々で垣間見せてくれる自然の景観の美しさ

と山の神秘的空間や険しさが、日常生活で鈍感になっっている人間の五感を呼び覚まさせてくれたことは確か



語り部 十津川村観光課 十津川温泉「ホテル昴」(山本義弘・加々里) 【十津川鼓動の会】〒637-1217 吉野郡十津川村風屋 ☎090-8937-6920 【十津川村観光課】☎0746-62-0001 (内線 131)

センコー(株)

我が社の

メニュー

自慢



今

「センコー」は「会社」と「意識」。
「センコー」は「会社」と「意識」。
「センコー」は「会社」と「意識」。
「センコー」は「会社」と「意識」。

滋賀県東近江市。市
とはいえ、まだまだの
んびりとした田園風景
が広がる地域だが、そ
んな田園風景の中に忽
然とホテル風の建物が
現れる。センコーグ
ループの研修施設「ク
レフィール湖東」であ
る。「クレフィール湖
東」は総敷地面積約27
万平方メートルの中に、
宿泊棟や研修棟のほか
物流事業に必要な技能
や知識が習得できる物
流教育施設、車の構造
的特性や人間の行動特
性に立脚した安全の限
界を体験しながら危険
の回避に必要な技能や
知識が実践的に身につ
けられる交通安全施設
などが整備されている。
「クレフィール(C
refeel)湖東」
の名称には、創造(C
reate)的な人材



貨物自動車
安全運転研修



の育成、ひとりひとりの能力の向上と成長(C
rescendo)を支援し、最高(Cres
t)の交通安全・物流教育で自らの成長を体感
(Feel)できる実践的な場にしたという
願いが込められている。

この施設はセンコー(株)が、①物流技術開発と
研鑽を行うコアセンターであり、②新しい物流
をシミュレーションする開発拠点として③セン
コーグループのシンボルとなるべき施設とし、
さらには④業界のリーダー企業として社会的責
任を果たし、地域社会に貢献する施設として開
設された。

センコー(株)のドライバーは、約2500名。
このドライバー全員が5年に1回は必ずこの
「クレフィール湖東」で研修を受けることを義
務付けられており、さらには、運転、操作技術
を含めた安全知識等の習得度に応じてレベル分
けし、一定のレベルに達したと認められる社員
を選抜して「安全運転トレーナー」「リフト技
能トレーナー」としての養成を行っている。

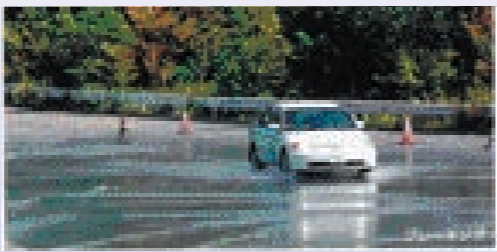
「トレーナー」は、

- 各地域支店での教育訓練時の技術指導講師
- 新入社員等のトラック・リフトへの乗務認定
- センコーグループ技能コンテスト全国大会時
の審査員
- ドラコン・リフトコン全国大会出場者への強化
指導員

● 社内訓練(クレフィー
ル湖東)時の技術指導
の任務と役割を担うが、
現在、全国の支社、営業
所に安全運転トレーナー
が27名、リフト技能ト
レーナーが30名配置され
ている。

こうした全国の支社、
営業所の「トレーナー」
の中で、さらに優秀と認
められる人材が、「クレ
フィール湖東」のインス
トラクターとして社内は
もとより、一般企業から
の研修生の指導にあたる
ことになる。

研修内容は大きく分け
て運転適性診断などの一
般的研修と体験型の2本
立て。1泊2日と2泊3
日のコースがあり、体験型は走行技能道路で運
転時に遭遇するさまざまな場面を想定した実
験的体験で技能向上と安全意識の高揚がねらい。
ほかに企業や団体などのニーズ、実情に見合っ
たプログラムも用意され、2日以上の研修には
「夜間検証」を標準カリキュラムとしている。



