

所感



近畿運輸局長
石津 緒

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10月1日付けで原前局長の後任として近畿運輸局長に就任いたしました石津でございます。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、東日本大震災及び台風12号に伴う豪雨等によりお亡くなりになられた方々に改めてお悔やみ申し上げますとともに、負傷された方々のご回復をお祈り申し上げます。

東日本大震災の発生後、国土交通省として交通・運輸分野において、緊急物資輸送を全日本トラック協会へ依頼、船舶による自衛隊、警察、

消防等の救援隊や緊急車両の輸送、また、被災地での物流管理のための専門家を派遣する等対応いたしました。

当局におきましても、当局管内の交通事業者への影響に関する情報収集はもとより、自動車の廃車手続などで相当な混乱を生じていた宮城運輸支局に、4月から9月まで率先して多数の職員を派遣し、支援してまいりました。



フェリーによる自衛隊の災害派遣

事故により、関西でも観光需要が大きな影響を受け、特に訪日外国人は前年比5割以上の落ち込みとなりました。これを受け当局では風評被害・国内旅行自粛対策として、4月及び5月には、知事、政令市長、経済団体、関係事業者と観光庁幹部との意見交換会を開催し、7月にビジット・ジャパン地方連携事業として、北京、上海での関西の行財界のトッププロモーションや4政令市とユー・エス・ジェイの官民連携による東アジアのメディア・旅行会社の招請事業等を積極的に推進しております。

西日本においても、東海・東南海・南海地震の発生が懸念されており、当局においても想定訓練を行うとともに、津波遭遇時の対応に役立てていただくよう東日本大震災による津波に遭遇した船舶の体験や教訓を取りまとめた事例集を作成するとともに、9月にシンポジウムを開催した

ところでは。

また、台風12号に伴う豪雨は紀伊半島に未曾有の被害をもたらしました。当局では、災害対策本部を設置し、被害情報や運行情報の収集・公表に努めるとともに、甚大な被害のあった新宮市と那智勝浦町に飲料水の支援を実施しました。

今回の台風で、熊野那智大社や熊野参詣道など世界文化遺産である史跡や文化財等も大きな被害を受け、鉄道・道路の寸断により宿泊客のキャンセルが相次ぐとともに被害のなかった周辺の観光地や温泉地でも旅行者が減少する状況にあり、風評被害を払拭するための支援内容を検討しているところでは。

2 観光振興について

次に、観光振興についてです。

当局といたしましては、大震災や台風12号の影響に対する風評被害・国内旅行自粛対策、デジタル・ジャパン地方連携等事業をはじめ、訪日外国人旅行者の増大、国際競争力の高い魅力ある観光地づくりなどに取組んでまいります。

3 公共交通機関のネットワークの拡充・利便性向上について

次に、公共交通機関のネットワークの拡充・利便性向上についてです。

鉄道事業におきましては、既存の都市鉄道施設を有効活用し、平成24年度末竣工予定の阪神三宮駅大規模改良事業及び平成30年度末の開業を目指したおおさか東線の放出以北の旅客線化事業の推進に取り組んでまいります。

また、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の調査につきましては、なにわ筋線の需要予測・費用便益分析・収支採算性等を調査した昨年度に続き、今年度は他路線との相乗効果、コスト縮減、閑空アクセス時間の短縮（既設路線の改良）等なにわ筋線の整備効果の一層の発現につながる可能性の高い課題について優先的に深度化を図ってまいります。

4 地域公共交通の確保・維持・改善等について

次に、地域公共交通の確保・維持・改善についてです。

平成23年度に、生活交通の存続が危機に瀕している地域等において、地域の特性・実情に最適な移動手段が提供され、また、バリアフリー化やより制約の少ないシステムの導入等移動に当たった様々な障害（バリア）の解消等がされるよう「地域公共交通確保維持改善事業」が創設され、当局としても、地方のバス路線など生活交通の確保・維持や鉄道駅のバリアフリーなどの改善の取組を更に支援してまいります。

また、バリアフリー対策としては、鉄道駅や小学校等におけるバリアフリー教室の積極的な開催等を通じ、「心のバリアフリー」も併せて推進してまいります。

5 物流・環境対策について

次に、物流・環境対策についてです。

物流については、関西の産学官が一体となった「国際物流戦略チーム」を中心に、関西国際空港の活用促進、国際コンテナ戦略港湾に選定された阪神港の機能強化等に取り組んでまいります。また、「グリーン物流パートナーシップ推進事業」、モーダルシフト等の促進によるCO₂排

