

## 関西の観光振興と 近畿運輸局の取組み



近畿運輸局企画観光部長

平嶋 隆司

### 1 はじめに

観光分野の案件については、国内観光・国際観光の両面について、テレビや新聞などで各地の取組みや情報が取り上げられることが増加してきております。また政府の施策や地域の取組などの中で観光と関係するものが増えてきております。

政府では、平成20年10月に観光庁を設置し観光行政の推進体制強化を図るとともに、「新成長戦略（基本方針）」輝きのある日本へ（平成21年12月閣議決定）及び「新成長戦略（平成21年12月閣議決定）」及び「新成長戦略（平成22年6月閣議決定）」において「観光立国の推進」を戦略分野の一つとして選定するなど、観光政策を推進しているところです。

関西においても、「水都大阪2009」（平成21年）、「平城遷都1300年祭」（平成22年）をはじめとして、観光に関係する様々なイベントが多数開催されており、都市マラソン大会の開催計画など、今後についても色々な取組みがはじまってまいります。

また、今年9月には、APEC観光大臣会合が奈良において開催され、APEC域内観光の成長や繁栄を目指す観光戦略計画策定などを盛り込んだ「奈良宣言」が採択されております。

### 2 成長戦略としての 観光立国の推進

観光立国の意義としては、大きく分けて以下の4点にあると考えられています。

- ・ 国際観光の推進により我が国のソフトパワーを強化する。
- ・ 少子高齢化時代における経済活性化の切り札となる。
- ・ 交流人口の拡大により地域活性化の起爆剤となる。
- ・ 観光交流の拡大により国民の生活の質を向上させる。

前出の「新成長戦略」においては、これら観光立国の意義を踏まえ、国家戦略プロジェクトとして「訪日外国人3,000万人プログラム」及び「休暇取得の分散化」が取り上げられております。

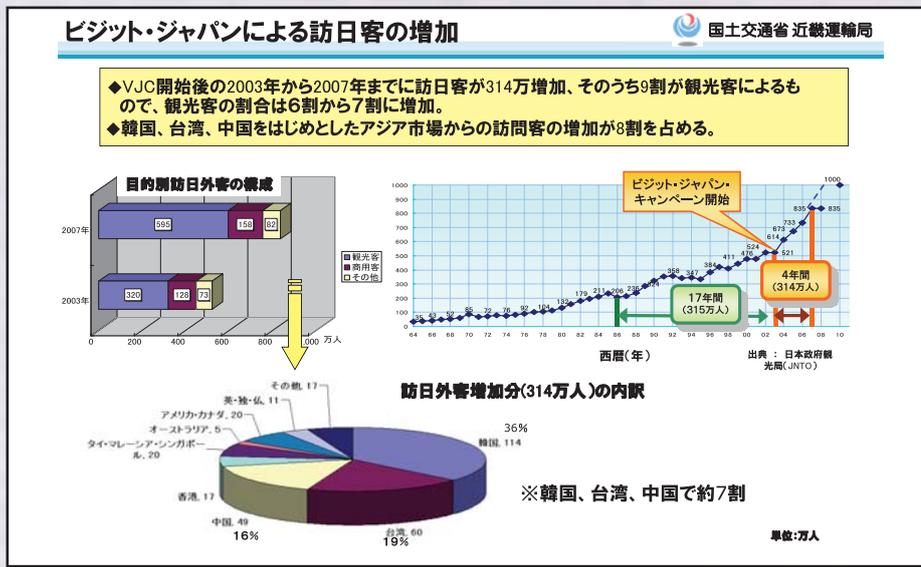
訪日外国人については、2020年初めまでに2,500万人、将来的には3,000万人まで伸ばすことを目標としており、訪日外国人2,500万人達成により生産波及効果約10兆円などを見込んでいるところです。また、休暇取得の分散化（春・秋）については、需要創出効果約3兆円を見込んでいるところです。

国土交通省においては、観光立国の実現を、今後の我が国の成長戦略の柱として位置づけられる最重要課題と認識し、政府としての取組を一体的・総合的に推し進めるため、観光立国推進本部を設置し、関係省庁間の調整・連携を図りながら、観光立国の実現に向けた推進体制の強化を図っています。

### 3 国際観光の現状 外客誘致の動向

訪日外国人旅行者数は増加基調で推移してきておりますが、特に外客誘致を目的としたビジット・ジャパン・キャンペーンを平成15年に開始してから20年までの5年間で、訪日外国人数が1.6倍（平成15年：521万人↓平成20年：835万人）となるなど急速に増加したところです。残念ながら、平成21年については、世界的な景気低迷や新型インフルエンザなどの影響を受け、対前年比約2割減の679万人という結果になっておりますが、昨年に比べて景気低迷の影響が薄らいできた平成22年は、年初より訪日外国人旅行者数は対前年比で大幅な増加で推移しており、増加基調に復調することが期待されているところです。

観光庁においては、2013年までに訪日外国人旅行者数を1,500万人にするという「訪日外国人3,000万人プログラムの第1期目標」に向け、重点市場を対象に、我が国の観光魅力を発信するとともに、日本への魅力的な旅行商品の造成等を支援する訪日旅行促進事業（ビジット・ジャパン事業）を、官民一体で推進することとしています。

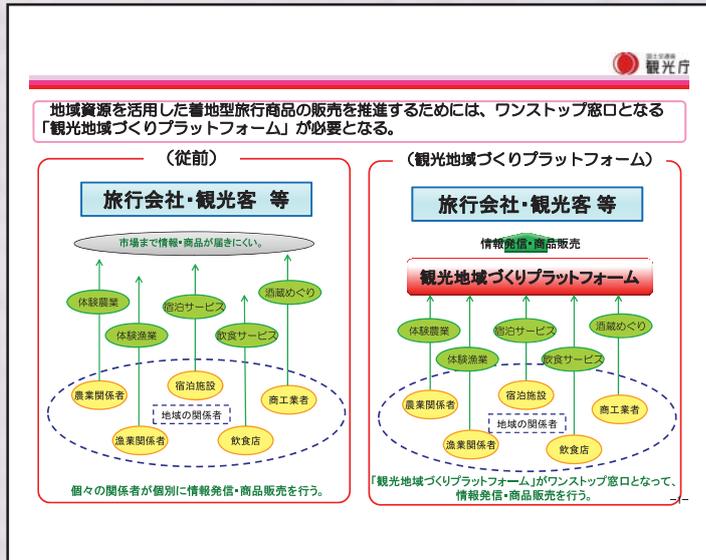


### 4 国内観光の現状 休暇取得分散化と滞在型観光の促進

国内観光については、国内における旅行消費額（宿泊・交通・飲食などの旅行消費額）約23・6兆円のうち、宿泊観光分が全体の約

2/3を、日帰り観光分が約2割を、両方合わせて全体の8割以上を占めており、非常に大きな経済的効果を有しています。一方で、国民1人あたりの国内宿泊観光旅行の回数及び宿泊数の推移をみると、平成15年度においては、旅行回数1・70回、宿泊数2・81泊であったものが、平成20年度には、旅行回数1・51回、宿泊数2・36泊と、低調な推移となっております。このような推移の原因としては、所得減少や教育費等の増加などの経済的要因や、休暇減少などといった時間的要因が考えられているところです。こうした課題を解消していくためには、宿泊を伴う旅行をしなくなるような魅力作りや宿泊数増加のための工夫による滞在型観光の促進や、休暇の取得・分散化の促進などにより国内旅行需要の創出を進めていくことが重要であると考えています。

現在、滞在型観光の促進については、広域的な連携・役割分担による観光地づくりを進めるべく、観光客の2泊3日以上での滞在型観光が可能な「観光圏」の形成に向けて、観光圏整備実施計画の対象地域を認定し、地域の関係者の連携による取組を支援しています。さらに、近年の旅行者のスタイルが「団体旅行・物見遊山型」から「個人旅行・参加体験型」にシフトしていることを踏まえ、こ



これに対応し、地域資源を活用した自立した観光地域づくりを進めるための、「観光地域づくりプラットフォーム」創出の取組を進めていくことを予定しています。「観光地域づくりプラットフォーム」は、観光産業だけでなく、農林水産業、地場産業、流通加工業などの従業者や行政、NPOなど、地域の関係者が広く参加し、市場と地域をつなぐ窓口組織として、一体化して観光地域づくりに取り組む形を想定しており、観光庁としては、プラットフォームの組織化、活

動、人材育成に係る支援を行っていくことを予定しています。

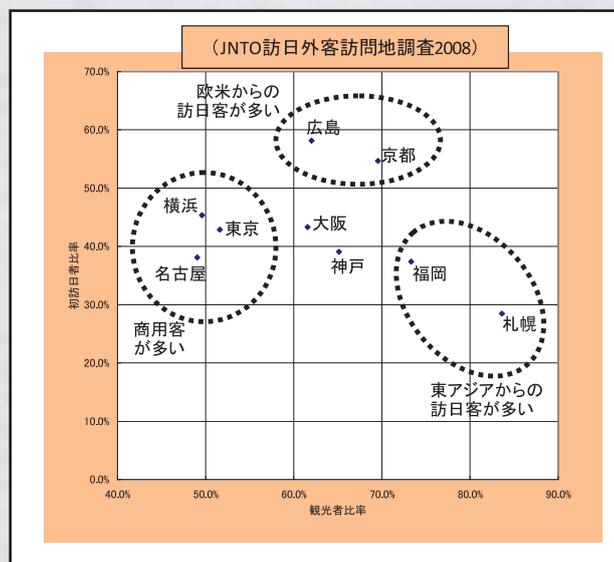
また、休暇の取得・分散化については、観光立国推進本部・休暇分散化ワーキングチームにおいて、休暇取得の分散化に向けた具体策を検討するとともに、実証実験などによる検証を進めていくこととしています。

## 5 近畿運輸局における取組み

観光立国の実現に向けた政府の新成長戦略や、国土交通省の観光施策の下で、近畿運輸局においても、外客誘致や観光地域振興のための事業を展開しています。

外客誘致に関しては、近畿運輸局における訪日旅行促進事業（ビジット・ジャパン事業）として、韓国、中国、香港及び台湾の4カ国・地域を最重要市場、また、タイ、シンガポール及びアメリカの3カ国を重点市場と設定し、観光客誘致事業を展開しています。訪れる外国人観光客の傾向は府県によって違いがあり、例えば京都は欧米からの観光客の割合（宿泊ベース）が高く、また、はじめて日本を訪れる外国人観光客の割合が高くなっ

ています。一方、大阪はアジア圏からの訪問者が多くなっています。



事業としては平成22年度においては、関西の自治体や経済団体、民間企業などと連携し、「関西ブランドの発信」をテーマとして、歴史・文化遺産や都市型観光などを活用した誘客事業を計17項目（対象国・地域や事業連携先別に細分化すると計25事業）、実施することとしています。観光価値としての「関西ブランド」を効果的に海外に発信し、歴史旧跡めぐりやショッピングなどといった、関西の観光に対するストーリーやテーマ性を伴った明確なイメージを喚起するとともに、観光の目的

地としての関西を海外の方々に強く意識していただけることを、事業実施にあたっての重要ポイントと考えています。

具体的には、①メディア・ファムトリップ…新聞・テレビ・雑誌などの対象国のメディアの招聘を行い、取材を通じて関西の魅力について映像・写真・記事を通して広く伝えてもらう、②エージェント・ファムトリップ…対象国の旅行エージェントの企画担当者等を招聘して新しい観光スポットや題材を実際に観てもらい、商品を企画してもらう、③セールスコール・商談会…対象国の旅行エージェントなどにPRを行うとともに、日本の宿泊や施設の関係者が相手と具体的な商談（条件や価格交渉等）を行う、などの手法でPRを行っています。最近実施した例をあげますと、10月末に関西広域機構（KU）との連携で大阪で実施した大商談会があります。この商談会は関西各地の観光施設を実際に観てもらうファムトリップとセットで開催され、中国、韓国、香港、台湾、アメリカ、フランス、ドイツの7ヶ国から37人の旅行エージェント関係者が参加し、関西側からは10府県から宿泊、交通、飲食、興業、観光、商業の各施設や美術館などの多岐にわたる分野から133社も参加があり、各エージェントのブースで10