いのち 薄い生命 を守るために

安全マネジメントは「企業の社会的使命」

中小企業経営者・管理者のみなさまへ

「事故防止等安全対策マニュアル」

がほしい、

ぜひ、「国際交通安全学会」のホームページをご覧ください。

発行価格
原簿付録CD-ROM付 1冊
500円 (税別送料別)
(送料別紙幣決済可)



事故防止等安全対策マニュアル
(運輸安全本部プロジェクトの成果に基づいて)



発行：2014年11月
発行所：国際交通安全学会
〒100-0001 東京都千代田区千代田1-1-1
国際交通安全学会 事務局

【お問合せ・お申し込みは】
（財）国際交通安全学会センター
〒100-0001
東京都千代田区千代田1丁目7番3号
国際交通安全センター 5F
Tel: 03-6243-6271 / Fax: 03-6243-6270

目次

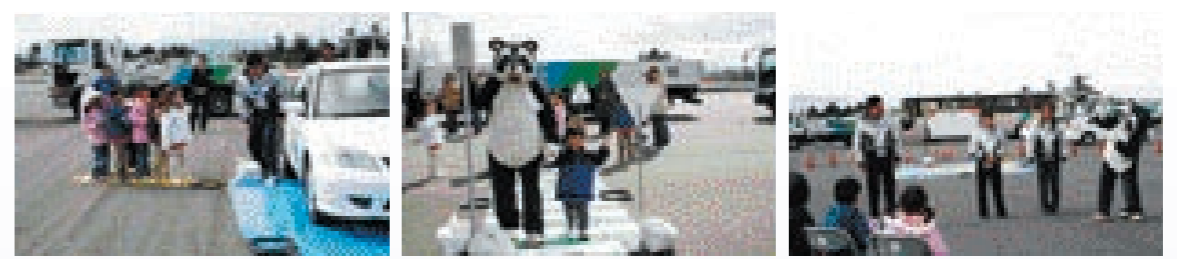
- 1. 序文
- 2. 安全マネジメントの重要性
- 3. 安全マネジメントの考え方
- 4. 安全マネジメントの推進
- 5. 安全マネジメントの実践
- 6. 安全マネジメントの評価
- 7. 安全マネジメントの発展
- 8. 安全マネジメントのまとめ



インストラクター
守 雄二さん
「われわれが受講者を教
育するのは安全を追求し
者とともに安全を追求し
ていく。その意味で『共育』の方が当たっていま
す。」「ここへ来られたときは、皆さん不機嫌な
顔をしていらっしやいます。でも、研修を終え
てお帰りになるときは、満足感に溢れた顔に
なっています。」と話している。

ちなみに昨平成18年度の受講者は延べ
9307人(人/日)にのぼり、社内研修のプ
ログラムの中に「クレフィール湖東」での研修
が盛り込まれている企業も数多くあるとのこと
これら外部の皆さんの研修はどうしても土・日
曜にかけてが多くなるため、センコーとして
社内研修は、日・月曜にセットすることになる。
さらに地域における「交通安全」意識の啓発、
普及活動も「クレフィール湖東」の大きな役割
である。センコーグループの社会貢献活動委員
会は、去る3月20日、「クレフィール湖東」に
おいて東近江市の幼稚園児とその保護者の方々
20組を迎えて、「交通安全フェスタ」を開催し
た。当日、参加者には、「ぬりえコース」「おう
だんほどうコース」「くるまのみえないコー
ス」の3コースを体験していただき、信号の色
や横断歩道の渡り方、車の死角など、交通安全