出量削減、「物流総合効率化法」を活用した営業倉庫等の拠点集約などの取組を進めてまいります。

環境対策については、政府の中期目標である2020年までの温室効果ガス排出量25%削減に向け、当局の環境行動計画の重点事項として取り組みを進めており、マイカーから公共交通機関等への利用転換を図る「エコ通勤」の推進、環境保全と経



ALL KANSAI 「食」輸出セミナー

営向上の両立を目指すグリーン経営の運輸事業者の認証取得の拡大などに努めてまいります。

6 交通運輸サービスの発展について

次に、交通運輸サービスについてです。

バスサービスでは、地域の実情に応じた公共交通の確保及び利便性の向上を図るため柔軟な支援を行うとともに、需要拡大に向けて連節バスを含むBRT (Bus Rapid Transit) の導入の取組を推進するとともに、日本バス協会が今年度から始めた貸切バス事業者安全性評価認定制度を広く旅行業関係者や利用者にも認識していただくよう支援してまいります。

タクシースerviceについては、地域公共交通機関であるタクシースの適正化・活性化を迅速かつ着実に進め、利用者にとって安全・安心、快適・便利なサービスを実現するため、供給過剰対策、過度な運賃競争対策、コンプライアンスの確保に向けた取組を実施するとともに、地域協議会が作成した地域計画の実施状況とその効果を検証してまいります。



タクシー不法駐車取締り

トラックサービスについては、適正化実施機関との連携を通じたコンプライアンスの徹底、荷主とのパートナーシップ会議等を通じた適正取

引の推進といった施策を進めてまいります。

また、運輸事業振興助成交付金については、当該制度の透明性の向上等を図るため、平成23年9月30日に「運輸事業の振興の助成に関する法律」が施行されました。当局としましては、適正な交付がなされるよう引き続き各府県に要請を行ってまいります。

自動車整備・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導入しているワンストップサービスに関しては、全国的に利用率を伸ばしており、稼働地域の中でも特に近畿圏は60%近い利用率を達成するなど先導的役割を果たしておりますが、更なる利用促進を図るとともに、未稼働地域における早期導入を図ります。また、自動車の



先進安全技術フォーラム

安全の確保及びユーザー保護の観点から、先進安全自動車（ASV）の普及促進、リコール制度の確実な実施等の不正防止に係る指定自動車整備事業者等に対する指導・監督の強化に努めてまいります。

フェリー・内航海運は、輸送需要の低迷や燃料油価格の高騰などにより、厳しい経営環境にあります。国民生活や経済活動にかかせない人・物資の

輸送を担う基幹産業であるとともに、低炭素型社会の実現に向けたモーターシフトを担う重要な輸送モードの一つとして維持・活性化等に積極的に取り組んでまいります。

また、海上輸送と陸上輸送の結節点である港湾において、貨物の荷役作業を行う港湾運送事業の効率化を推進してまいります。

内航船員については、高齢化の進展による船員不足の解消を図るため、内航海運事業者や教育機関等の関係者と連携し、内航船員を志向する若者が増加させる取り組みを行い、内航船員の確保に努めてまいります。

また、円高による影響などが懸念される造船所や船用工業界のさらなる活性化のための検討を進めるとともに長年培われた技術・知識を次世代に受け継ぐため、魅力ある業界造りに努めてまいります。

7 公共交通機関の安全確保について

最後となりますが、これまで申し述べた種々の施策は、交通運輸分野の安全・安心の確保を大前提としたものであります。

このため、引き続き運輸事業における各事業者への安全指導、監査等の強化充実に取り組むこととしております。一方、事故等を未然に防止するためには、事業者自らが安全性の向上に向けて、高い意識と、積極的な安全対策への取り組みが重要であります。このため、運輸安全マネジメント評価の着実な実施等による安全思想の普及・強化に取り組んできたところであり、引き続き、本制度の浸透・定着に努めてまいります。

鉄道については、鉄道運転事故の3割削減の達成に向け、運転事故全体の40%を占める踏切障害事故、50%を占める人身障害事故の減少を図るべく、鉄道施設等の安全性の向上、運転保安設備等の整備、鉄道事



可動式ホーム柵の設置

業者に対する保安監査の実施等の施策を推進するとともに、踏切道の立体交差化や構造改良、歩行者立体横断施設の整備促進、踏切保安設備の整備、さらに踏切道の統廃合等の促進に努めてまいります。

自動車交通については、平成21年3月に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年間で死者数及び人身事故を半減、飲酒運転ゼロと