分ごとに区切られた商談時間の中で熱心な商談が行われました。

関西は、歴史・文化、寺社仏閣、温泉、グルメ、自然、ショッピングなど、様々な観光資源の宝庫であるとともに公共交通網が発達していることから移動の利便性が高いのが特色であり、是非インバウンド促進に当たってもこのアドバンテージを活かした施策を講じていきたいと考えております。

この他にも、国の各出先機関（近畿経済産業局等4機関）と社団法人関西経済連合会、19カ国の在阪総領事等とで、定期的に関西領事館フォーラムを開催しており、海外におけるニーズ把握や意見交換を実施するとともに、観光、産業、都市インフラ等の「関西紹介ツアー」を通じて、関西のすぐれた産業、文化、歴史等を発信する取組みを行っております。今年7月の「関西紹介ツアー」においては、領事館関係者約20名の参加のもと世界文化遺産である「興福寺」と平城遷都1300年記念事業のメイン会場である「平城宮跡」の見学・説明紹介を行いました。また、国内の観光地域振興に関しては、近畿ブロックでは「びわ湖・近江路観光圏」、「京都府丹後観光圏」、「聖地熊野を核とした癒しと蘇りの観光圏」及び「兵庫県淡路観光圏」

の計4地域を観光圏整備実施計画対象地域に認定しており、観光案内や情報提供の充実、宿泊の魅力向上、移動の快適性・利便向上、案内所の整備等の観光圏整備計画に基づいて行われる地域関係者の取組を補助・支援しています。また、観光地域振興に資する人材を育成し、活用するため、地域のリーダーとして観光地づくりに成功した方々を「観光カリスマ」として選定し、「観光カリスマ塾」の開催などを通じて、次代の観光まちづくりの人材育成を図っています。

## 6 観光振興に寄与する 公共交通施策の展開

観光振興においてアクセスは重要なポイントであり、公共交通の活用・活性化と観光振興とは、今後さらに関係が重要になっていくものと考えられます。

公共交通機関が観光にあたって積極的に活用されることにより、観光地の繁忙期における交通渋滞などの問題を緩和することも可能となり、観光地における環境改善にも寄与することとなります。また、公共交通機関と徒歩とで街を回ることにより街の魅力により

多く気づいてもらうことが可能となるとともに、回遊型の滞在により消費の面でも効果が発生しうる可能性があります。現在、京都市において取り組まれている「歩くまち・京都」総合交通戦略は、観光・交通など様々な面から総合的に京都の魅力向上を目指すものであり、今後の観光都市のあり方を考える上で、リーディングケースとなるのではないかと考えられます。

また、現在、通勤・観光等の際に公共交通機関の利用促進を促す取組み（モビリティ・マネージメント）を進めておりますが、今後はさらに観光振興と公共交通利用の総合的な推進が重要と考えております。

また、利用者への分かりやすい交通情報の提供についても重要なものであると思われまます。観光地の満足度をあげる上で、アクセス情報の利便性をあげることは重要です。観光目的地までの乗継ぎや所要時間、地図等の情報は非常に重要であり、案内や標識等の充実に加えて円滑にアクセス情報が入手できると、初めての観光地でも観光客の感じるストレスが少なくなり観光自体の満足度が上がるものと思われまます。今後、リピーターを含めて観光需要を増やしていくためにも、交通も含めて観光地としての魅力を増加させること

は有効であると思われまます。ここ数年の間に、インターネットを通じて、携帯電話やパーソナルコンピュータに交通経路の検索情報を提供するサービスが急速に普及しつつあります。観光客の旅行スタイルが団体旅行型から個人旅行型へとシフトする中、現地で携帯電話などを用いて交通経路を検索するニーズは

### 訪日外国人旅行者の訪問率

国土交通省 近畿運輸局

訪日外国人の訪問率(都道府県別) 上段：都道府県、下段：延べ訪問率%

国	1位	2位	3位	4位	5位	6位	7位	8位	9位	10位
全体	東京 58.8	大阪 24.4	京都 20.6	神奈川 16.7	千葉 12.7	愛知 9.6	福岡 8.6	北海道 8.0	兵庫 7.9	山梨 6.8
韓国	東京 45.0	大阪 21.6	福岡 20.3	京都 11.1	神奈川 9.7	大分 8.3	兵庫 7.2	熊本 6.3	千葉 6.2	北海道 5.7
台湾	東京 44.3	大阪 23.7	京都 15.8	千葉 15.2	神奈川 15.0	北海道 13.2	愛知 12.1	兵庫 9.8	長野 6.3	福岡 5.9
中国	東京 70.8	大阪 41.6	神奈川 30.1	京都 29.4	千葉 23.1	山梨 17.5	愛知 16.9	北海道 8.9	兵庫 6.7	静岡 5.4
香港	東京 53.7	大阪 19.6	北海道 17.3	千葉 13.9	京都 10.2	神奈川 7.7	山梨 7.7	沖縄 7.5	愛知 5.9	兵庫 5.9
米国	東京 66.5	京都 20.4	神奈川 20.3	大阪 17.2	千葉 11.2	愛知 8.2	兵庫 6.6	広島 6.2	奈良 5.6	沖縄 5.4

(資料)日本政府観光局(JNTO)「訪日外客訪問地調査2009年調査結果」

## 7 やつぱり

さらに高まるものと考えられ、一会社の路線だけでなく、公共交通ネットワーク全体で最適な移動方法を、迅速かつ簡単に利用者に提供できるようになれば、ますます魅力が高まるのではないかと考えられます。

関西は、歴史建造物や世界遺産といった伝統的な観光資源に恵まれているのみならず、ショッピングやエンターテインメントなどといった近代型・都市型の観光需要にも十分対応可能であるなど、観光に関する潜在力が非常に大きいところでは、来々3月12日には、九州新幹線が全線開業し、九州から関西へのアクセスが格段に向上する見込みとなるなど、関西の観光振興にとってプラス要因もいろいろとみられるところでは、今後、観光地としての魅力を十分に国内外にPRしていくためにも、自治体、経済団体、観光・交通関係の事業者など、多くの関係者の方々と、効果的な取組みを進めていきたいと考えております。

エッセイ(寄稿)

# 紀伊山地の霊場と参詣道

## 和歌山県熊野古道を歩く

南海フェリー株式会社  
代表取締役社長

兜 秀昭



和歌山県街道マップ

(和歌山県観光パンフレットから抜粋)

## はじめに

紀伊山地の霊場と参詣道は平成十六年にユネスコ世界遺産に登録された。紀伊山地という広大な地域の参詣道が世界遺産に登録されたのはスペインのサンティアゴ・デ・コンポステーラの巡礼道について二例目である。霊場とそこへの参詣の道、そしてそれを囲む自然・文化をも含むもので複合的遺産と言うべきものである。

参詣道には紀伊山地一帯にめぐられた熊野参詣道、大峯奥駆道、高山町石道の三つがある。

そのうち熊野参詣道は熊野古道と称し、いくつかの道がある。すべて紀伊山地の中心部・熊野本宮大社（以下本宮大社）をめざすものでそれぞれ次の名前がついている。

・紀伊路・小辺路・大辺路  
・中辺路（大雲取越・小雲取を含む）・伊勢路  
紀伊路・小辺路・大辺路・中辺路は概ね和歌山県にあり伊勢路は三重県



にある。

道路網が発達している現在、その相当の部分は舗装され往時の面影はない。石畳道を中心にその時代時代に整備され保存されているところが世界遺産として登録されたのである。和歌山県発行の観光パンフレット地図（前ページ）では道の登録遺産は濃い目の色で示されている。それによると国道四十二号線に近い紀伊路には世界遺産登録箇所は無い。

私は平成十七年から和歌山に勤務したことを機会に和歌山県内の熊野古道を一通り歩いたので興味のある方の参考に供したい。歩く動機として、山歩きの好きな私はこの道を歩いてみようと思っただけであり、信心とは程遠いものであった。しかし熊野を訪れる人の「信不信を問わず、浄不浄を選ばず」というから辛いである。

歩くに際して和歌山県が発行している和歌山県街道マップ八冊（前ページ）が大いに役に立った。これはインターネットでダウンロードすることができる。

## 一 小辺路

小辺路は高野山から紀伊半島の脊梁をいくつか越えて本宮大社に至る。熊野古道の中で最も険しい道であろう。途中奈良県野迫川村、十津川村を通り、三泊四日、





一〇〇〇m級の伯母子、三浦、果無とい  
う三つの峠を越える道である。厳しい分、  
歩き終わった達成感は大きなものがあっ  
た。

平成十八年春、一人の先輩と高野山千  
手院橋バス停に降り立った。金剛三昧院  
の手前に小辺路の道標、ここがスタート  
地点である。大滝口女人道、薄峠、水ヶ峰を越え野迫川村大股が初日の宿  
となる。翌日は松峠、伯母子峠を越え三浦口に至る。約半日行程である。

当時三浦口に宿はなかったが現在民宿が整っている。

このときは本宮大社で友人と待ち合わせしていたこともあって国道  
一六八号線で本宮大社へ、そのあと速玉大社、那智大社、青岸渡寺、那智  
の大滝、大門坂などを訪れた。

翌年春に今度は四人で三浦口から先を歩いた。

吉村家跡の防風大杉を過ぎ三浦峠まで約八〇〇m上って西中へ下り、西  
中から西川に沿った舗装道路を十津川まで下って行く。

十津川温泉に宿があるがこのときはテント泊であった。

翌朝、果無集落、果無観音堂と急坂を上って果無峠一一四mに達した  
ときは正直ほっとしたことである。本宮大社への長い下り坂の途中、とう  
とうと流れる熊野川を望むことができた。

八木尾から熊野川沿いの国道一六八号線を歩き、三軒茶屋跡で中辺路と  
合流する。どこにテントを張ろうかと思案していると、地元の人に家の駐

車場の横を使うように言っ  
ていただき、その晩お風呂も使  
わせていただいたりして、大  
いにお世話になった。言葉に  
甘えて今でも時々お世話にな  
りに行く。翌朝本宮大社に参  
拝し2回にわたる小辺路の旅  
は終わった。

三浦口へのアクセスは余り

よくない。私は友人に送ってもらった。できればここで一泊し、十津川か  
本宮大社まで一気に歩くほうがよいかもしれない。東京からの友人達は高  
野山から本宮大社まで歩いている。

## 二 大雲取越、小雲取越

この道は熊野那智大社から北へ本宮大社に至る古道である。平安時代、  
法王の御行（ごこう）は紀伊路、中辺路、本宮大社を参拝後、熊野川を下  
り新宮の速玉大社を経由して那智大社に至り、大雲取、小雲取を越えて本  
宮大社へ、そして中辺路から京都へ戻るものであった。川の熊野古道ととも  
に中辺路に含まれる古道である。

平成十九年秋、那智大社近くの民宿で一泊、早朝那智の大滝、那智大社、  
青岸渡寺に参拝、熊野灘からのぼる朝日を遥拝して古道に入った。那智高





原休憩所、登立茶屋跡、舟見茶屋跡へ、そこから眼下に妙法山や熊野灘を一望することができ一息つくことが出来る。

地藏茶屋跡、この辺でちょうどお昼となる。すぐに石畳の坂となり石倉峠、越前峠を越えるが、この区間は予想外に険しいものであった。雨の中、後鳥羽上皇にお供した藤原定家の嘆きがよくわかる。越前峠からは胴切坂を一気に下り、途中苔むした円座石（わろうだいし）、ここは熊野三山の神々が集まって談笑したところとか）を過ぎればすぐに小口自然の家である。この区間、石畳も素晴らしく、きびしくも古道の雰囲気躍如たるものであった。