の知識を親子で楽しんで
学んでいただいたそうだ。
社会貢献活動委員会では、
今後この経験を生かして
交通安全教育を展開する
計画をお持ちだと聞く。
一方、昨年の至福の湯
オープンを機に単なる研
修施設ではなく、周辺住
民のレジャースポットと
しても人気が高まっている。
浴場棟は、至福の湯
のほか露天風呂、薬草湯
など5つの風呂からなり、
ゴルフ場顔負けの豪華さ。
また、2階にはレストラ
ン、121畳の大広間と市民
にとっては魅力が一杯。
企業研修はもちろん学
生の合宿(プラスバンド
や、オーケストラなど、
大きな音がって回るク
ラブには好評だとか)、
結婚披露宴と幅広く利用
され、ちよつとユニーク
なのが研修棟の中にある



討議室。長く座っていれば
居心地が悪くなる椅子や部
屋全体がカラフルなものな
ど、多様な仕掛けが施され
た5つの討議室が用意され
ている。日頃の空間とは趣
を異にして心理面から発想
の転換を喚起する。
自社の研修設備だけなら
これほど大規模な施設は必
要としないかもしれないが、
設置の計画時点から、社会
全体における「安全教育」の
必要性と運輸事業としての
社会貢献を視野に入れ、社
外にも開放された設備・シ
ステムの展開は当時として
極めてユニークな発想であ
ったと思われる。
これだけ多くの皆さんに利
用していただければ、事業
採算上もそれなりの成果が
みだが、「決算上は赤字です。
しかし、これはセンコーグ
ループとしての『安全コス
ト』と位置づけていますから、
さほど大きな問題ではな
いんです。」とは取材の手配
をしていた小久保広報部長
のお話である。
クレフィール湖東のコンセ
プトは「学ぶ、くつろぐ、遊
ぶ」。民間の教育研究施設
として初めて「国際交通安
全学会賞」を受賞したのは、
大きな勲章となっている。





（株）関西交通経済研究センター
業務部長 貝野 慎一

初めまして、本年4月から樋口前業務部長の後任として当センターに参りました貝野と申します。よろしくお願ひいたします。

前職は近畿運輸局大阪運輸支局和泉検査登録事務所、同事務所長を最後に本年3月退職致しました。当センターのメイン業務である調査・研究に関しては殆ど素人であり、右往左往しているところですが、チームの一員として励んでおります。

趣味はこれですと言えないものはないのですが、旅行が好きで、一応外国では韓国、台湾、中国などを歴訪してきました。慣習、食事、景色、文化施設など、それぞれ独自の雰囲気をもも出ししていると感じました。印象はそれぞれたくさんあるのですが、ソウルでは

食通を満足させる食べ物、目上の人を重んじる古来の良さと親切心を感じ、台北では自動車から始まって、町中日本のモノが満ちあふれており、特に親近感を覚えました。中国では水墨画で有名な桂林に行きました。ローカル空港への乗り継ぎ拠点、広州国際空港ではあたり一面が空港という感じで、搭乗口から滑走路に至るまで随分時間を要したのを感じています。まさに大陸感が漂っており、そして、桂林の川下り船の中から地域ののどかな雰囲気を発見しました。また機会をとらえて訪れたいと思っています。

何らかの形で仕事上の情報源になればと思ったりしているつもりです。

今後更に、調査・研究、セミナー等を通じて皆様と知識・情報の共有を図り、微力ながら関西交通経済界発展のお手伝いをさせていただきたいと考えております。

今後とも何かとご指導いただけますようお願いいたします。

「どうぞよろしく」 関交研の新スタッフです！



（株）関西交通経済研究センター
研究員 勝山 嘉久

9月に財団法人関西交通経済研究センターに入社致しました。勝山嘉久です。私は以前、都市開発に関わる仕事をしており、地域の建設発展や周辺地域との共生を念頭に、常に関西地域の発展に興味を持ち続けていました。この度、財団法人関西交通経済研究センターに、研究員として勤務することになり、期待に胸を大きく膨らませているところです。

