

二〇一〇年度懸賞論文審査報告



審査委員長 斎藤 峻彦

2010年度における「関交研懸賞論文」には4編の論文の応募があり、これら論文については、6名の審査委員による個別の審査のプロセスを経て、2010年12月20日に審査委員会が開催され、厳密な審議を行った結果、廣瀬有希さん（姫路獨協大学医療保健学部理学療法学科）の論文「離島の旅客船および乗船ゲートにおけるバリアフリーの現状と課題」が第1位に選定され「優秀賞」の受賞が決定した。以下では、今回の応募論文に関する審査および評価のポイントを中心に、当懸賞論文の審査報告をさせていただく。応募された方々には今回の懸賞論文への応募に対し感謝を表するとともに、日頃から運輸交通・観光の研究に研鑽を積まれていることに心から敬意を表する次第である。

● 評価軸の客観化・厳密化

優秀賞の受賞作となった廣瀬論文は、瀬戸内海の離島航路に就航する旅客船と離島航路に使用される港湾に焦点をあて、高齢者や障がい者が

段差Ⅱ笠岡港の場合は最大50cmの段差Ⅱが表れるため、バリアフリーのガイドラインに沿ったスロープの設置が急務であるだけでなく、人的介助のようなソフト面の対策で不足の分を補うことが必要としている。

著者はまた、施設の点数評価だけでなく、離島航路を運営する事業者2社に対し質問票を準備し、車椅子利用客等が乗下船する際の船員および陸上職員の対応について聞き取り調査を行っている。その結果、詳細な対応マニュアルを整備しているかどうかの点で事業者間格差があったことを示す一方で、人的介助の充実をハード施策の改善に代替させる方法については利用者側の心的負担の増加につながる可能性があるとして、ハード施策の重要性について認識することの必要性を論じる。最後に、研究の結果、バリアフリー化に対する個別的な努力が積み重ねられていることを前向きに評価しながらも、全体として改善の余地がまだ多く残され、とくに利用者の少ない港湾におけるバリアフリー化の遅れが目立っていると結論づける。

● 運輸交通・観光政策に 有益な情報を提供した廣瀬論文

審査委員会において廣瀬論文はまず、本懸賞論文の募集理念に高い適格性をもつこと、交通基本法に関連した昨今の議論と整合し重要性をもつ研究テーマを扱ったこと、本研究の成果がこれからの運輸交通・観光政策にとって有益な情報を提供していること、などの点で高い評価を受けた。また、研究に対する緻密な取り組み、評価方法の客観性と適切さ、観察力の鋭さ、丁寧な論述、事前の勉強を含め調査のための周到な準備

車椅子を利用する場合を想定して、これら施設に関するバリアフリーの達成度を評価し、改善のための課題を明らかにしようとした研究論文である。研究の対象として、笠岡港（岡山県）・真鍋島（本浦港・岩坪港）および姫路港（兵庫県）・家島（真浦港・宮港）の2つの離島航路を選び、これら航路に使用される船舶および港湾施設―乗下船に使用される乗船ゲート、に関する評価を行っている。船舶に関しては当該航路に就航中の3隻の船舶だけでなく、家島航路を運航する事業者が保有するバリアフリー船1隻も評価の対象に加え、バリアフリーの達成度に関する評価軸の客観化・厳密化をはかっている。

4隻の船舶および6港湾の乗船ゲートに関するバリアフリーの達成度は、著者が案出した項目別点数制を用いて評価される。点数は項目別の得点数で表され、船舶に関しては、出入口や通路の幅員、手すり、扉、トイレなどの状況、車椅子スペース、床面の素材などの項目を選び、また乗船ゲートに関しては、スロープの勾配、段差、幅員、手すり、点字ブロックなどの項目が評価の対象とされる。その結果、普通船であれば高速船であれ、在来型の船舶とバリアフリー船との格差が明らかとなり、とくに就航中の3隻に関してはスロープや手すりの点でバリアフリーのガイドラインに即した施設の充足が必要であるとしている。小型船の場合、バリアフリーへの対応に困難が多いものの、通路の荷物がバリアとなる可能性に関しては、空港連絡の列車などに見られるラゲッジスペース設置を提案している。