小口自然の家からの上り坂は大雲取越ほどではなく、桜茶屋跡、桜峠まで上ればあとは緩やかな



下り坂である。  
紀伊半島の山々  
を望む百間嶺  
(ぐら)、伊勢路  
からの合流点万



才(ばんぜ)峠を過ぎてぐんぐん下ると熊野川の請川に到達する。私が歩いたとき、朝は雲海が広がり、午後は晴れ渡って百間嶺からの景色を堪能した。請川に早く到着したので熊野川に沿って本宮まで足を伸ばし本宮大社、大斎原(おおゆのはら)に参拝した。

### 三 大辺路

大辺路は田辺から南へ、串本を越えて那智へいたる古道である。国道になってしまっているかのような印象を与えるので歩く人は少ないのではないか。登録遺産になっている区間も少ない。しかし紀伊富田から先、古道として整備された道は、国道を車で走っているとは想像もつかぬ趣があった。山道だけでなく川あり海あり旨いものありで、ほかの古道とは一味も二味も違う古道歩きを四日間楽しむことができた。

平成二十年春、特急は我々を紀伊田辺まであつという間に運んでくれる。

まず訪れるところは鬮鶏神社、弁慶の父、熊野別当堪増が源氏につくか平氏につくかを紅白の鶏で占ったとされる場所である。

そこから富田までの道は富田川の堤防以外ほとんど舗装道路で





日置川は悠々と流れ川原に二人の船頭が我々を待っていてくれた。小さな舟でゆつくりと対岸に運んでくれる。真っ青な空にトンビが舞い大辺路での記憶に残るシーンとなった。

そこからは仏坂という。大したことはないとかかをくくっていたが一気に



だいたアマナツが渴いたのどにうまい。

見老津から電車を利用し申本へ、駅でのんびり列車を待ち、短い時間だがローカル列車の旅を楽しんだ。

申本駅から無量寺を見て海岸線を歩き、潮浜橋から山手に入る。くじ野川に沿った道から小さな峠を越えると再びJR線、国道に合流する。紀伊姫駅近くの国道の下をくぐるとそこはすぐに海岸である。正面に大島が浮かび、



あった。

白浜で一泊し、翌日は富田の草堂寺が最初のポイントである。

午前中富田坂を越える。海に近いといっても安居（あご）辻松峠まで約四〇〇mの上りである。

途中白浜方面の景色を望



二五〇mの上り下り、さすがに息が上がった。峠に近いところからその日の宿、周参見がはるかかたに見えている。

周参見では漁師宿近くのいのぶた温泉で汗を流し、夜は旬のケンケン鱈に舌鼓をうった。

翌朝しばらく海岸に沿って歩き間もなく山手に入る。JR線に沿った田園地帯を過ぎると長井坂の上りにかかる。約一〇〇mを一気に上りきると右手に枯木灘の青々とした海を見ながらの





右手に橋杭岩を見ることができた。子供にかえった気分になって海岸で遊んだ。線路と国道の間の狭い道の突き当りが古座の港、予約した宿はホエールウォッチングの宿であった。素泊まりであったがコンロやナベを貸してくれ何かと親切であった。

最終日は古座から紀伊浦沖まで電車を利用、古道は紀伊浦沖からすぐに線路からはずれ山手の道に行く。海蔵寺、休平をこえると周囲を山に囲

まれた広々とした田園地帯となった。太田川を渡り与根河池、二河川、ゆりの山温泉、ゆかし潟の畔を回って駿田峠を越えるともう勝浦、紀伊天満駅である。那智山の峰々を眺めながら川をさかのぼり、川関橋を渡って那智駅に下る。渡海船の寺、補陀楽山寺（ふだらくさんじ）を訪ねた。この寺も世界遺産に登録されており、井上靖の補陀落渡海記の舞台となった寺である。渡海船は別棟に飾られていた。那智駅はすぐそばである。

#### 四 紀伊路

和歌山県の紀伊路は阪和線山中溪から紀勢線紀伊田辺までである。自宅から電車で何回か往復して紀伊内原まで行き、残りは御坊と南部に宿泊、合計八日間で歩き終えた。県のパンフレットでは紀伊路に世界遺産登録区間はない。しかし山中宿から始まって伊太祁曾神社、藤代王子、有間皇子の墓、糸我峠、みかん山、湯浅醤油、道成寺、千里王子、南部の梅林、田辺の天神崎など史跡や景観など見ごたえのあるものであった。

#### 五 中辺路（なかへち）

中辺路は田辺から熊野本宮大社をめざすメイン古道である。滝畑〜本宮大社は手入れも行き届いていて歩きやすい。この間は三回に分けて歩き終わっていたが、紀伊田辺から熊野本宮大社、川の熊野古道を通して行きたいと考えていた。

平成二十一年春である。紀伊田辺から滝尻まではほとんど舗装道路と違っていたが梅林や田園地帯、山越えなど自然を織り込んだ道





であった。午前中は風雨が激しく大変であったが午後は陽もさしてきてますますの天気となった。

多くの王子の中でも格式が高いといわれる五体王子のひとつ



稲葉根王子を過ぎ沈下橋を渡ると富田川に沿った田園地帯で

ある。田辺から本宮まで国道三一一号線は通行量が多いが、幸い古道は静かであった。滝尻王子までを一日目とし、宿は栗栖川の釣り宿、主人に滝尻まで送迎をお願いした。

滝尻王子から本格的な古道となる。木の根があらわになった急傾斜である。藤原秀衡ゆかりの乳岩や胎内くぐりなど楽しませてくれる。道端には五〇〇m毎に番号道標が建てられていてわかりやすい。

旧旅籠が集まっている付近は展望抜群の高原霧の里休憩所、近くに高原熊

野神社がある。

山道となり、大

門王子、十丈王子、

大坂本王子と続い

て国道の道の駅に

到達する。ここは

中辺路を歩こうと



する観光バスやマイカーの人たちで賑わっている。道の駅から古道に入り込めばすぐに牛馬童子像があるからである。

牛馬童子の先はすぐに近露、ここには翡翠の湯という温泉がある。私は常宿を決めているが、野中の清水付近に宿を取るか、小広王子まで足を伸ばしてバスで戻るようにすると翌日楽である。野中の清水、一方杉、継桜王子、とがのき茶屋は観光客に人気のスポットである。

近露にある「古道歩きのリちかつゆ」からは牛馬童子、継桜王子への古道歩きが体験できる。

翌朝一番バスで小広王子口へ、岩上王子、湯川王子、三越峠と峠越えを繰り返して、五体王子の発心門王子につけばホッと一息である。

皇太子殿下行幸の碑がある。竜神バス本宮線の終点でもある。

伏拝王子はここに到

着した旅人が初めて熊

野本宮大社の社地を望

み、ありがたさにひれ

伏して拜んだというと

ころである。その社地

は現在旧社地大斎原と

なっている。





間もなく三軒茶屋跡で小辺路と合流し、さらに下っていけば熊野本宮大社はすぐである。本宮に宿は多い。

翌日船着場から語り部つきの川の熊野古道下りが始まる。船頭さんの操縦で川を下っていく。語り部は熊野古道のこと、往時の様子などわかりやすく話してくれ、最後は横笛演奏で締めくくった。その日は快晴、白い雲、青い空、水の色は微妙に変化し、橋

一つない熊野川を速玉大社近くの権現川原までのんびりとした船旅を楽しむことができた。

速玉大社の境内にある石碑には上皇たちの御幸の記録があり、後白河上皇三十三回、後鳥羽上皇二十九回という途方もない回数記録されていた。境内の外に平重盛の手植えと伝えられる榎(なぎ)の大木が見事である。



## 六 熊野三山

歩くことはともかく熊野に出向くとしたら本宮大社、速玉大社、那智大社という熊野三山がお勧めであろう。是非一度訪れていただきたいものである。今年もある会の幹事をした際熊野三山参りをテーマに熊野に遊んだ。特に旧社地大斎原(おおゆのはら)は聖地ともいわれ、訪れるたびに心が落ち着く。旧社地の大斎原について古道歩きを始めた頃は読み方も知らなかった。

ここは熊野川と音無川にはさまれた中州で、もともと本宮大社があったところである。明治二十二年の大洪水で社殿は流され大社は現在の位置に移されたのである。現在建物はないが巨大な鳥居と石祠が残されている。



熊野本宮大社



熊野速玉大社



熊野那智大社

熊野古道を平安時代のように一気に歩くにはそれなりの体力と時間その他諸条件が必要である。私は和歌山県内をほぼ三年かけてやっと歩き終わった。関東の友人も何人かが小辺路や中辺路を歩きにきてくれている。今年、

残っていた赤木越、大日越も歩き、再度小辺路も歩いた。地図を見ると伊勢路や大峰奥駈道が残っている。資料を取り寄せて考えているところである。本や資料を読むと不思議に思うことや新しい情報が入ってくる。もっと勉強したいと考えている。

本稿作成に当たって、協力していただいた和歌山県観光局観光振興課様はじめお世話になった方にお礼を申し上げます。

(兜 秀昭)



八咫（やた）の火祭り



旧社地・古地図



旧社地・大斎原（おおゆのはら）

#### 参考資料

和歌山県発行パンフレット類

- ・世界遺産 紀伊山地の霊場と参詣道
- ・和歌山県古道マップ（全八冊）  
インターネットでダウンロード可能
- ・世界遺産を歩く旅 熊野古道

田辺市発行

- ・紀州路田辺熊野古道めぐり 地図帳

十津川村発行

- ・熊野参詣道小辺路マップ  
ほか多数

#### 参考図書

- ・歩く旅 街道・古道 山と溪谷社
- ・地球の歩き方熊野古道 ダイアモンド社
- ・熊野古道巡礼 吉田智彦 東方出版
- ・神々の眠る熊野を歩く 植島敬司 集英社
- ・熊野古道 小山靖憲 岩波新書
- ・神秘日本 岡本太郎 みすず書房
- ・熊野古道 高木美千子 角川書店
- ・熊野三山七不思議 高野澄 詳伝社
- ・日本の原郷 熊野古道 山本貞蔵 淡交社  
ほか多数

# 4th「サロセミナー」

## プログラム

- 開 会
- 開会挨拶 野村 明雄 (財団法人 関西交通経済研究センター会長)
- 来賓挨拶 原 喜信氏 (近畿運輸局長)
- 講 演  
 <テーマ>  
 「起業・企業再生への挑戦」  
 ～観光産業の振興へむけて～  
 <講師>  
 はせがわ かずひこ  
 長谷川 一彦氏 (嵯峨野観光鉄道株式会社 代表取締役社長)



### 経 歴

昭和 46年 3月	神戸大学(院)工学部機械工学科卒業
昭和 46年 4月	日本国有鉄道入社
昭和 52年 2月	同 静岡鉄道管理局沼津機関区長
昭和 54年 3月	同 経営計画室主任部長
昭和 57年 3月	同 岡山鉄道管理局運転部車務課長
昭和 59年 3月	同 名古屋鉄道管理局運転部列車課長
昭和 60年 6月	同 中部輸送計画室列車計画課長
昭和 62年 4月	西日本旅客鉄道(株)金沢支社金沢運転所長
昭和 63年 4月	同 事業本部流通課長
平成 2年 10月	同 鉄道本部運輸部担当課長
平成 2年 11月	嵯峨野観光鉄道(株)代表取締役社長
平成 10年 6月	西日本旅客鉄道(株)和歌山支社長
平成 12年 6月	嵯峨野観光鉄道(株)代表取締役社長

- 閉会挨拶 岩崎 勉 (財団法人 関西交通経済研究センター理事長)

- 閉 会 (総合司会 堀井 幸子)