さて、自己紹介を兼ねまして、私の趣味とその中で感じたことを少し紹介させていただきます。私の趣味は散歩であり、休みを利用して、自然や文化に恵まれた関西近郊を旅することを楽しみにしています。車を使うよりも、ふと思いついて電車やバスを利用してというスタイルが多いと思います。

先日滋賀県の東近江市や高島市などを訪ねました。合併前は五ヶ荘町といわれた近江商人発祥の地・東近江市を訪ねた時は、都市部の鉄道とは趣きを異にする、のんびりとした地域のローカル鉄道と「コミュニティバ

スを利用しました。そこでは、現在は観光施設となっている、昔ながらの豪商の旧家と見事に共生した美しい町並みに感動しました。また、利用した電車バスで自然豊かな車窓風景を楽しみながら、これらの交通機関が地域住民の日常生活の大事な足としての役割と、観光客の移動手段としての役割を立派に果たしていることも強く感じました。

高島市の旧マキノ町では、「新日本の街路樹100選」にも選出された、延長2.4kmにも渡る約500本の見事なメタセコイア並木を見てきました。ここでは、観光客向けに駅前レンタル自転車を借りることができ、私も初秋の風を感じながら、並木道をはじめ市内を自転車で駆け巡りました。昨今環境問題への意識の高まりからクリーンな移動手段が見直されつつあります。ペダルを漕ぎながら、自転車で旅するのもなかなかいいものだなあと、ふと感じました。

このように、ちょっとした散策からでも、過疎地が

抱える移動手段の問題や、交通と環境問題が見えてきました。こういったことは関西の交通経済に限ったことではありませんが、隠れた課題はもつとあるだろうと思えます。したがって、問題の提起や解決には、地域の事情に通じた独自の視点に立った特長ある調査研究機関の役割が、今後益々大きくなると思います。

その中で私は、交通に関する課題に興味と情熱を持ち続け、公益法人として地域経済に役立つ情報発信に貢献が出来ればと考えています。

その為にも、独自の視点を磨き、情報収集と発信の為にアンテナを高く掲げて色々なところに行き、交通問題だけにとらわれず、色々なモノや人を見て触れて感じて見聞を広めていきたいと思えます。そして、今後皆様に愛され、信頼される研究機関の一員を目指し、頑張っていきたいと思えます。皆様の一層のご指導を宜しくお願い申し上げます。

落ち込み激しい貸切バス 昭和60年〜平成10年（その3）

交通毎日新聞 生田 達幸



本原稿は平成10年に執筆したものであり、表現や内容面で現在と比べて若干齟齬（そこ）をきたしている箇所があります。ご理解下さい。

貸切バスのこの10余年（平成元年〜10年）を総括すれば、乗合と同様やはり長期低迷といわざるを得ない。景気が上向いたり、花博などビッグイベントがあれば一時的に需要が回復するが、長続きはしない。低迷の背景にはレジャーニーズの多様化、旅行の小口化のほか、少子化に伴う修学旅行生の減少などがある。また、最近では経済の不透明感に伴う消費不況が強いアゲンストになっている。昭和30年代後半の「全国

もちろん貸切バス事業者は単に手をこまねいていたわけではない。ここでは貸切バスの復権に意欲を燃やす関西圏の有力事業者、幹部のポリシーや提言を年代別にいくつか紹介する。