一方、乗船ゲートに関しては、真浦港の得点が高いこと、滑りやすさへの対応ではすべての事例で評価が高かった反面、利用客数の少ない港湾ほどバリアフリー対策が遅れていることを指摘し、浮桟橋を用いない姫路港・笠岡港においては潮の干満により乗車ゲートに急勾配や大きながなされていること、などの点も高く評価された。当該航路には使用されていないバリアフリー船を評価の対象に加え、評価の客観性の高めたこと、バリアフリーのガイドラインを超えたプラスαを目指そうとする前向きな姿勢、研究や調査の意義を相手方に伝え、調査の協力を得るとともに事業者に対する聞き取り調査を行うなど、実地調査に寄せる高い熱意と大きな努力を感じさせること、なども審査委員の高い評価を伝えるものである。一方、バリアフリー化の改善の必要を指摘した各種の提言を体系的にまとめることが必要、「離島」の定義に関わる議論や「社会参加」に関する議論が十分深められていない、実地調査の事例数が少ないため、外洋離島の事例などを加え研究対象のバリエーションを増やす必要がある、などの意見や注文も出された。とはいえ、これらの指摘は、本研究の今後の深度化への期待感と表裏一体の関係で表現されたものである。

以上のように廣瀬論文は本懸賞論文における優秀賞受賞にふさわしい品質の高い研究成果であり、著者の努力を讃えるとともに受賞に対しお祝いを申し上げたい。

● 審査結果を左右する ストーリー性・論理性・深度化

一方、応募論文の中には、残念ながら受賞に至らなかったものの、水準の高い論文や研究に大きな努力が注がれ有益な結論に到達した研究論文も含まれていた。ただし、受賞作に多くの点で遜色のない論文であっても、研究全体を流れるストーリー性や論述における論理性の弱さ、あ

るいは研究方法におけるある種のバランス感覚の欠如や深度化不足、物足りなさ、のようものが審査結果を左右する原因となったことについては一言付け加えておかねばならない。実地調査に関しても、取りあえず調べてみた」といったレベルの調査ではなかなか説得性の高い結論は得られにくい。準備不足が原因だろうが、調査や取材の方法が十分に練られていない場合も同様で、研究から得られた結論や提言は重要な調査項目の欠如であるとか評価方法における不合理な要素の存在によって大きく左右され、現実離れした評価結果を招いたり、当初の問題認識と研究結果との不整合を生じたりする原因となりやすい。

【優秀賞】

『離島の旅客船および乗船ゲートにおける バリアフリーの現状と課題』



姫路獨協大学
医療保健学部 理学療法学科
廣瀬 有希

論文要旨

本研究は、離島と本土を結ぶ唯一の公共交通機関である旅客船と乗船ゲートについて乗下船の際の不便や、改善点を明らかにすることで、離

島という特殊な環境下であり、かつ高齢化の進んでいる地域の高齢者や障がい者の社会参加を改善させる一手段となることを目的とした。調査対象の船舶は、岡山県笠岡市の本土と真鍋島を連絡している三洋汽船株式会社の普通旅客船「ぷりんす」と高速船「せと」、兵庫県姫路市の本土と家島を連絡している高速いえしま株式会社の旅客船「まうら」とした。なお、比較対象として同社のバリアフリー船「しろやま」の調査も行った。調査対象の乗船ゲートは、笠岡港、真鍋島の岩坪港、本浦港、姫路港（2か所）、家島の宮港、真浦港の各港の乗船ゲートとした。方法は、現地に赴いて実施した実測調査と質問紙法による船舶会社への択一解答式質問調査を行った。

過疎の進んでいる離島では、船舶や港が唯一の公共交通機関であるにもかかわらず、船舶側も港湾側も脆弱な現状（体制）であることがわかった。船舶自体においてはバリアが多数存在し、また、乗船ゲートでは、障がい者や高齢者だけでなく健康者にとっても危険を伴う可能性がある状態であるということがわかった。ソフト面に対しても口頭による指示だけであるため、適切な確な作業手順ではない可能性が考えられる。しかし、真鍋島では人と人の触れ合いにより利便性や安全性を確保しており、心温まる場面が見受けられた。そして本研究を進めていく上で、ハード面とソフト面のいずれにおいても改善できるヒントが見つかった。そのため、今後の港湾整備において、港湾のバリアフリー化が進んでいき、障がい者や高齢者が利用しやすい港湾設備となっていくことを期待する。

Keyword バリアフリー 離島 船舶

第5回 かんこうけん コロキウム colloquium

当センター主催の第5回かんこうけんコロキウムが、平成22年11月15日に（財）大阪陸運協会会議室にて開催され15名の参加を頂きました。

今回は、国土交通省神戸運輸監理部の磯崎海事振興部長を講師にお迎えして、「国土交通省政策集2010」に見る海洋関係政策と地方における取り組み例というテーマでご講演を頂きました。その概要をお伝えします。