いった目標を設定しました。当局においては、各種施策に取り組んでいくところでありますが、平成22年の近畿管内での事業用自動車の交通事故は前年に比べ増加し、その対策が喫緊の課題となっており、取組を一層強化するため、昨年12月に「近畿グリーンナンバーセーフティープラン2010」を策定し、「事業用自動車総合安全プラン2009」に掲げられた施策の浸透・定着、コンプライアンスの徹底、IT・新技術の更なる普及促進等の対策を確実に実施してまいります。また、自動車点検整備推進運動等の機会を捉えて自動車利用者への点検整備の推進を呼びかけてまいります。

海運については、大型長距離フェリーや危険物積載船等に対し、安全設備、訓練等が適正に維持、実施されていることを確認するため、立

ち入り点検を実施してまいります。

我が国に寄港する外国船舶に対してはポートステートコントロール（PSC）を行い、外国船舶の航行安全の確保と海洋汚染等の防止に努めてまいります。国際航海を行う船舶には、海上におけるテロ防止・保安体制を整備・維持してまいります。

8月の天竜川の川下り船転覆事故を受けて、保津峡や熊野川の川下り船の安全指導を行ってきたところですが、さらにプレジャーボートを含めた小型船舶を対象にライフジャケットの着用推進等、安全対策に力を入れてまいります。



船舶への立入監査

8

おわりに

以上、就任にあたり、私の所信を申し述べましたが、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。

今後も、当局の行政の推進に関し、皆様方からの一層のご支援、ご協力を心からお願い申し上げます。

● 関西勤務にあたって ●



神戸運輸監理部長

和田 昌雄

1 県民性と安全性

ケンミンショーというテレビ番組をご覧になったことがありますか？ある県で生まれ育った住人にとっては当たり前のことでも、他県の人から見ればなんと不思議な風習、食文化に思えることか。これを地元の取材とかで面白く仕立てたものです。

「えーっ！これってあたりまえのことではないんですか。」という、決まり文句が毎回繰り返されます。

今回神戸で勤務させていただくよりもずいぶん前の話ですが、鉄道の置き石事件が頻発して、どう対応すべきかを話していたとき、ある担当者が「この県では置き石が多いんですね……。」と。

一瞬唖然としながらも、「そうか、置き石が多いんですか。ケンミン

ショーでも、この県の人は、えーっ、鉄道に置き石って、これって普通のことじゃないんですかー、とか言うんだろうか……。」と返したものの、これはいただけません。もちろん、鉄道の保安度向上の観点からは、ですが。

置き石を防ぐには警察の巡回巡邏では不十分であり、張り込みによる定点観察が有効であるという正則な対応策は、あとで詳しい担当者から聞きました。それを、「この県では多いんですよ」、で終わってしまっただけは、そこから先に議論が進みません。置き石を地域の特性と考えてはいけません！そのような考えは、ある種の思考停止状態と言ってもよいのではないのでしょうか。

また別のあるとき、運輸安全マネジメント評価でバス事業者を訪問させていただいたのですが、その日一日安全に運行を終えて、バスが車庫に帰ってからの事故が多いので、標語にして運転席に張っている、とお話を聞きました。ここで、「車庫に帰ってからの事故って多いんですよ」と相槌だけでおわらせた担当者、これもまたいけません。この場合には、どんな標語をどこに張って事故を減らしたのか、しっかりと聞いて他でのインタビューの参考にしてほしいところです。

平成18年の運輸安全一括法の施行で誕生した運輸安全マネジメント制度。交通機関の安全性向上に一役買っていることはご高承のとおりです。事業者の貴重なお時間をいただいていたインタビューですから、我々がお役に立てる「強み」を發揮したいところです。その一つは、横断的にいろいろな実例を知っていることと理解しています。貴重な安全ネタを仕入れるせっかくのチャンスを逃すことはありません。

さて、海の仕事が多かったにもかかわらず、柄にもなく陸上交通の話題となってしまうましたが、ここで海「安全」ご当地ということであれば、実は今回の神戸の在勤中に訪れてみたい場所があるのでご紹介（？）したいと思います。淡路島の南4.6キ、紀伊水道北西に位置する小さな島、沼島（ぬしま）です。

一説には、伊弉諾尊（いざなぎのみこと）・伊弉冉尊（いざなみのみこと）の国生みの神話にも出てくるオノゴロ島ではないかとも言われているようです。また、浪速の食通をうならせる鱧の産地としても知られるというこの島に、行ってみたいと思ひあたりました。