日 時: 平成22年 9月 9日(木) 13:30 ~ 16:00 (開場 13:00)  
 場 所: 大阪新阪急ホテル 2階 紫の間

- 後 援: 国土交通省近畿運輸局・神戸運輸監理部・大阪航空局・近畿地方整備局
- 主 催: 財団法人 関西交通経済研究センター



☆ 本セミナーは、日本財団の助成金の交付を受けて実施するものです。

## 第4回

# サロセミナー



### ◆◆ 開会挨拶 ◆◆



(財)関西交通経済研究センター

会 長 野村 明雄

皆様こんにちは。只今御紹介を頂きました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。

本日は皆様大変お忙しい中、また大変暑い時に、このように大勢ご参加を賜りまして誠に有難うございます。

本日は原喜信近畿運輸局長様を初めとして、日頃から私共が「厄介になり、また、「ご指導を頂いております行政」ご当局の皆さまに公務「多用の中、「ご出席を頂き誠に有難うございます。

今回は日本有数の観光地であり、京都を代表するスポットの一つであります保津峡を走るトロッコ列車の生みの親であり、また育ての親でもあり、同時に国から観光力リスマとして選出されるなど、様々な分野で活躍の嵯峨野観光鉄道株式会社の長谷川一彦社長をお迎え致しました。ご案内しておりますように、言葉でも申しますと企業、起業であります。業を起す、企業を再生させる二つの起業、企業であります。観光産業の振興に向けてという副題をもってご講演を賜ります。

我が国の経済は一時の停滞を脱したとは言いまでも、政治の長きに亘る不在や、急激な円高の進行、株安等の影響もありまして、またまた、力強く回復しているとは申しかねる状況であります。しかし、関西におきましては、

今後の成長の目というは見られるのではないかと思うわけです。

今後はこのような良い材料を上手に活用して、新たな成長産業の育成につなげてまいると共に、日本の優れた技術力の基礎であり、また雇用の8割を抱えております中堅、中小事業者の事業意欲、挑戦意欲を高めていく取組みが大変重要になってまいります。

そこで本日は嵯峨野観光鉄道の社長長谷川一彦様から御自身の貴重なご経験をともに企業を発展させる豊かな発想と、その実現のための具体的な活動についてご教授を賜りたいと思います。本日のセミナーがご参加頂きました皆様にとって、今後のビジネス発展の一助となりますとことを祈念申し上げますと共に、私共関西交通経済研究センターの活動に対しまして、今後とも暖かいご支援を賜りますようお願い申し上げます、開会のご挨拶と致します。本日は有難うございます。

## ◆ 来賓挨拶 ◆



近畿運輸局長

原 喜 信 氏

こんにちは。只今ご紹介を頂きました国土交通省近畿運輸局長の原でございます。この場をお借りしまして皆様方には国土交通行政全般につきましまして平素よりご協力を頂いておりますことを、非常に高い席から恐縮ではありますが、この場を借りまして御礼申し上げます。

本日は長年に亘りまして時々の

ニーズに応じた交通経済全般に亘る様々なテーマにつきまして、調査に取り組まれております関西交通経済研究センター主催の第4回サロンセミナーが開催されるということの一言ご挨拶させていただきます。

先程野村会長様からご挨拶がありましたように、今日の日本経済は、世界的な経済危機からは持ち直したとはいっても、雇用情勢は依然として厳しく、円高などもありまだまだ楽観できない状況にあるかと思えます。

このような状況下で我が国政府におきましても、5月には国土交通省成長戦略が決定され、6月には政府全体の新成長戦略も策定されたところであります。去る8月末にはそれらを踏まえた来年度の予算の概算要求を取りまとめたところであります。公共交通の維持活性化、観光振興、これらを通じた経済地域の活性化は我が国、関西につきましても極めて重要な課題でありまして、我々近畿運輸局におきましても、交通観光をとりまく諸課題にこれからも積極的に取り組んで参りたいと考えております。

政府の新成長戦略においても、大きな柱の一つとして掲げられております観光関係であります。こちらは昨年の訪日外国人旅行者数は、679万人と随分減りましたが、これを2016年までには2000万人、2019年には2500万人、将来的には3000万人まで大幅に拡大して行くというところで、今年をビジットジャパンイヤーとして集中的なキャンペーンを実



施する一方で、国内観光の面でも休暇取得の分散化など様々な施策の充実に取り組んで行きたいと考えているところであります。

近畿圏でも現在開催中の平城遷都1300年祭が非常に好評を博しているところでありますが、今月下旬にはアジア太平洋経済協力会議、APECの観光大臣会合も開催されることとなっております。

私共運輸局としても、近畿圏におけます諸課題への取組を通じまして、関西の魅力在海外に発信すると共に、魅力ある観光地づくりや観光産業の強化による国内旅行の推進を図っていききたいと思っております。

このような中で第4回のサロンセミナーが開催されますことは、大変意義深く感じているところであります。皆様ご承知の通り関西は我が国おきましても特に魅力的な観光資源に恵まれている所であり、そのポテンシャルは極めて高いものであります。その一方で、この高いポテンシャルを如何に効果的に活用して、更なる観光振興を図っていくかは、これも大きな課題となっております。

本日の講師は嵯峨野観光鉄道の長谷川社長様であります。長谷川様は山陰本線の旧線を、その沿線の景勝を活用した観光鉄道として見事に生まれ変わらせ、嵯峨野トロッコ列車という交通と観光をうまくミックスされた事業を創出、経営をされて、地域の観光振興にも尽力貢献されておられるところであります。

今や台湾などのアジア諸国の外国人観光客の間では保津峡観光と言えはトロッコ列車となり、保津川下りよりも知名度が高くなっているという話も聞いているところであり、私も本日のお話を楽しみしているところであります。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お祈りしまして私の挨拶とさせていただきます。本日は宜しくお願致します。



# NHK ルソンの壺



## 仕事の責任

講演に先立ち、嵯峨野観光鉄道株式会社の成功の要因を端的に知っていただくために、長谷川さんがNHKTV「ルソンの壺」に出演された際のビデオを放映しました。

番組では、嵯峨野観光鉄道誕生の経緯、長谷川社長の率先垂範の姿、社員自らの創意工夫、利用者が語る「トロッコ列車の魅力」など、会社一丸となつての奮闘ぶり、「トロッコ列車」利用者の好評ぶりが紹介されました。

## 講演



嵯峨野観光鉄道株式会社  
代表取締役社長 長谷川一彦氏

只今ご紹介頂きました長谷川でございます。今日は各分野の素晴らしい方々の前で話しをさせて頂けるということで、非常に心苦しいですが暫く御辛抱下さい。過去の講演者には塩川先生や堀田先生などがある中で、その場を汚すかもしれませんがどうぞ宜しくお願い致します。

嵯峨野観光鉄道の中身については、今ビデオでやりましたが、本日お越しの皆様は大組織にいらっしゃる方が多いかと思いますが、1億円の売り上げが出来る会社を作るのは、非常に大変なことであります。そして、1億円の経常利益を出す会社を作るといふのは大変なのです。中小企業がどれだけ苦しんで頑張っているかは、本当に頭が下がる思いであります。

私は国鉄に昭和46年に入りまして、その後JRに、そして、嵯峨野観光鉄道にいったわけですが、その大組織の無責任さについてお話をさせて頂きます。

日本国有鉄道ではありますが、ここは職員管理や統治の問題で無責任経営の極みだったかと思えます。一例を申しますと、トンネル工事がありますが、当初は250億円の予算で作る計画だったのですが、最終的には550億円位掛かったようなこともあります。必要なものではあるのですが、それで誰が責任を取ったわけではありません。立案書は250億円掛かるようなものでありますと、ハンコが100個、150個もあるわけですね。従って150分の1の責任しか取らないということで、誰も責任を取りません。そういうことで最終的には国鉄は潰れてJRに分割されたわけでありませぬ。

医者とサラリーマンと書いておりますが、これはどういふことかと申しますと、最近では地方の医学部でも東大くらいのレベルがあるようですが、昔はそうでは無かったですよね。お金さえ包めばどこかの私立大学の医学部に入れたという話もありました。医者というのは二流の大学、三流の大学を出たとしても10年も経てばやっぱり一流になっていくのですよね。しかし、サラリーマンは20年経てば2分の1、30年経てば3分の2が駄目な人間になってしまいます。つまり責任を取らないのです。

医者は毎日毎日患者と対峙して必死になって仕事をする。その結果が自分を磨くことになり、技術を磨くことになり、そして立派な医者になっていくのです。

## 政治の貧困

例えば道路です。先日高千穂溪谷に行きました。延岡の観光協会会長や町長さんが来て、話を聞いてくれたのですが、実は高千穂溪谷に100m以上の橋がいくらあると思いますか。5本架かっています。何が走っていますか。犬が走っていて、車は走っていません。道路公団が作りました。建設省が国道作ります。また、県や農林省も作ります。国鉄も作りますね。それが現在の姿です。2000万人以上の人口の国で、一平方km当りで道路長が最もあるのはどの国だと思いますか。それは日本です。日本では一平方km当り、3.07km有ります。一方でドイツは1.97km、フランスは1.07kmです。

コンテナターミナルですが、北九州のひびきコンテナターミナルはどうでしょうか。

1000億円掛けて、700メートルの岸壁にガントリークレーンも3台設置し、10万個のコンテナを扱うという構想でしたが、現在は6000個しか扱っていません。或いは、空港はどうでしょうか。98空港作って、殆ど駄目です。全部垂れ流しです。これはややもすれば官僚の責任だと思ってしまうが、冗談ではありません。政治の責任です。そこを止められることが出来る優秀な官僚は、なぜ止められなかったのかと思います。



官僚が悪いと言っていたら、世の中の評価を受けるようですが、そんなものではありません。今までの政治の貧困に原因があると思います。優秀な官僚が日本をリードしなくなったらどうなりますかね。ややもする。と自民党も民主党も官僚が悪い、官僚が悪い、政治主導だと叫んでいます。馬鹿を言うなと言いたいですね。

## 経営の原則

嵯峨野観光鉄道の生い立ち、現状ですが、当初は1億2300万円の輸送収入目標でした。そして乗客23万人の予定でしたが、初年度に67万人にお越し頂き、非常に元気がきました。それ以降、今現在21億円くらい投資しておりますが、無借金で今やらせて頂いております。昨年はちょっと悪かったのですが、一昨年は95万人ということ、京都で申しますと、清水寺、金閣寺、銀閣寺の次くらいに位置します。新参者ですがそのような位置にあります。トロッコについてですが、弊社のトロッコは貨車の上にお客様を乗せる仕組みをとっております。トロッコという概念は、大規模工事現場、炭鉱や鉱山などで鉱石や人員を運びます。ベースはやはり貨車でないといけない。単年度黒字は六年目、累積債務一掃は16年目という予定で毎年運輸局にお願いして運賃改定するという計画でスタートしたのですが、20年経ちましたが今一度も運賃改定しておりません。消費税の時も夢を売る商売ということではございませんでした。

平成17年にポートピア、18年にドリームランド、20年にチボリ、21年に多摩テック、さらには、22年12月にはサントリーミュージアムが閉鎖されます。分析してみると、これには全て理由があります。次の5つの原則に全て当て

はまるかと思えます。

**テーマの明確性。** 現在繁盛している施設については、東京ディズニーランドは古き良きアメリカという非常に簡便なテーマがあります。USJは、古今東西を問わないが、映画で取り上げられたものという制約のみ掛かっています。



いうことですよ。

匿名クレームの例。私のところの話になりますが、匿名のクレームがありました。それはほうっておいてもいいのです。なぜなら誰から分からないからなのですが、私はそうはしませんでした。匿名のクレームを探しました。最終的には見つかりまして大感激されました。悪い噂というのは良い噂の10倍の速度で伝わります。従って、悪い噂は極力押えていかないといけません。クレームは宝の山です。

次は**危機管理**です。例は赤福です。これは成功事例です。失敗事例は船場

吉兆です。若い取締役が、パートがやったと言い、つまり、弱い人に責任転嫁する最低なことです。賞味期限の超過、タイの塩焼きの食べ残しの使いまわし。まさに致命的でした。