●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、第5回かんこうけんコロキウムにご出席頂きましてありがとうございます。また、いつも大阪陸運協会にはこの会場をご提供いただきましたありがとうございます。

賛助会員の皆様、行政の方々にも多くご参加頂いておりますが、本日は神戸運輸監理部の海事振興部長の磯崎様に快く講師をお引き受け頂いた次第であります。初参加の方もいらっしやいますので、色々なご意見をお聞かせ頂きたいと思っております。よろしくお願い致します。

●基調講演《概要》

「国土交通省政策集2010」に見る 海洋関係政策と地方における取り組み例



国土交通省神戸運輸監理部
海事振興部長 磯崎 道利

只今ご紹介頂きました神戸運輸監理部海事振興部長の磯崎でございます。お招き頂きまして有難うございます。本日は「国土交通省政策集2010」に見る海洋関係政策と、地方における取り組み例ということで、国土交通省の海事関係の

取り組みをピックアップして皆様にお伝えし、また、関西地区、特に神戸カンナでの取り組みをご紹介します。したいと思います。

国土交通省政策集2010策定の意義

政権交代後、国土交通行政を大胆に展開するということが、初めて策定した重要政策集ということで、国土交通行政の全般的に取り組みもうとしている方向性を示しており、3本柱で、体系的に整理されております。すなわち「Ⅰ・国土交通行政の大変革」、「Ⅱ・環境・くらし関連政策」、「Ⅲ・安全

「国土交通省政策集2010」策定の意義

- 政権交代後、国土交通行政を大胆に展開するべく国土交通省が大きな舵を切ったから初めて作成する重要政策集。国土交通政策全般の目指すべき方向性を示すとともに、特に今年度から来年度にかけて、重点的に取り組もうとしている具体的な政策を網羅
- 国土交通省の重要政策を「Ⅰ・国土交通行政の大変革」「Ⅱ・環境・くらし関連政策」「Ⅲ・安全・安心・セーフティネット関連政策」の3本柱で体系的に整理
- 6月17日に国土交通省成長戦略会議からいただいた「国際展開・官民連携」「航空」「観光」「住宅・都市」「海洋」の5分野に係る提言については、国土交通省の政策として、しっかりと取り込み
- 今後、本政策集2010の表現を踏まえ、平成23年度概算要求、税制要望、法令改正等に取り組む

「航空」、「観光」、「住宅・都市」、「海洋」という5分野をしっかりと取り込んでいます。本日は海洋という分野を取り上げて、皆様にご紹介します。

本日の資料では、海運力の発揮ということが関連します。世界の成長産業である外航海運は非常に伸びており、その外航海運の伸びを日本の成長に取り込む、その為に外航海運の国際競争力を強化するというのが必要で、我が国の外航海運を支える海技人材の確保、育成、内航海運の競争力を高めるということが重要です。

内航海運の競争力強化に向けた安全・環境性能向上対策

平成23年度の概算要求について、内航海運の競争力強化に向けた安全・環境性能向上対策として、1500万円を新規要求しております。これは船橋（操縦席）の配置に関して、ガイドラインを作る、或いは、航行区域（船の走る場所）を見直し、効率的運行ができるようにするということです。

内航海運の現状として、事業者の99%は中小零細企業です。燃料の高騰により競争力が低下しているのが現状です。また、二酸化炭素の排出を削



減させるため一生懸命をやっているが、運輸部門が20%を排出しているということで、内航海運も含まれることから、これを減少させるために内航海運も対策を実施して競争力をつけたいといけないうことです。

航行区域の改善については、これまでは陸地に沿って航行していたのが、まっすぐに走れるところもあるのじゃないかということで、改善すれば走る距離が短くなり、二酸化炭素の排出も減るのではないかと言う研究です。

船員教育、雇用促進の分野では、9億円を要求しています。即戦力を備えた船員の養成に向けた内航用練習船の整備と

いう特別枠で要求しています。特別枠は一般予算を10%減額して、削った分を原資に特別枠を作り、

より、地域公共交通維持事業、バリア解消推進事業、交通調査事業というものに分けて、離島だけでなく、バス、鉄道、離島航路など全部含めて検討し援助しますという方向で予算要求をしています。

「若者の海離れ」「海技の伝承も危ぶむ」「青少年に海に親しんで貰う」

次に海事地域人材確保連携事業について、神戸海事地域人材確保連携協議会の取り組みを紹介したいと思います。



平成19年に海洋基本法が成立し、国は安定的な海上輸送の確保を図るため、日本船籍の確保と船員の育成確保

なっています。

現状については、船員は高齢化しておりアンケートでは若者の海離れということが一つの原因として分かりました。造船に関しても高齢化が進んでおり、海技の伝承も危ぶまれております。