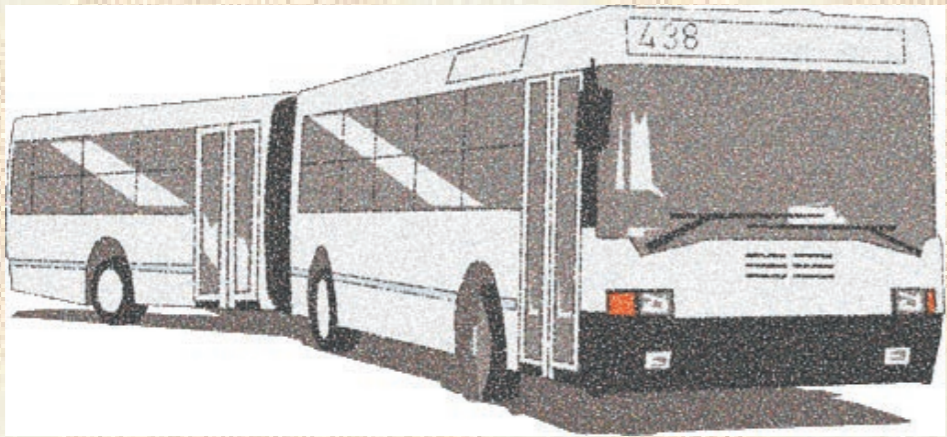
仕入れ手配センター
昭和61年

「旅行業はかつて各地から上がってきた注文を手配するため別名、手配センターと呼ばれていたが、昨今ではあたまたに仕入れが

く。つまり仕入手配センター。仕入とは何か、どこそこ行きのこの仕事はいくらで仕入れてくれという発想が裏にある。認可運賃なんて関係がない」（大阪）

「京都の貸切界は一段と厳しさを増す。これにはいくつかの理由がある。ひとつは古都税の関係で入浴団体が激減したこと。もうひとつは修学旅行の形態がフリータイムが主流になったことで、これまで3日間フルにバスを使っていたのが1日になった。それと円高による外人客の減少も痛い」（京都）

「稼働率の高い府県は運賃収受率が悪く、逆に低いところは収受率がいい。一般論として稼働率だ



「取引の半分近くにダンピングがみられる。これを少しでも減らせばたちまち数千万円の増収につながる」(京都)

「認可運賃で下限15%を設けた

貸切だけは例外

昭和63年

「今の運賃計算は難しすぎる。営業マンがそれを正確に把握できずに旅行者に勝てるはずがない。行き先別運賃ができれば一歩前進かもしれない」(兵庫)

「けで需給をみるのはいかななものか。稼働率は需給策定のひとつのものさしにすぎない」(兵庫)

「幸い現在は円高に伴う原油価格の下落で経営は何とかやっていける。問題は運賃。現行認可運賃の下限でも収受できたら」(大阪)

「のは、はじめから15%は値引きしますよと言っているようなもの。営業現場ではついついその下限からさらに値を引く。」(大阪)

「ある経済評論家によると現在は15年ぶりにやってきた好景気という。当社が展開しているタクシーにしろ他の分野にしろ、お蔭様でその恩恵を頂いている。だが、貸切バスだけは例外」(大阪)

「ダンピングで適正な収入が得られず業績が低迷しているのに人件費だけは右へ習えで上昇していく。他方で、車両がデラックス化され車両代金がハネ上がり、月賦代やリース代に追われる。そこで手形を落とすため安い仕事に手を出す。こんな悪循環に陥っている」(大阪)

「貸切バス事業で、基本的に認識しなければならぬのは、乗車定員30〜60人を2人の乗務員で運行する。同じ2人で大量の乗客を運ぶ電車と比べると生産性が極端に低い。この点の認識に欠ける。15年前も現在も乗車定員は変わらず

生き残り策を模索

平成4年

「近年、各社とも車両がグレードアップし、車両での差別競争はない。同時にガイドの優劣によるサービス競争もない。結局は運賃の高低となる」(大阪)

「ガイドのあり方にメスを入れる時期にきている。いずれガイドレスにもっていかざるをえない。いつまでも同じ形でのガイド採用、教育を続けていては、グレードアップした車載機器と併せて二重投資になりかねない。豊かになった今のお客さんは観光旅行に慣れており、大抵の観光地は先刻承知である。そのお客さんを相手に旧態依然たるガイド説明では迷惑される人もいる。ニーズが多様化しているのだから静かな雰囲気

「ないが、変わったのは車両のデラックス化と人件費。そうすると経済の上昇に比例して運賃のレベルも上げねばならない。適正運賃の収受がいかに重大か分る。他の事業と違ってこの世界にはスケールメリットがない。しかるに業界の実態はどうか。10年前と何ら変わりが無い」(大阪)