一方で赤福。トップがすぐに出て来て、申し訳ないと謝罪しました。2ヵ月半後販売させて下さいとお願いして再開した。ここからが上手でした。行列ができました。皆さん凄いなと思いませんか。何で行列が出来たのでしょうか。社員がもしれません。パートがもしれません。再開後の販売で売り切れ。結構ですね。

次に**アクセスの利便性**があります。例えばシーガイア、レオマワールド、ハウステンボス。例えばハウステンボスが大阪や東京にあればどうでしょうか。相当フィーバーしますよね。あそこに行くには飛行機、新幹線で行くしかなく、そして、ホテルは高いです。そうすると家族で20万円は掛かりますよね。やはりアクセスというのは大事で近場にあることが大事です。

**訴求力。**これは継続投資による新鮮さです。あそこに行ったら何が新しいものがあるという訴求力、マスコミにも取り上げられます。

自己宣伝になりますが、今現在嵯峨野観光鉄道が何をやっているかといいますと、今「日本のジオラマ」を作っています。今現在、日本のジオラマはJR東日本が大宮に持っているものです。これは広さ200㎡で、車両数が600両、レール長1400m。年間来場者が188万人。私共は212㎡、レール長2800m、車両数は800両です。もう一つ変わっているのは、シーンを再現することです。こ



れはどこにもないです。私たちの昔のよき時代。例えば肥たごを担いで歩いてきた農夫の姿。おしっこを飛ばし合っていた子供時代の良き思い出。それから、ホームで傘を使ってゴルフを練習している人形。これらを2万体制めるのです。これは訴求力の一環ですよね。

## 何を売るべきかを考える

タニタといまして、体重計を作っている会社なのですが、この会社はどんな会社かといえますと、100円ライターで赤字、一度も黒字になることはありませんでした。体重計はリストラでアップアップでした。何とかしないといけないということで、社長が考えたのですが、体重計は体重を測るものだけではなくて、健康を測るモノだと気づき、1000円の「体重計」が、技術者のノウハウも入れ3000円の「体脂肪計」になり、大フィーバーしました。

これらの事例は何かと言いますと、自分の会社は何を売っているのかということを経営者が気づいたわけです。例えば我々の会社では自然を売っています。20年の間に7000本の山桜、紅葉を植えてきました。そして、4年前から全線ライトアップしています。自然をブラッシュアップするのが本命になりますよね。

中国の戦国時代において管仲という人がいまして、一年の計は穀を植つるに如くはなし。一〇年の計は木を植つるに如くはなし。終身の計は人を植つるに如くはなし。…どつういことかと言いますと、来年を楽しむためには種を蒔きなさい、一〇年先を楽しむには山に木を植えなさい、終身の計は人を育てなさいといつうことです。

## 観光の現状と日本の課題

次に、観光産業について話します。2008年、日本は23兆円の規模であります。内訳は、国内宿泊が15・6兆円、訪日外国人によるものが1・3兆円とかになります。生産波及効果は51・4兆円になります。雇用誘発は430万人。税収が4・6兆円、GDPの5・3%にあたります。出国者数は1599万人。訪日外国人835万人。今局長のお話の中で、2019年に2500万人と言っていました。今現在、世界一はフランスです。収入が多いのはアメリカです。16番目に香港、29番目にシンガポール、30番目に日本、35番目に韓国ということですよ。ちなみに、2019年の2500万人の経済波及効果は4・7兆円になります。結構大きな数字なのです。

ここで問題ですよ。シンガポールは淡路島程の島ですが、人口は373万人です。それがなぜ日本より多いのでしょうか。なぜあれほど一人当たりのGDPも凌駕するのでしょうか。彼らは必死ですよ。優秀ですよ。

今現在M・I・C・E観光という言葉があります。ミーティング、インセンティブツアー、コンベンション、エキシビションです。日本、関西はどうでしょうか。京都の国際会議場はわずか1840人しか入りません。分科会するところありません。シンガポールは20年以上前から取り組んでいて、今現在4つ目です。一万人規模のコンベンションホールを今4つ目作っています。更にその周りには1000人規模の分科会出来る規模の



会場が4〜5個、1000人規模の会合が出来る会場が10個くらい。それでフンセットです。仁川も香港も作ろうとしています。

関空がハブ空港という以前に、ハブになるような環境を作ることがまずは大事ですよ。まずは必要なモノは会議場、或いは食事やエクスカージョン、夜の楽しみ、ショッピング。橋下知事が一生懸命カジノをしたいと言っているようですが、私は20年前から言っているのですが、賭博法という法律があつて出来ない。

シンガポールはすごいレベルですよ。やはり、呼び寄せるような仕組みが必要です。グーグル、トヨタ、ワンワールド、ANA、P&Gなどの世界会議、各種世界標準会議、環境会議等、全てシンガポールの役人が全世界を回ってうちに来てくれと言っています。その結果、現在の状況ですよ。



## 医療観光はビジネスチャンス

もうひとつ。医療観光です。ものすごいマーケットです。実は日本には1000人程しか来ていません。韓国には5000人。クアラルンプールは1万人、シンガポールは50万人です。

ちなみに日本にきている医療観光のPET診断の経費ですが、一人当たり120万円です。ポロ儲けです。今これを誰がやっているかという韓国ハナツアーというところがあります。私は、それは駄目だ、日本の旅行会社がジョイントして繋げと言っています。

医療観光は将来伸びてくるでしょう。そのうち診療だけでなく、治療もやるとなるとどうでしょうか。一人1000万円でも喜んでくるのではないのでしょうか。PET診断になると2年に一度はきますからね。

リピートに繋がります。大きなビジネスの一つです。シンガポールが50万人なら、日本は100万人であればどうでしょうか。それに120万円掛ければ1兆2000億円です。半端でないです。それが日本のGDPを押し上げるところの国内で使うことになり。医療施設だけに留まりません。関空はホテル、美容院、鉄道もあり、何でも経済に波及し非常に効果があると思います。

## 日本の未来を考える

観光と政治ということで、最近政治に本当に不満を持っています。2000年前の中国の古典に易経というものがあつて、「国の光を見るは、もって王の品たるに宜し」という言葉があります。観光の対象は景色、食べ物に留まらず、そこに住まいする生きざま、生活様式をも対象にするのではないかと私は思います。

実は、日本人の心の荒廃、殺人事件、例えば子供に飯を食わせないで餓死させる。神戸の酒鬼薔薇聖斗事件もありました。奈良では子供が母親を殺めた。福島では子供がお母さんの首をポストンバックに入れて持ち歩いてた。日本は非常に殺伐とした雰囲気があります。



ところで、日本を見る外国人の話ですが。明治以前、或いは明治時代は素晴らしい日本でした。関孝和の弟子の建部賢弘。彼はπという計算を算盤と行燈と半紙と筆で56桁出しているんですね。それが日本の文化ですよ。その当時に識字率は日本は50%を超えていました。ロンドンでは20%、ヨーロッパは5%以下でしたよ。それくらい日本は素晴らしい国でした。

イザベラバード（イギリスの旅行家、紀行作家）は、日本人は勤勉で良く働き、清貧を恥ともせず、知識や文化の水準が極めて高い。日本の日光地方では夕方にはどの家からも子供達の読書の声が聞こえてくると、書き残しています。素晴らしい日本の過去です。

国と国民の関係は、豪華客船に例える事が出来ます。豪華客船の中には、レストラン、食事、パーティーサークル、洋品店、雑貨店、美容院、医療施設、銀行、郵便局。これは内政の問題と同じですよ。

船を安全に運航して、冰山や海賊を避ける。航海の目的目標。運航は国家で言えば大義であり、志です。これが現在ややもすると日本にはないですね。中のサービスだけを言っています。こんなことでは豪華客船はごうなりますか。警察、教育、これらについても今日本ではあいまいになってきています。まさに政治の貧困ですよ。

愛国心についてですが、今大阪府の高等学校146校あるようですが、そこに日本国旗の上がっているのは一校しかないようです。国家もよく知らないような子供を作るのが日本の教育ですよ。私共は素直な気持ちですが、嵯峨駅、嵐山駅、亀岡駅に日本国旗を翻翻と掲げています。このあいだ台湾の方が、それを写真に撮っていました。美しいからです。君が代庭園もあります。二宮金次郎の銅像もあります。私は右翼でもなんでもありません。ただの日本人です。しかし、日本の自然、文化を大事にして下さいということなので、そのような施設を整備しています。

京都、美しい都です。世界4大美食。フランス、イタリア、中華、日本料



理ですが、その和食のルーツであります。芸大二つあります。社寺仏閣1700あります。家元も大部分京都にあります。国宝の60%、100年以上の歴史のある老舗が1700社あります。日本のノーベル賞の大部分も京都に関係しています。なぜこの京都に、東京でもなく大阪でもなく京都にノーベル賞の方が多いのか。理由があります。

美の存在です。美しい景観ですね。ひざますく心がある。日本では「八百万の神」といって、正月には神社に参り、人が亡くなった時には坊さんに祈って貰います。偉大な自然にひざますくなど、宗教心が日本人にはあります。そして、精神性を尊ぶ心もあります。役に立たないと思われがちなことでも、それを大事にする。すなわち、宗教であるとか、哲学、文学、歴史などです。直ぐに生産活動と結びつかないようなものです。

これらが人間の幅、人格を作るところの原動力になるのですが、そういうことを大切にします。その結果日本のノーベル賞、今IPS細胞の山中先生も含めて、候補者沢山いるようですが、京都というのは日本の頭脳が成就する一つの土壌と思われれます。

次に、破産。日本の債務は825兆円。税収は37兆円。国債発行は44兆円。こんなことをいつまで続けられるのでしょうか。GDPの190%くらいになっているかと思えますが、これが2倍になると維持できなくなります。歴史は繰り返すといえます。だから歴史を勉強しないといけません。

今、日本は田が高くなって困っているようですが、いつまで続くのでしょうか。5年10年のレベルでは大変な田安になり、非情に厳しいですよ。輸

出するのに安くなりますが、資材が入ってきませんから、輸出する手当も出  
来ません。そういう時代になりますよね。本当に日本はしっかりしないとい  
けないのに政局かなにか知りませんが、場違いなことばかりしている。

そういうなかで、最後に一つ。伝統、文化、歴史を大切にしたい民族とい  
うことで、客家とユダヤ人を挙げたいと思います。ユダヤ人は、タルムートと  
いう聖典をずっと子孫代々に教えています。正直であれ、好機を捕らえよ、  
生涯に亘って学べ、時間を尊べ、使命感を持って、過去から学べ、話す倍聞け、  
弱者に施せ、家族を大切にせよという、ユダヤ人の教えがあります。先人達  
の喜びや悲しみや屈辱について、教えることは大切なことである。過去をお  
ろそかにするものは、記憶を無くした夢遊病者のようなものである。人にとっ  
て過去は大地のようなものであり、その上に両足をしっかりと立てたねば  
ならない。過去を破壊する程に大きな罪はないのである。これはユダヤ人の  
教えです。どうでしょうか。



客家。これは孫文や鄧小平です。小さなグループでありますが中国で大方  
言に数えられています。先祖の田畑を  
売っても先祖の言葉を失うな、史書を  
読まねば目が見えぬに同じ、ことを起  
こす前に人間であれ、早く起きなくて  
は一日が駄目、早く学ばなければ人生  
が駄目になる、水は常に低きに流れる、  
人は常に高きを目指す、読書こそ唯一  
の道。こういうことを言って子供達に  
教えているのが客家です。

