

2012 春

目次

11年度(第5回)サロンセミナー(講演概要)

どうなる日本の空

～関空発のLCC就航を前に～

関西国際空港株式会社 取締役会長

岩村

敬

3

ご挨拶

代表理事 会長

野村 明雄

1

公益財団法人

関西交通経済研究センター

2012.春季号 (No.126)

関 交 研
KAN KO KEN



関交研

かんこうけんコロキウム

Vol 9 (基調講演)

温室効果ガス及び気候の現状とそのインパクト

大阪管区気象台 技術部長

須田 一人 ……

15

Vol 10 (基調講演)

整備新幹線の概要について

(独)鉄道建設・運輸施設整備機構鉄道建設本部 大阪支社長

鈴木 明 ……

21

11年度懸賞論文審査報告

審査委員長

斎藤 峻彦 ……

28

編集後記

公益財団法人関西交通経済研究センター 常務理事

坪倉 啓二 ……

35

今年度(4月1日)から

公益財団法人

関西交通経済研究センター

となりました。

ご挨拶



公益財団法人

関西交通経済研究センター

代表理事 会長

野村 明雄

平素より、公益財団法人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。

このたび、当センターは、一般社団法人及び一般財団法人に関する法律に基づき、去る3月28日、内閣総理大臣より公益財団法



開会挨拶



財団法人 関西交通経済研究センター

会長 野村 明雄

第5回サロンセミナー

どうなる日本の空

— 関空発のLCC就航を前に —

関西国際空港株式会社

取締役会長 岩村 敬 氏

平成24年2月14日(火)

ホテルグランヴィア大阪

人としての認定を得、本年4月1日から「公益財団法人 関西交通経済研究センター」に名称を変更いたしました。

さて、依然として世界経済の低迷が続く中ではありますが、関西におきましては、「関西国際空港と伊丹空港の経営統合」や「なな筋線の事業化構想の検討」など、更なる発展の礎となる様々なプロジェクトが動き出しており、今後、道路運送・鉄道、海運・航空の各交通業界に大きな影響を及ぼすことが予想されます。

このような環境のもと、当センターの社会的使命はますます重要性を増しており、より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ることとなります。

そのため、非営利のシンクタンクとして、関西圏における交通経済発展のために求められる各種の課題に、私どもの強みを活かしつつ、より一層、積極的に取り組んで参ります。

引き続き、皆様のお役に立てるよう、微力ではありますが、役員員が一丸となって日々業務に邁進していく所存ですので、皆様方におかれましては、今後とも当センターに對しまして、一層のご支援、ご鞭撻を賜りますようお願い申し上げます。

上げます。

このサロンセミナーは、当センター賛助会員の皆様方のみならず、一般の方々にもご参加を頂きまして、関西経済の発展に寄与する幅広いテーマにつきまして、毎回、各界の第一人者、有識者の方々からご講演をいただいております。

第5回となります今回は、関西国際空港株式会社会長の岩村敬様をお迎えいたしました「どうなる日本の空―関空初のLCC就航を前に―」と題して、ご講演を頂戴致します。

皆様ご高承のとおり、昨年の5月に関西国際空港並びに伊丹空港の統合に関する法律が成立いたしました。本年、7月の統合が目前となり、両空港の今後に対する関心が高まっております。

さらに、近年、世界的に「LCC」いわゆる、格安航空会社の進出が目覚しく、世界各地で利用者の方々の心をとらえ、そのシェアを広げている状況にあります。日本におきましても、その動きが活発化しております。関西国際空港を拠点とするLCCも誕生いたしました。就航も間近となっております。

そこで、本日は、関西経済の活性化、ひいては日本の国際競争力の強化につながるものとして期待され、伊丹空港との経営統合を目前に控えられた、関西国際空港株式会社 取締役会長の岩村敬様から、大変、貴重なご経験をもちに、日本の航空業界を展望する上での課題とその方向性などを、ご教示賜りたいと考えております。

本日のセミナーが、ご参加いただいております皆様方にとりまして、今後のビジネス展開に一つの大きな力となりますことを祈念するとともに、また、私ども財団法人関西交通経済研究センターに、今後とも温かいご支援・ご協力を賜りますことを心からお願い申し上げます。私からのご挨拶とさせていただきます。本日は誠にありがとうございます。