沼島の上立神岩

昭和29年に起きた有名な洞爺丸の海難のかけに隠れてあまり話題になりませんが、4年後の昭和33年に南海丸という旅客船がこの島近くで遭難して、乗客乗組員合わせて167人が犠牲となられたことを当時の新聞で知ったときに、この島の名前を目にしたからです。

その後幸いにして我が国では100人を超えるような犠牲者が出る海難事故は発生していませんが、この海難事例を読み返す度に、改めて国

土交通省の行っている安全行政そのものや、気象・海象条件の最新情報をえて運航を始めることなどの重要性を再認識・再確認いたします。

（註）

南海丸（494ト）は南海汽船所属の旅客船で、昭和33年（1958年）1月26日午後5時30分、強風注意報が出ていた徳島県小松島港を出港し和歌山港へ向かいました。午後6時28分、突然VHF無線電話で「南海丸危険」を20回、「南海丸SOS」を10回連呼した後消息を絶ちました。当時、海上は平均15〜20ミの強風が吹き、平均波高は4〜5ミだったと推定されています。小松島海上保安部の巡視船や漁船が搜索し、翌々日の1月28日午後4時、沼島の南西4.5キ、水深40ミの海底で沈没していた南海丸を発見しました。乗客139人、乗員28人の167人全員が死亡または行方不明となりました。

南海丸はこの海難の起きる2年前1956年3月に就航した新しい船舶でした。

通常の直行コースと異なり、海が荒れている時の常として、沼島の北を通るコースをとるので、和歌山到着が10分遅れる旨、やはり無線で連絡があったと神戸地方海難審判理事所の調書にあります。同調書によれば、最終的な原因は不明とのことでした。

2

関西勤務

この度の関西への異動にあたって、改めて振り返ってみますと、昭和53年に入省して当時の近畿海運局に2年間勤務しましたので、今回はそれ以来実に、三分の一世紀（33年）ぶりの近畿地方での生活となります。箱根を越えての生活が初めての当時は、なぜおでん（否、関東煮）に「は

んぺん」が無いのか？なぜゆで卵と言わず「にぬき」と言うのか？なぜたぬきは蕎麦できつねはどうどんと決まっているのか？といった関西への入門レベルの疑問が、あたかも山陰地方の山に当たって雲が次々に湧き上がるように出現してきました。気取らずに一言で言えば慣れなかったということだと思います。東京と並ぶ大都市であり、目で見える風景が同じようなので尚更だったのでしょうか。ただ、2年間大阪で暮らしているうち、飾らず、常に本音を語り、合理的なものごとを考える習慣、なによりも大阪に代表される近畿地方のパワー、活力にだんだん自分自身も馴染んでいった気がします。これと並んで、どのチャンネルでもかまりの面白さを誇る関西のテレビ番組のファンになったことも、私として地域に同化することに対する貢献度「大」といえるでしょう。

大阪勤務を終えた後も、出張で訪れた際などには、いつも関西のパワーを感じましたし、それを吸収して元気になっていく自分を発見することもあり、挨拶の場でも公言しておりました。

ただし、関西弁だけはいつまでも上達せず、うまく話しているつもりでも、聞いている人からは「お客さん、関東地方のかたですね！」とこ



鉄人28号モニュメント

れもケンミンショーの番組に出てくる、眼光鋭いバーテンダー氏のようにすぐに見抜かれてしまったのは我ながら語学的センスのなさのなせる業と反省しています。
今回の赴任では多少なりとも上達したいものです。

さて、今年、2011年夏の関西の印象はどうかと申しますと。二度の大震災、電力不足にも負けず、やはり元気な関西地方は健在であると感じます。人工衛星を作ってしまう東大阪の中小企業の元氣。在阪キー局の朝のテレビ番組も飾らず本音でやっているのが本當にうれしくなっていました。

今回の勤務地神戸も以前暮らした大阪と同じというわけではないでしょうが、その微妙な違いも研究しつつ、3分の1世紀前には無かった、あるいは知られていなかった施設、すなわち、復元された大極殿、箸墓古墳、平清盛ゆかりの地、一見モスクのような北港地区のゴミ処理場、鉄人28号モニュメントなど、京阪神の観光地や話題のスポットを巡りつつ、かつまた、趣味としております温泉巡りや日本橋電気街なども訪れて、今回の関西での自由な（ふふッ）単身赴任生活を楽しみたいと思います。ケンミンショーの最後の方に出てくる転勤辞令で全国の旅をする東（あずま）某のように。



平清盛像と琵琶塚