このままでは船員がいなくなり、船は造れても船員がいけないという事態もありえ、青少年に海に親しんで貰うということで、学校教育と連携し人材育成やPRをするため、平成20年に神戸海事地域人材確保連携協議会を立ち上げました。事務局は神戸運輸監視部と神戸市等です。教育委員会や旧商船大学である神戸大学、倉庫業界や船舶業界などにも全面的に協力して貰っています。

平成20年度は、中学生用、小学生用と2種類の教材を作りました。これらは神戸港で働く人達を理解できるようにA4版で30頁位ある、絵をふんだんに使ったものです。これらを小学校に2万部、中学校に2万部配布しました。

配布しただけでは不十分で上手く使うことを考えました。まず、子供らに神戸港に来てもらい、観光船に乗って港を見ながら、教材を見て働く人の説明、港の状況の説明を受ける港学習会を初年度は中学校1校、小学校5校に実施しました。

色々と案を出し政策コンテンツにより、良い政策からやるということです。

この特別枠を使って、内航の練習船を整備する計画です。今の練習船は、航海訓練所が所有している大成丸という船齢30年になる外航船員用の船で、図体が大きすぎて小回りが利かないということがあります。新練習船は船体を極力小型化して、水深が浅いところも航行でき、タグボートが無くても入出港ができる内航に即した小型の練習船を造るといことで、要求しています

船員の雇用促進事業については、外航船員も内航船員も少なくなつて、かつ高齢化も進んでいるので、ある一定の条件を備えた会社については、船員を雇ってトレーニングするのを補助します。外航日本人船員（海技者）確保育成スキームということで、船員教育機関の卒業生を対象に外航商船での実務訓練をし、即戦力として活躍できる船員としてキャリア形成を図る、外航船員向けの施策も行っています。

離島航路の維持・構造改革、フェリー等による地域交通の活性化ということで、今までの離島航路の補助は期間限定の立ち上げ支援、広域幹線に限定、事後的な補助が中心だったのが、見直しに



また、港まで来れない人もいますので、海技の専門家などが学校に、出向き、出前授業で、この教科書を使って行う出前授業

を、中学校2校で行いました。平成21年度は、アンケートを踏まえて、教科書の再改訂を行いました。

アンケート結果ですが、小学生については港のことが良くわかったというのが港学習会で32%、出前授業では6%と、小学生には出前授業よりも港学習会が効果的だと分かりました。

中学生については、海や港で働いてみたいという回答が平成20年度は12%、平成21年度は27%と増加しており、教材の改定の効果とも思っています。

神戸海事広報大使の任命



平成22年3月31日 任命式

●神戸市の行事に参画
①造船産業大会への参画。
②高松沖で海祭の祭典に参加し、小学生5年生、6年生の子供達に海のイベントに参加して貰い体験したことを、子供たちの言葉で、ホームページなどで市民に発信し海をPRしています。今年6月に瀬戸内高松沖で海の祭典2010というものがあり、そこでの各種イベントに参加し神戸海事広報大使の宣伝もしました。神戸では、進水式への出席や

神戸海事広報大使の活躍②



●神戸市の行事に参画
①造船産業大会への参画。
②高松沖で海祭の祭典に参加し、小学生5年生、6年生の子供達に海のイベントに参加して貰い体験したことを、子供たちの言葉で、ホームページなどで市民に発信し海をPRしています。今年6月に瀬戸内高松沖で海の祭典2010というものがあり、そこでの各種イベントに参加し神戸海事広報大使の宣伝もしました。神戸では、進水式への出席や

巡視船入港 セレモニーへの参加なども行いました。神戸運輸監視部のホームページの大使のコーナーを設けて、体験写真や大使自らの感想を掲載しています。このような活動を地道にやっていますが、直ぐに結果が出るものではありませんが、10年20年先を見据えて行っています。

海事産業における神戸運輸監視部長表彰制度の創設

～ H21年度よりマルエクスパート&マルエクスパート表彰スタート ～

●我が国の海事産業(造船・船用工業、船員、港湾運送業、倉庫業)の発展は、海事産業の現場業務に従事する技能者の長年培われてきた経験と知識により高い技術が維持され、各分野において高い収益やサービスが提供されてきた。
●一方、海事産業が若者にとって魅力ある産業とはいえない状況にあり、業界を支えてきた現場技能者の高齢化等により次世代への技術の継承が大きな課題とされている。
●こうした状況を改善する方策として高い技術を持つ現場技能者を国が顕彰する制度を創設することにより技能者としての誇りや誇りとする。