「消費税を運賃の中に入れてしまったら税金までダンピングの対象になる。何しろ業者は弱い立場にある」(大阪)

「運賃の改定に際し当局は原価査定に適正利潤をプラスして認可する。だが、それが守られず



長期にわたって低迷する貸切バス (奈良・東大寺)

「実勢運賃がまかり通る。これなら規制の網をかぶせる意味がない。規制を緩和するぞと言われたら業界はグーのネも出ない。したがって認可運賃は断固守られねばならない」(大阪)

「の中で車窓の風景を楽しみたい人もいれば、静かに酒を酌み交わしたいグループもいる」(滋賀)

「戦後、道路が未整備の状態で車の性能も未熟なときに制定された大型二種の免許基準を見直す時期にきている。一方、貸切バスでは経費節減にも限界がある。乗合バスなら路線を合理的に見直すことで、経費のカットができるが、貸切バスは回送とか集中配車によって多少経費を浮かす程度」(奈良)

「現在、輸送という手段のみを単品販売しているわけだが、これに付加価値をつけた総合サービス産業に脱皮しなければ前途は険しい」(滋賀)

「現在は試練という言葉は通り越し生き延び策を懸命に模索している苦慮の時代である」(大阪)

「昨年の下期あたりからエージェントの仕事が減り、俗にいう下駄ばきに加えて直前になってからのキャンセルが目立つ。『安いバスが見つかったから』の一言で

「20台分のバスが一気に消えてしまう」(兵庫)

「安全は差別化につながらない。当社の車は安全だから高く買って下さいは通用しない。つらいところだ」(大阪)

「普通一般に貸切バスイコール観光バスと受けとめられているが、バスを貸すという文字通り原点に立ち返った営業策なり新機軸が求められている」(京都)

賛助会員制度とご入会のご案内

～平成19年度から賛助会員制度が一新変更されました～

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、事業活動の遂行に必要とするとともに、事業運営に不可欠な支援を得るために「賛助会員制度」を設けており、個人、団体、団体の法人会員及び各々の個人会員等様方にご賛助をいただいております。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になっていただき、事業活動の円滑な発展を図っていただくことが必要です。

当センターでは、皆様方に「入会」あるいは「増口」としていただくこととするため、「賛助会員制度」の一部改定を行い、平成19年度からは年費1口あたりの金額を「1万円」(従前は20万円)に削減させていただくことができました。ただし、法人賛助会員ご入会の場合は「大口を継続口数」とおぼえていただいております。

皆様方におかれましては、当センターの事業活動の発展に「賛助会員制度」としてご賛助いただき、ぜひともご入会、増口をいただくようお願いいたします。ご賛助のほどをよろしくお願い申し上げます。

賛助会員には次のような優待がとられています。

- 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提供
- 交通経済及び観光に関するセミナー・サロンの開催の権利
- センター作成の資料、記事刊行物及びその他の雑誌資料の提供
- センター催し物の資料の閲覧及び借出し
- 調査研究に対する意見の募集
- センター主催の講演会、セミナー等への快挙に応じて特別優待あり

なお、法人賛助会員のご入会に際しましては、「賛助会」として20万円を年会費にご納入していただくことになっております。この「賛助会金」は財団の基金財産に組み入れさせていただきます。当センターの運営資金の財源として永久に管理させていただきますので、ご理解いただきますようお願いいたします。

入会のご案内

個人会員

年会費…………… 賛助会費が、年費1口 1万円となります。ただし、既に入会済みの場合は2007年11月1日より、旧 個人賛助会費 年費1口 20万円より、新 個人賛助会費 1万円とさせていただきます。