これは現在の面白い話です。黒い目、  
茶色の目。これは日本のように民度の  
低い国民に対して、政治を動かす時に

どのようなことをするかといいますと、目の色が茶色、これは国民の10%、  
この10%の人には税金を2倍にする。黒い目の色90%の人には税金を2分  
の1にする。これを国会に上程すればどうなりますか。それは通ってしま  
いますよ。このような理不尽なことでもこれが未成熟民主主義。衆愚政治です。  
こういうような、自分に関係のない地方の道路やダム、国防やODAを全  
て否定してしまうことで、日本の政治が出来ると思っていますか。  
まずは歴史自然文化を大切にしたい、素晴らしい日本を作り、そして、沢  
山の世界からお客様を迎える。  
それが観光であり、国の振興に繋がっていくと思います。私の一つの意見  
でありましたが、ご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 岩崎 勉

理事長の岩崎でございます。閉会のご挨拶でございますが、長谷川社長は  
嵯峨野観光鉄道の安全を最優先しお客さまのCS、満足度を向上させるため  
に、日夜役員一同で頑張っておられるわけですが、今日は本当に幅

広い見聞をご披露頂いた。そして、確固たる国家感、倫理観で貴重なお話を頂いたと思います。

手前味噌ですが、いろいろな見聞を咀嚼されまして、観光分野、鉄道分野に活かされて経営をされているものと、本当に感動、感嘆、感銘のひと時であったと思います。私なりに今日の話の全般を要約させていただきますと、企業経営の課題でも、お客様目線、役員間風の風通し、そして、社員の人材アップ、5つの原則も私初めて聞かせて頂きましたが、貴重な話しを聞かせて頂いたかと思えます。ほんとうに有難うございました。

特に田高に代表されます、景気の動向もあるのですが、結局運輸関係の企業の景気と関係ないところでの世界での社会構造的な変化。少子高齢化、人口減少というのが、生産年齢人口が特に減っていくとともに、消費年齢人口が減っていくということで、国力に直接に関わるような認識でもってやはり企業業績に非常に大きなインパクトを与えるわけです。

都市圏鉄道を例にとりますと、まさに生産年齢人口と極めて相関があるかと思えます。従っていわゆる都市間鉄道、交流人口を如何にのばすか。原局長の話にもございました。そして国の成長戦略の一つの目玉であります、観光ということに着目しまして、その中で将来展望、成長、持続的発展を目指すことかと思えます。そういう意味からも今日は非常に幅の広いお話がございましたが、皆様方におかれまして、企業経営のお立場等々有るかと思えますが、咀嚼頂きまして、是非ご参考にして頂ければ幸いに存じます。

かたい話になりますが、当センターは交通経済、観光分野の調査研究、講演会等を事業活動にしております。当センターにおきまして、賛助会員等々の皆様の目線に立ちまして、これからも事業活動を続けて参りたいと考えておりますので、是非ご支援を頂き、忌憚のないご意見を頂ければ幸いに思います。

前後しますが、猛暑の続く中、お忙しい中、来賓の皆様、賛助会員の皆様、

そして、御関心のあるかたお集まり頂き、本当に有難うございました。

最後になりましたが、本日は9月9日ということで、重陽の節句でございます。ほんとうは旧暦ですのでまだ菊も咲いておりませんが、穢れを払い、長寿を願う日でありまして、菊香る、酒を飲む日でもございます。

御参集頂きましたご健勝ご多幸、そして、所属されていきます、企業の更なるご発展を祈念しまして、閉会のご挨拶と致します。本日は本当に有難うございました。



改定版安マネ読本

たいま好評発売中

# 事故防止等安全対策マニュアル 2010年版

◆わかりやすい  
運輸安全マ  
ネジメント導  
入の手引

◆運行管理・整備管理  
業務にも役立つ内容

◆中小規模事  
業者が取り  
組みやすい  
チェックシ  
ートを盛り  
込んでいま  
す。



●直近の通達改正等に即した見直しを行いました。  
●準大規模事業者・中小規模事業者の運輸安全マネジメント実施に当たって、参考事例をふんだんに取り入れています。

《別冊付録》安全管理・運行管理業務等チェックシート

日常業務に役立ててください。

お問合せ先：財団法人 関西交通経済研究センター  
TEL 06-6543-6291

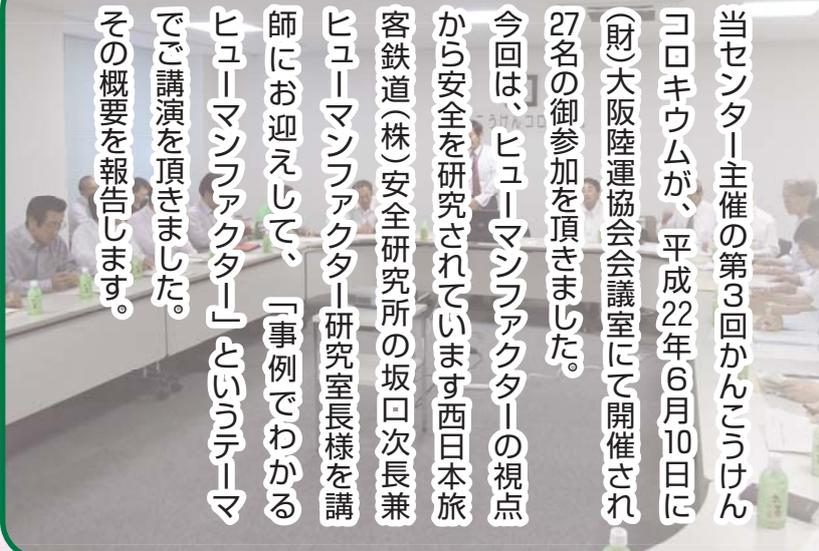
販売価格：500円（税込）

## 第3回

かんこうけん

# コロキウム

当センター主催の第3回かんこうけんコロキウムが、平成22年6月10日に(財)大阪陸運協会会議室にて開催され27名の御参加を頂きました。今回は、ヒューマンファクターの視点から安全を研究されています西日本旅客鉄道(株)安全研究所の坂口次長兼ヒューマンファクター研究室長様を講師にお迎えして、「事例でわかるヒューマンファクター」というテーマでご講演を頂きました。その概要を報告します。



## 開会挨拶



(財)関西交通経済研究センター  
理事長 岩崎 勉

本日はお忙しい中お運び頂きましてありがとうございます。いつもコロキウムの会場を大阪陸運協会よりご提供頂きましてありがとうございます。

近畿運輸局、近畿地方整備局、神戸運輸監理部の行政より幹部の皆様にご出席頂いています。が、みんなでワイワイガヤガヤというコロキウムの主旨に鑑み、個別のご紹介は控えさせていただきます。気楽な気分ですよろしくお願い致します。



## 基調講演



西日本旅客鉄道(株)安全研究所  
次長兼ヒューマンファクター研究室長  
坂口 保彦 氏

ご紹介頂きました西日本旅客鉄道(株)の坂口です。ご承知の通り、平成17年4月25日に福知山線で重大事故を起こしました。皆様方には高い所からではありませんが、お詫び申し上げます。本日はお話をさせて頂く機会をいただきまして有難うございます。

事故後の安全に関する弊社の取り組みということで、安全性向上計画を作成し、安全諮問委員会を設置、そして平成18年6月に安全研究所ができました。

現在、30名の社員で組織は、企画グループと安全マネジメント、ヒューマンファクター、人間工学の三つの研究室からなっています。



「いつでも」「どこでも」「だれでも」  
**「だれでも」** できる安全を追求

### 安全研究所「基本方針」

私たちは、「いつでも」「どこでも」「だれでも」できる安全を追求します。

1. 社内外との密接な連携を図り、ヒューマンファクター等の視点から安全を研究します。
2. 現場から頼られるとともに、安全を最優先する企業風土の実現を目指します。
3. 研究成果を有効活用するとともに社外にも公開し、広く社会に貢献します。

JR西日本ではヒューマンファクターの研究を全くしていなかったの  
 で、他の会社、他の機関で研究していた方をお呼びし、安全研究所の基本方針を作った  
 何を研究したらよ

いかというところから始めました。その中でできたのが、「いつでも」「どこでも」「だれでも」ということをキーワードとして、安全を追求できる新たにできた研究所であります。

安全研究所が目指す方向性として、現場のニーズを取り上げるといふことで、①安全マネジメントの視点からの安全性向上、②心理・生理面を踏まえたヒューマンエラーの防止、③人間工学面を踏まえたヒューマンエラーの防止を三本柱に掲げました。そして、社内の研究機関としての役割を強化するために、社外研究機関との連携、社内外への情報発信を考えています。

### 安全研究所の主な研究テーマ

- 1 安全マネジメントシステムの構築に関する基礎的研究  
(運転職場におけるリスク評価手法)
- 2 ミスの連鎖防止に関する研究(発生メカニズム・対処方・訓練手法)
- 3 睡眠のとり方及び眠気防止に関する研究
- 4 職場における効果的な指導方法に関する研究
- 5 効果ある基本動作に関する研究(指差・喚呼のあり方)
- 6 社員が働きがいと誇りの持てる業務のあり方についての研究
- 7 操作しやすい運転台の研究
- 8 新幹線保守用車の操作性向上に関するヒューマンインタフェースの研究
- 9 運転士の視覚・聴覚の注意配分に関する研究

- ☆安全研究所の主な研究テーマ☆
- ・安全マネジメントシステムの構築に関する基礎的研究(運転職場におけるリスク評価手法)
  - ・ミスの連鎖防止に関する研究(発生メカニズム・対処方・訓練手法)
  - ・睡眠のとり方及び眠気防止に関する研究
  - ・職場における効果的な指導方法に関する研究
  - ・効果ある基本動作に関する研究(指差・喚呼のあり方)
  - ・社員が働きがいと誇りの持てる業務のあり方についての研究
  - ・操作しやすい運転台の研究
  - ・新幹線保守用車の操作性向上に関する研究

・新幹線保守用車の操作性向上に関するヒューマンインタフェースの研究

・運転士の視覚・聴覚の注意配分に関する研究

人はエラーを避けられない  
**エラーは結果であり、原因ではない**

人は生活や身近な行動のなかで「見間違い」、「やり忘れ」、「うっかり」といった数々のエラーをしています。同じエラーでも起こす場所によっては大変なことになります。したがって、人間の特性(くせ、はたらき)を踏まえて仕事の中でエラーを防ぐことが大切です。

人は生活や身近な行動のなかで「見間違い」、「やり忘れ」、「うっかり」……数々の「エラー」をしている

でも、同じエラーでも、危険な場面で起きると…

↓

◎ 人間の特性(くせ、はたらき)を踏まえて仕事の中でエラーを防ぐ対策を考えて実行することが大切

するためには、なぜエラーが起こってしまったのか周りの要因との関わりを勉強してヒューマンファクターの視点が必要であります。

## 注意の特性について

**人間の注意の特性について**

- 選択的 (1つのことに集中すると他のものは気づかない)  
例： 待避合図、感電事故、携帯電話中の駐車事故
- 限界がある (2つ以上のことにそれぞれ100%注意できない)  
例： カーナビ、列車見番員の専念義務
- 持続しない (途切れる)  
例： 単調な監視作業

**注意は万全ではない!!**

人間の特性（くせ、はたらき）には、記憶とか判断とかもあります。が、視覚、感覚、見る聞くといった注意の特性についてお話ししたいと思います。

注意しろ、注意せいとよくいいますが、何に注意したらよいのか分かりませんが、現場でもよく聞きます。人は一つのことに集中すると他のものには気がつきません。頭の中の容量は限られていますので、二つでも三つでも注意はしますが、分散するだけで量が増えることはありません。また、単調になるほど注意は持続しません。

人間の注意特性というものは、選択的で限界があり、単調なものを持続しないので、注意だ

けで万能であることはなく、これだけでは解決しません。

## 思い込みについて

次に思い込みについてお話をしたいと思います。皆さんは赤信号で止まっていて、急いでいる時隣の歩行者用の信号が青になり、アクセルを踏んだという経験があるかもしれません。これは期待や予測から思い込みや見間違い・聞き間違いにつながっています。思い込みは「一を聴いて十を知る」ことのできる人間の脳の優秀な情報処理メカニズムにより起こっているのです。最近、間違いようのない設備として、斜めから見えない信号が増えていると思います。