只今、ご紹介いただきました関西交通経済研究センターの野村でございます。本日は、このように多くの皆様方のご参加を賜りまして、誠にありがとうございます。

また、石津緒近畿運輸局長様をはじめ、日頃から何かと指導・ご支援を頂戴しております。ご当局の幹部の皆様方にもご臨席を賜り、厚く御礼申し

来賓挨拶



近畿運輸局長 石津 緒

皆さんこんにちは。近畿運輸局長の石津でございます。皆様には日頃より運輸行政につきまして、格段のご理解・ご協力を賜っておりますが、この場をお借りして厚くお礼申し上げます。

関西交通経済研究センターにおいては、その時々テーマでサロンセミナーを開催していただいておりますが、今日は5回目ということで「どうなる日本の空」というタイトルで関西国際空港株式会社、岩村会長からお話をいただくということでございます。

近畿運輸局におきましても、大阪のビジネス拠点から関空をはじめとする高速交通ネットワークへアクセスするという観点でなにわ筋線の調査を行ったり、或いは、ビジットジャパンプログラムをはじめとしまして、外国人旅行者3千万人プログラム等、関西国際空港と密接に関係した色々な事業を行っているところでございます。

関西国際空港におかれては、近年の大変厳しい航空の環境の中で、今年の7月には伊丹との経営統合というものを控えている中で、空港のプロモーションに積極的に取り組んできておられ、LCCの誘致、あるいは貨物ハブとしたいと思っております。

今、司会の方から話がありましたように、3月1日午前7時福岡に向けてビーチ航空の第1便が飛びます。なぜ今日までLCCが日本で育たなかったのかという疑問にお答えしますが、その前にいくつかのテーマでお話します。まず最初に世界でLCCビジネスというのはどういう状況であったのか。2番目に日本の航空市場はこれからどうなっていくのか。そして、日本の航空企業はゆるま湯にたかっていたのではないのか。そのため日本の航空企業は、縮小している。そういう話をしたいと思っております。



この5年間で、国内の航空マーケットは縮小の一途を辿り、国内需要は10年前の水準に戻っています。一方、国際市場でも日本の企業が相次いで撤退をしている。実際にそんな酷い状況にありながら、日本の航空企業は生き残っているのか。これはカポタージュ、すなわち国内の市場を海外に開いていない、最後の砦があったからです。そんな過保護の下で合理化の努力もせずに「利用者が少ない路線を国に言われて、儲からないのに運行させられた」と平気で言えるような航空会社になってしまった。

そんなゆるま湯にたかっているうちに、この1年の間に海外資本と合弁で、日本に次々とLCCが設立されて、国内市場に登場し始めたわけです。最近

機能の強化、また、中国やアジアからのインバウンドと、色々なご努力をしてこられておりますし、また、3月からは本邦初の本格的なLCCである、ビーチ航空の就航が予定されているところでございます。

関西国際空港は、関西にとりましてゲートウェイとして大変重要な役割を果たしているところですが、そういう意味で今日のテーマ、「ご来場の皆様方にとっても関心の高いところかと思っておりますし、また、意義深いものになるのかと思っております。

最後になりますけれども、本日のセミナーにご尽力いただきました関係者の皆様にご挨拶申し上げますとともに、ご来場の皆様のご健勝を祈念いたしまして、簡単ではございますがご挨拶とさせていただきます。どうもありがとうございます。

講演



関西国際空港株式会社
取締役会長 岩村 敬

只今、ご紹介頂きました岩村です。今日は、「どうなる日本の空」という題でお話をしていきたいと思っております。私の今のポジションである関西国際空港株式会社の会長としての立場ではおそらく言えることは限られると思っておりますので、今日これからお話しすることは会長とは関係のない、岩村個人の話し

では中国の会社も合弁で日本に進出するという話も出ています。なぜ今までこんな閉鎖的国内マーケットであったのか、これは空港が限られて飛行機が飛べる場所が少なかったということもあったのだと思います。それが、ここ数年、羽田のD滑走路の完成、成田の地元住民との話し合い決着で発着枠が広がり、突然競争状態が出現してしまったのが、今の日本の状況ではないかと私は見えています。