●海事産業の質の高い技術力と優秀な生産性を維持するために、新たな「神戸運輸監視部長表彰制度」を創設

表彰対象者(表彰)	表彰
●造船業(造船業(造船)・船用工業)	●造船業(造船業(造船)・船用工業)
●船員	●船員
●港湾運送業	●港湾運送業
●倉庫業	●倉庫業
●造船業(造船業(造船)・船用工業)	●造船業(造船業(造船)・船用工業)
●船員	●船員
●港湾運送業	●港湾運送業
●倉庫業	●倉庫業

表彰することにより、その技術者に誇りや励みを与えることを目的に行っています。海事産業ということで「造船・船用工業」、「船員」、「港湾運送業」、「倉庫業」の4分野を表彰しております。

海の日(7月20日)前後に実施される国土交通大臣海の日表彰式に合わせ表彰をしています。

その後、表彰された人の顔写真と功績を神戸の神戸海洋博物館で2〜3か月間、掲示するということもしています。

研修センターの創設・工業高校との連携

造船業において若手に如何に技術を伝承するかということが大きな課題となっており、其の対策として、平成20年度に相生に研修センターを創設し、平成22年度から新人等の研修を始めました。今まで大きな造船所では、会社で研修し養成していたのですが、今はそういうわけにはいなくなりました。また、中小の造船所では教育するための人が少なくなつたということもあり、このような研修センターを作り、各社の若手技能者をまとめて研修を実施しています。

造船における技能継承・人材育成事業

●我が国の造船・船用工業は、国内経済、雇用、技術継承等に重要な役割を果たしている。
●一方、事業継承が中心の企業が多岐にあり、後継への技能継承等が地域での課題。
●造船業が中核となっている地方都市においては企業継承がそのま地域経済となる。

【相生技能研修センター】の創設

(設置地域:相生、因島、今治、大分、横浜、長崎)

相生技能研修センター
●新人等教育研修
●専門技術研修
●地域の中小企業等への施設や人材の活用
●地域毎に自主運営

●立地研修
●マスコット研修

●また、若者が造船関係に興味を持つように、中学校、高校で、特別授業を実施しています。兵庫県内の工業高校に造船所の最

阪神港の国際コンテナ戦略港湾としての必要性

地勢的、経済的観点から首都圏を中心とした東日本と関西圏を中心とした西日本

東西之繋ぎに戦略港湾が必要

西日本
人口:6000万人
GDP:234兆円

東日本
人口:8700万人
GDP:285兆円

●西日本(西側)の発展
●東日本(東側)の発展

●西日本(西側)の発展
●東日本(東側)の発展

阪神港の国際コンテナ戦略港湾

国際コンテナ戦略港湾ですが、阪神港が京浜港と共に選定されているところであります。アジ

先端の技術を持つ人が赴いて授業をして、船を造る楽しさを教えています。工業高校の中では、実技指導があり実技の先生が生徒に教えているのですが、実技の先生も実技の勉強をしないといけませんので、教員実習ということで、学校の実技の先生が、先程の研修センターで勉強をするということも今年から始めています。

日本の港湾物流の仕組みを究める

●我が国の港湾物流の現状
●我が国の港湾物流の現状

●我が国の港湾物流の現状
●我が国の港湾物流の現状

●我が国の港湾物流の現状
●我が国の港湾物流の現状

●我が国の港湾物流の現状
●我が国の港湾物流の現状

ア諸国を含めた世界の成長を取り込むために、国際コンテナ戦略港湾として、5年後までに釜山に流れている荷物を日本に取り返す目標であります。

阪神港の国際コンテナ戦略港湾に向けた計画書について、これは神戸市、大阪府がまとめたものがあります。

日本を東西二つ分けて、東側を京浜港が、西側を阪神港が受け持ち、戦略港湾が二つ必要であるということ。阪神港の基幹航路を維持・強化するため、内航フェイダーは瀬戸内海のコンテナを阪神港に集める。それには、港湾経営のやり方を民の視点に変えて荷物の集荷を強化します。また、関西に荷物を作る会社を呼び込むということも重要です。

阪神港の具体的な取り組みは、コンテナターミナルのコストの低減、モーダルシフト補助制度の活用、インランドデポ整備による日本海側からの集荷、鉄道フェイダー強化支援、港の24時間化の推進であります。

これらの実施には、国のインセンティブが不可欠であり、内航フェイダー船を大型化するための補助制度の創設や、免税油の利用規制緩和等が必要としてあります。

有難うございました。