**思い込みとヒューマンエラー**

自分の予測・期待に合う情報を見つけようとする

期待 → 期待に合う情報

「赤」信号で止まりたくない → 「青」信号がある

意思が相手に伝わったか確認したい → 相手が何か反応した

線路閉鎖テコを復位したい → ポイント転換試験を各所で実施している

**期待や予測から思い込み 見間違い・聞き間違いにつながる**

要するに人間は都合よく思い込むということを「気づく（自覚する）」ことであります。そして思い込む前に確認をすることが必要であります。

それではどのようにしたらよいかということ

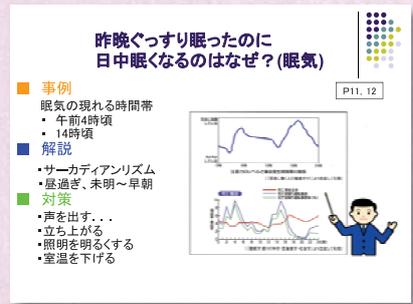
- ◆ 思い込み ↓ 手順書を見る・チェック表で確認
- ◆ 見まちがい ↓ 指差喚呼をする
- ◆ 聞き間違い ↓ 確認会話をする

## 眠気と生体リズム

次に眠気の話したいと思います。眠気の現れる時間は明け方4時ごろと、昼の2時ごろと言われていきます。「昼ごはんを食べた後、眠くなった」ということを、誰もが経験していると思います。食後の後、いつも眠くなるのは、きまつて昼食後であり、朝食や夕食の後、眠くなる経験はあまりないはずですが。

これは、起きてから8時間後には眠たくなり、そこから8時間後には本当に眠たくなって寝ているということです。少し言いにくいのですが、運転士の内85%が眠気を感じているとアンケート調査で答えました。だから運転士の眠気防止には、ガムを噛むやジュースを飲むという方法もあるが、その前に生活習慣を変える必要があることから眠気防止ガイドラインを作った次第です。

質の良い眠気をとるために、寝る前には、シャ



ということを行っています。

**「ほめる」効果**

一般的に、人は自分のことを肯定的に評価してくれる相手に対しては、自分も相手を同じように肯定的に評価する傾向にあります。評価されるとうれしく感じ「ほめられたので、この行動を習慣にしよう」と思うようになります。これにより、良好な人間関係を築くとともに、相手のやる気や自信を向上させることにもつながります。

運転士へのアンケートを行いました。1は全然ほめてもらったことがない、5は良くほめてもらっている、3は普通、4はまあまあほめて

ワーか少しぬるめのお風呂に入る。それから手の指、足を軽くストレッチする。汗をかきますから寝る前に水・麦茶・スポーツ飲料を100cc飲む。室内灯は消す。窓には薄いカーテンを引く

もらっている、2はあまりほめてもらっていない、このような内容で、運転士と係長の差を見ると運転士はもう少しほめてもらってもいいと思っているが、現実にはほめてもらっていないとなっています。もっと酷いのは、係長(上司)はもっとほめているというが、運転士(部下)は2くらいしかほめてもらっていないと回答しています。係長と運転士の間にはこれだけのギャップがあります。このギャップを減らしたいということで、この運転区では、ほめることを勉強しようと、何か良いことがあれば全部ほめようという行動に入っています。できて当たり前という態度ではなく、「あなたの日頃の小さな行動にも目を向けていますよ」というメッセージのつもりでほめることが大切です。

**まとめ**

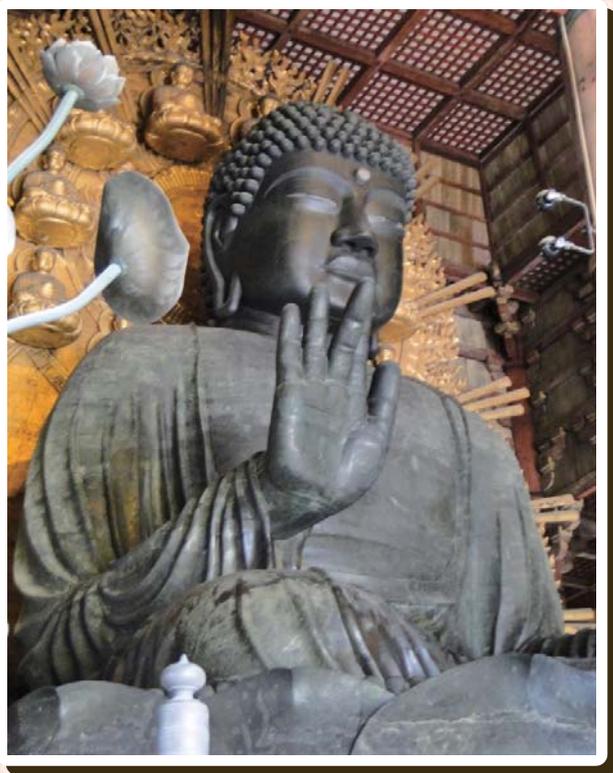
最後にまとめであります。人間は誰でもエラーをするものであります。エラーを起こしにくいように、様々な要因(ヒューマンファクター)を知っておき、エラーを事故につなげない対策を考えましょう。特効薬はないということとあります。つたない説明でありましたが、本日は誠にありがとうございました。



# 近畿の世界遺産探訪

華嚴宗大本山

東大寺



奈良を象徴するものといえば、まず頭に浮かぶのは大仏様と鹿。筆者も小学校時代の修学旅行で、大仏様の大きさに仰天したことを鮮明に記憶している。

今回の世界遺産探訪は、平城遷都一三〇〇年までにぎわう奈良の代表的寺院「東大寺」を御紹介しよう。

近鉄奈良駅から緩やかな坂道を東大寺へと向かう。今年は記録的な猛暑日が続き、9月に入ったというのに、その暑さは弱まることを知らない。奈良公園の鹿も、暑さを逃れる様に木蔭で寝そべって動き回る気力すらない。東大寺に到着するころには流れる汗は滝のごとく、念のためと準備した2枚のタオルハンカチもたつぷりと汗を吸ってしまった。風体など気にせず、腰手拭いならぬ腰タオルが正解だったと後悔した。

とりあえず、鹿が占拠していない木蔭を探して一息入れ、身も心も冷ましてから東大寺庶務執事の上司永照さんをお訪ねするべく寺務所へと向かう。

## == 聖武天皇の願い ==

天平時代は、中国やシルクロード世界の影響を受けて興った絢爛たる仏教文化の時代といわれる一方で、政変、干ばつ、飢饉、大地震、天然痘の流行など、惨憺たる様相も呈していた。こうした中、聖武天皇は即位早々に国民の立場にたった政治を目指して、「全国津々浦々に医師を派遣し、慢性病患者や、重病者に薬を与えて治療に当たると



ともに、病状の状況に応じて生活維持のための食糧を下賜するよう」詔を発するなど、様々な施策を打ち出した。この思いは、光明皇后も共にあり、自らの手で重病者に薬や手当を施し、皇后職内に施薬院を設置したことは有名な話である。さらに、聖武天皇は天平2年（730年）には、医術や他の学問、技能の後継者の養成も勧めた。

中でも、天平15年（743年）に発せられた「盧舎那仏造顕（大仏造像）の詔」は、仏教の教え（華嚴経）を広めることによって、人々が思いやりの心でつながり、子供たちの未来が輝かしいものであることを願うものである。国民に「一枝の草、一握りの土」の結縁を呼びかけて自主的に大仏造営に関わることを呼びかけた点で、それまでの強権的な国家事業の進め方とは大きく異なるものであった。

当初この大仏は、国都を紫香樂（現在の滋賀県甲賀市信楽）に移して造像事業が開始されたものの、紫香樂での相次ぐ山火事や地震の頻発により、再び平城京に国都を遷し、天平17年（745年）に国分寺である大和国金光明寺（現在の東大寺）の寺域において造像事業が開始されることとなり、7年の歳月を経て天平勝宝4年（752年）盛大な開眼供養会が行われた。

大仏を安置する金堂（大仏殿）を中心とする東大寺の七堂伽藍の造

営は、その後も、延暦8年（789年）の造東大寺司の廃止まで約半世紀に亘って継続され、ようやく一応の完成を見ることとなる。聖武天皇は、この東大寺を拠点として日本仏教の隆盛を願い、唐から鑑真和尚を招くなどして戒壇院を設置して仏法の正しい布教に務め、日本国民の心の拠り所としての東大寺の存在を願っていた。

## 二 宇宙の無限大を表す大仏



東大寺へ来られる方々は、まずは、巨大な大仏殿が見たい、巨大な仏様が見たいということ、拝むというよりはいわゆる観光の発想で来られると思います。拝まずに見るだけでいいのかとおっしゃる方もあるかもしれませんが、それはそれでいいんです。つまり大仏の大きさが人々を招き寄せる力をもっている。私たちはこの大仏様の大きさに依拠して「大仏商法」をしているわけです。「大仏商法」と言えば「悪口」に聞こえますが、そうではなくて、大仏様を有効に使って仏の教えを伝え、広めていくことができる訳です。



奈良の大仏の大きさは五丈三尺（約16m）。なぜ、これほど大きなものが必要であったのか。国民の立場に立った政治を目指す聖武天皇の施策を見る限り、己の権勢を誇示するためだけでも思えない。

古来、インドでは、「四」が完全を意味する数字であることから、その乗数の十六が特別視され、また中国では、人間の身長八尺（周尺）ふつうの約4分の3）に対して、釈尊はその倍量の一丈六尺であると考えられ、日本では、最古の本格的寺院である飛鳥寺の本尊（飛鳥大仏）が「丈六」で造られて以来、主要寺院の本尊の多くはこの大きさで造像された。一方、「宇宙的な無限大に広がる真理」を説く華嚴経では、特に「十」という数字を無限大に拡大できる数字として強調している。つまり、奈良の大仏造像にあたっては、華嚴経の教えに則り、丈六の仏の大きさを十倍することによって、無限大の身長を表現しようとしたものと考えられる。丈六の十倍、十丈六尺の御身丈こそが「宇宙的な無限大に広がる真理」を説く仏像に相応しいと考えられたのではないかとされている。

東大寺の盧舎那大仏は坐像であるから、立像の十丈六尺の半分の五丈三尺の身長になるわけである。

## 二 幾多の戦火を乗り越えた大仏

聖武天皇は大仏

造像の詔の中で「事成り易く、心至り難し」と書いていますが、国中の富と権力を握っている自分（聖武



天皇）にとって大きな仏像を造ることは容易いが、この大仏造像にあたっては、一人ひとりの小さな力、心を持ち寄って大きな仏像を造り上げることが大切だと述べているわけです。

二度に亘る戦火による焼失を経てもなお、大仏はこの地にこの大きさで存在し続けなければならないという何かしらの強い意志が働いて、現在に至っているのしか思えない。このことこそが、聖武天皇の想いに繋がっていくものだと思うんです。

古く天平時代に創建され大伽藍を誇った東大寺であったが、有為転変の言葉どおり、やはり盛衰興廢の歴史を辿らざるを得なかった。

平安時代も末の治承4年（1180年）、源平抗争の兵火の為に東

大寺も大仏殿をはじめ伽藍の大半を焼失した。しかし、翌年から焼失した大仏殿を中心とする東大寺伽藍の復興造営は俊乘房重源によって着手され、上人の晩年には、東大寺は創建時の姿をほぼ取り戻した。

ようやく再建なった東大寺は再び戦火にさらされることとなる。鎌倉時代から室町時代も末になると、群雄割拠の戦国時代を迎え、大和国もまた戦乱の巷となった。永禄10年（1567年）、三好松永の乱による兵火は大仏殿にも及び、二月堂・法華堂・南大門・転害門・正倉院・大鐘楼などは残ったものの、東大寺の大伽藍を再び灰燼に到らしめた。戦国の世が静まっても大仏はなお長く雨ざらしのままにおかれ、「露座の大仏」と称された。