法人会員

年会費…………… 法人賛助会費が、大口を継続口数としてお申し込みください。大口1口につき20万円とさせていただきます。

協賛会費制度

年会費…………… 賛助会費が追加し、大口会費が年々増えることで、大口1口あたりの賛助会費が10万円を超えれば、協賛会費として扱われます。

いよいよ深刻な「地球温暖化」現象が全世界に現れ、北極の氷山の減退を例に採るまでもなく、日本近海の珊瑚礁すら海水温度の上昇の影響で白色化して死滅の危機に直面しているそうです。さらに先日のテレビでは「今年の紅葉の見ごろは師走時期にまでずれ込みそう」との「紅葉情報」が報じられていました。こうした現状に接していると、日常生活の中のちょっとした天候の変化にも一瞬不安に駆られ、古代人の自然に対する脅威、恐怖心にも似た心境になっている自分に一人苦笑いしているのは私だけではないかもしれません。

ようやく全世界規模での「地球温暖化対策」も動き出しそうな気配が見えてきましたが、まだまだ課題は多そうです。わが国の「CO₂削減計画」も各分野で真剣な取り組みが求められ、交通経済界においても大きな目標値が課せられています。CNG車やハイブリッド車使用などのハード面での対策に加え、公共交通の活用や物流の効率化などソフト面での工夫もますます重要になり、当センターとしても様々なかたちでお役に立てるよう日々研鑽を積み重ねると心に期してしているところです。

話変わって、機関誌「関交研」07年秋号は如何でしたでしょうか？各務近畿運輸局長様、田中神戸運輸監理部長様からのご寄稿を頂戴した「行政情報」、初めて開催した「関交研セミナー」の概要報告、汗と泥まみれの「世界遺産シリーズ」、再開した「わが社のちょっと自慢」と、多くの皆様のご協力を頂戴して色とりどりの誌面が生まれてきました。本当にありがとうございます。まさに秋の山々を彩る紅葉のように読者の皆さんに楽しんでいただければ編集者として喜びとするところなのですが……

ご寄稿いただいている方々以外に、毎回、毎回、思わぬ方々からもご協力をいただきながら機関誌ができあがっていきます。そして毎回毎回、「人の輪」のありがたさを実感させられるのです。

そんな皆さんに心から「ありがとうございます。」と感謝しながら、次号への意欲を高めています。

（財団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 2007年 11月発行

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(ウエスト・スクエアビル9F)
TEL 06 (6543) 6291
FAX 06 (6543) 6295
e-mail kankou@bellcity.ne.jp
URL http://www.bellcity.ne.jp/kankouken/

11月号の「SD」に関する最新情報から入る。◎ 野村 浩一 1

交通 国土交通省 各務 正人 …………… 5

神戸大学経済圏圏域と国土交通行政 ◎ 国土交通省 野村 浩一 …… 9

田中 大輔の「都市圏」 第一回 国土交通省圏域政策研究会から入る

「中ロハナハナ」 ◎ 国土交通省圏域政策研究会 田中 大輔 …… 14

田中 大輔 国土交通省圏域政策研究会から入る ◎ 国土交通省 野村 浩一

田中 大輔 国土交通省圏域政策研究会から入る ◎ 国土交通省 野村 浩一

田中 大輔 国土交通省圏域政策研究会から入る ◎ 国土交通省 野村 浩一

田中 大輔 国土交通省圏域政策研究会から入る ◎ 国土交通省 野村 浩一

田中 大輔の「都市圏」 第二回 国土交通省圏域政策研究会から入る ◎ 国土交通省 野村 浩一 …… 22

田中 大輔の「都市圏」 第三回 国土交通省圏域政策研究会から入る ◎ 国土交通省 野村 浩一 …… 31

田中 大輔の「都市圏」 …………… 34

田中 大輔の「都市圏」 …………… 38

田中 大輔の「都市圏」 …………… 42

田中 大輔の「都市圏」 …………… 46

田中 大輔の「都市圏」 …………… 50

田中 大輔の「都市圏」 …………… 54