江戸時代も元禄5年（1692年）になってようやく將軍綱吉らの援助を受け、創建当時の約3分の2の規模にはなったものの、大仏殿の再興が成し遂げられることとなる。そこには、大仏はあくまでも五丈三尺の御身丈であらねばならず、それを安置するに足る大きさの金堂でなければならぬとする、東大寺の僧たちの強い思いがあったればこそ為さしめた再興であった。

## 二 ひたすら営み続けた「修二会」

さらに、詔には「乾坤相泰（けんこんあいやす）らかに、動植咸（ことごとく）栄えんことを欲す」と書いてあります。すなわち、国が栄えること、人類が栄えることが目的ではなく（…そのことも含まれているかもしれませんが詔には書か

れていません）、天地が平安であり、動物も植物もすべて栄えること願って大仏様を造ると言っているわけです。

天地が平安であるとはどういうことか？そのことは二月堂の「修二会」に尽きると思います。

大仏開眼供養会が行われた天平勝宝4年（752年）に始まった「修二会」は、動乱の中で世情が渾沌としている時も、さらに驚きは、戦火に大仏殿が焼失した時でさえも、一度として途切れることなく肅々と現在まで営まれ、春を呼ぶ「お水取り」として親しまれている。



修二会（出典：東大寺 HP）

治承4年（1180年）の源平抗争の兵火は、大仏殿をはじめ、ほとんどの伽藍を焼き尽くしたんです。それが12月28日です。二月堂は焼け残りましたが、「修二会」をどうするか…、「修二会」は二月にやるものです。準備の期間は一ヶ月しかありません。管長は止めろという、管長が止めろということとは国が止めろということ

です。それに反発した15人の僧侶が勝手に「修二会」をやったわけです。木も水も食べる物も悉くない。僧侶たちは、「修二会はこの間何百年とやり続けている。それを今止めて、何十年か後にお寺が落ち着いてから再開したとして何の意味が

あろうか。どんな状況の中でもやり続けることに意味がある。」そんな強い思いでやったわけです。

この「修二会」の行は、人々が意識、無意識を問わず、日常の中で犯している様々な罪を十一面観音さんの前で悔過懺悔（けかさんげ）する行なのですが、私は、単純に「春を呼ぶ」行だと思っています。春を呼ぶために懺悔をしている。春を呼ぶとはどういうことかと言えば、「風雨順時（ふううじゅんじ）」風や雨が順番通りにやってくる、つまり、季節が季節どおりやってくる。そのことによって、動植物もそれに合わせて栄える。我々はいままでに行いを省みてそれを正しながら今を生き未来を用意します。現代の環境問題、異常気象。懺悔が足りないのかもしれない。「風雨順時」これが「乾坤相泰（けんこんあいやす）」らかにして動植咸（ことごと）く栄える」ということです。大仏様の造立も修二会も同じ思いなんです。

## 平城遷都1300年祭

二月堂の修二会はあのような行法で、お松明なんかもあります。声明もあります。どちらもこれは参拝者を意識していると思います。「観光」だと思っています。だから、ここへ人を集めてアピールするというふうには考えているんです。大仏様もまさに



そうですよね。

人が観光に来ることによって、仏さんとの縁ができます。その縁というものを造るために大きな大仏を造ったわけですし、修二会もあるわけです。私たちお寺は、「観光寺院」という言葉に対して非常に何か後ろめたい気持ちを持っているけれどもそれは間違いであると思います。「観光寺院」ということの素晴らしい意味を私たちが責任をもって感じていなければ、お寺に來られている人たちに対して何も発信できないのではないかとこのように感じています。

今行われている奈良の1300年祭は、仏様との縁を結ぶ上で、絶好の機会でもあるが、お寺側として積極的な関わり方が出来てこなかったようだ。お寺側も準備期間中にもう少し積極的に取り組むべきだったかなと上司さんはおっしゃる。

行政がやっているのと、何かこう斜めに物を見てしまうところが私たちありますから、それはもうちょっと一緒に考えたらよかったの

かなということはありませんね。

お祭りというのはものすごく意味があるなど思っています。お祭りは元々、神仏に対して何かの意思があって、神仏



のバックグラウンドにある理念にお

互い畏敬の念というのがある、そこから出てきた一種の共同作業ですね。共同作業で一心同体になって盛り上がったというのがたぶん祭

りなのかなという気がするんです。だから、こうワーワーと賑やかにしていることに対してだけ、それを祭りだと解釈すると大きな間違いで、1300年「祭」と書いてあったら、なんやこのお祭り騒ぎはといった、祭りに対しての誤った認識になってしまうような気がするんです。

大事などころ、本質的なところを共同作業していくことによって一体感が出てきて、例えば、奈良ということで大仏さんが出てきて、大仏さんがなぜあるのかなということを見直していくというふうなことが起こってきた時に初めて、「風雨順時」の事を語れるのかなというふうな気がします。

## 東大寺を支える人材育成

東大寺は、100名ほどの事務職の方と20数名のお坊さんで運営し

ておられる。お寺の規模からすると随分お坊さんが少ないようにも思うのだが、お坊さんが不足しているそう。寺内には13の塔頭があるが、住職不在の塔頭もあると聞く。

明治以後、お坊さんを辞めて環俗する人が続出したようです。廃仏毀釈の影響もあって、お寺も経済的に維持していけなくなりましたね。この東大寺も同様です。明治まではこの東大寺には随分多くの塔頭があったんですが、お坊さんもいなくなり、経済的にも立ちいかなかったりで、今では名前だけが残っていないものもあって、随分と減りました。

東大寺には、一人のお坊さんは、一人の弟子を育てなければならぬ、という決まりがあります。これは、一人であって、二人であってはならないんです。

経済的に維持できないからこうした決まりができたんですね。しかし、弟子をとれないお坊さんがいたり、あるいは途中で弟子が亡くなるということもあつたりで、弟子を育てられないお坊さんも出てきます。現役の僧侶も亡くなったりますから、お坊さんの数がどんどん不足してくるといった状況が生まれてきています。

1300年祭でも、もつともっと積極的にかかわっていきたいと思っても、結果的に担当できるお坊さんがいなくて、積極的な提案もできないといったジレンマも抱えているのが現実です。

今後システムを変えていくことを考えていかなないと、東大寺のお坊さんがどんどんいなくなっていくことになり、大きな課題だと思います。

## 東大寺の役割

東大寺は華嚴宗ですよ。華嚴というのいろいろな解釈はあるんですけども、私は、その字のとおり、「華で嚴（かざ）る」ということだと思います。「嚴」というのはきびしいという字ですけど、飾るということ。これは雑華嚴浄（ざっけごんじょう）又は雑華嚴飾（ざっけごんじき）とも言いますが、「雑」、いろいろな種類の華、差別なく、すべてのい



んな華で飾る、というのが華嚴ということ。それを一体どういう意味にとらえるかといういろいろな解釈がありますし、いろんな言い方がありますけれども、

一つには、この世の中を我々の菩薩道実践の心によって飾る

ことだといわれます。菩薩道実践とはどういうことかといえますと、仏陀になろうとする気持ちでしょうね。仏陀、すなわち完全なる人格者になろうとする努力、その実践の華を咲かせようという言い方で書いてあるんです。

それって、なかなか難しそうな感じがしますが、私は、生きとし生けるものは一人ひとりが華で、それがその人であるということ、かけがえない一人ひとりの命だと解釈したらええんやないかと思えます。それが「動植咸く栄える」という聖武天皇の理解につながっていくと思ってるんです。完成されたものでなく、一人ひとりが生きているその瞬間、瞬間が華であって、かけがえない命なんだと、その命で飾っていくことだと思います。

一瞬一瞬が華であるからこそ、その一瞬を大切にしたい。つないでいかなければならない。そういうことを具体的に見える形に表すのが、大仏様であり、「修二会」の行です。

一人ひとりが華…ん？どっかで聞いたことのあるフレーズ…そうかスマップが歌って大ヒットした「世界に一つだけの花」という歌だ。

「世界に一つだけの花」という歌は、作詞をした槇原敬之さんが事件を起こして落ち込んでいる時にどこかのお寺で聞いた話（たぶん華嚴経）を基に作ったそうですが、あれも役割としては「大仏様」と同じです。しかし、あれだけ流行し



た歌も今ではそんなに歌われなくなってしまう。しかし、「大仏様」は今現在も奈良にあって、多くの人々を惹き付ける。大仏様を観ることによって、その中に秘められたエネルギーを感じてもらえることが出来ると思います。

度重なる焼失の中から立ち

直ってきた大仏殿が、そして大仏様が、此処奈良にあり続けることの意味を考え、聖武天皇が大仏造頭の詔で唱えた「乾坤相泰（けんこんあいやす）らかに、動植咸（ことごとく）榮えんことを欲す」の原点に立ち帰って、その精神を発信し続けることこそ東大寺に課せられた役割だと思えます。



と大きく減り続けただろうとおっしゃる。

顔の見えない方々からの浄財で維持されている東大寺は、社会へ向けての発信の努力が必要ということで、「総合文化センター」を建設された。この建物は、修学旅行生をはじめ、来られた方々に大仏様の心を伝える法話をしたり、地域の人たちが利用できるホールを造り、新たな収蔵庫には、法華堂の日光、月光菩薩をはじめとする仏様や宝物を納める

ことになるそうだ。

「東大寺は、歴史と規模からいえば大企業ですが、スタッフの数からいえば、中小企業ですね。」と上司さんは笑う。東大寺は、その小さなエンジンをフル回転させて「乾坤相泰（けんこんあいやす）らかに、動植咸（ことごとく）榮えんことを欲す」という詔の心を社会へ向けて発信し続ける。

取材を終えて、東大寺の境内を散策していると、修学旅行生だろうか、瑞々しくきらきらと輝いた華達の集団が、あちらこちらに咲き誇っていた。



## 世界遺産として未来に託すもの

東大寺は檀家寺ではない。維持の財源は、圧倒的に拝観料に頼ることとなる。こうした状況の中で、世界遺産に登録されていることは、大きな力となっているようだ。昭和の全盛期以後減り続けた拝観者は、今年の1300年祭の効果も含め、世界遺産の恩恵を受けていなければもつ

### 【取材協力】

東大寺庶務執事

上司 永照 師

（加々里研二）

## ・ 編集後記 ・

記録的な猛暑続きで、夏の次は秋が訪れることを忘れてしまったわけではないのですが、「関交研」秋号の発行が随分と遅れてしまいました。心からお詫び申し上げます。

それにしても、尋常の暑さではなかったですね。滴り落ちる汗をぬぐっている地域があるかと思えば、集中豪雨で甚大な被害が発生する地域がある。何だか地球の歯車がひずんでしまって、大変なことになってるようです。

大変なことになっているのは、自然だけではありません。わが子を虐待の上殺してしまう母親。100歳の長寿をお祝いしてもらってるはずの老人が、押し入れの中からミイラ化して出てくる。歯車が歪んでいるのは人間世界にも起こっているようで、人命がゲーム感覚で奪われる悲惨な事件が続発しています。人間が、人間らしさ、いや、動物が本能として持っている愛情すら失ってしまうことが心配になる今日この頃です。

こんな暗い話題が続くときは、自然の心に寄り添って、身も心も洗濯するのが一番です。そこで、今号は「観光特集」で誌面を作成しました。いろいろ、地球環境が心配される状況ですが、それでも秋は観光のシーズン。日本の秋は心を洗い、自然の声をじっくり聞くには最もふさわしい季節です。

今年はことのほか、秋が短そうです。時間をやりくりしてでも秋を満喫して心身のリフレッシュを心がけたいものですね。

企画観光部長の平嶋様、南海フェリー(株)の兜様、東大寺の上司様、そのほか、多くの皆さまのご協力で今号も発行することができました。心からお礼申し上げます。

本当にありがとうございました。

(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

2010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>