そして、日本の航空企業が生き残るための最後のチャンスがLCCであり、既存の大手航空会社のリストラダだと思います。

そういう最後のチャンスが今来てるのではないかと。そんな流れで今日は話をしたいと思っております。

航空事業新時代の幕開け

本題に入る前に日本の航空の戦後をおさらいしておきます。日本の空は一度閉じられました。戦後占領軍に航空事業を禁止され、空港も接収されてしまったのです。そこから復活をして日本の航空企業は国の保護の下急激な成長を遂げ、順調にマーケットを拡大し、大きく育っていきました。大きな転換点の一つが2000年の航空法の抜本改正です。法的規制が大幅に緩和され競争が始まりました。しかし、法的な規制は無くなりま

航空事業新時代の幕開け	
1945(昭和20)年	敗戦と占領 (航空事業禁止、空港の接収と拡張)
1951(昭和26)年	日本資本による国内航空事業再開 (日航、実質はNKK)
1952(昭和27)年	サンフランシスコ講和条約発効、羽田復活(伊丹は58年)
1954(昭和29)年	国際線開港
1959(昭和34)年	航空管制業務米軍から全面返還
1960(昭和35)年	初のジェット機就航(ジェット化の幕開け)
1960年代後半~	航空機事故・ハイジャックの多発
1967(昭和42)年	騒音法(成長と環境改善への取組み)
1970(昭和45)年	大阪万博と伊丹空港拡張 空港騒音問題の深刻化
1970年代	我が国国内航空大衆化と空港の移転・拡張(ジェット化)の遅れ
1978(昭和63)年	成田空港開港
1980年代	我が国国際航空大衆化と国際空港整備の遅れ
1994(平成6)年	関西空港開港(中部国際空港は2005年)
2000(平成12)年	航空法抜本改正(事業規制緩和)
2000年代	アジアの航空ビッグバン
2010(平成22)年	日本航空経営破綻、日米オースプンスカイ、羽田Dラン併用
2012(平成24)年	ビーチ航空など日本版LCC就航
航空事業新時代の幕開け	

(注)2010年1月日航会社更生法適用申請。同年は航空100周年の年でもある。

したが、空港の制約があつて競争は始まらなかつたのです。ところが最近空港の制約が緩んできたため、実際に競争が始まり、航空界は大変な時代を迎え、そういう中でLCCが出てきたと見えています。

2010年というのは日本で初めて飛行機が飛んでから100年目にあたります。日本の航空業界も激動の時代を迎え、「航空事業の新時代の幕開け」が、今始まったと見えています。

日本の空に黒船到来

最初に話したいのは、LCCは運行にコストを切り詰めた新しいビジネスモデルです。LCCがいつから始まっているかと言うと、もうすでに30年以上前から始まっています。

1980年代には既にアメリカでLCCの成長が始まっています、有名なのはアメリカのテキサス州のダラスをベースにしている、サウスウエスト航空。これは今や国内線で世界のトップを走る輸送量を持っている企業に成長しています。次に出てきたのがその10年後。90年代からヨーロッパでもLCCが登場しています。ライアンエアという元々、アイルランドの会社ですが、ロンドンにベースを置いて飛行機を飛ばしている会社です。ここは今国際線分野で世界一、全体でも世界で3位の航空会社に成長



してきます。そして、その次に、東南アジア、オセアニアでエアアジアなどが、オーストラリアのジェットスターが、既に10年前からビジネスを始めています。

エアアジアはマレーシアを拠点に置いていますが、マレーシア航空を今や輸送量で追い抜いてマレーシア最大の航空会社に成長しています。そしてその次が南米と中国・韓国で5年前から既に拡大を始めています。韓国のLCCチェジュ航空とか、中国では春秋航空というのが日本で飛んできています。そういう意味で世界は30年前からLCCのビジネスが盛んになっていっています。アジアの中でもさっき見ていただいたように、中国、韓国では2005年から既にLCCの時代に入っているのです。そして、最後に2010年、実際に運行開始するのは2012年、日本に初の日本企業のLCCができるということ、日本もいよいよLCCの時代を迎えたと言えらると思います。いよいよ、日本の空に黒船が到来する時代が来たということですね。

LCCビジネスの特徴

LCCのビジネスの特徴ですが、その運行形態は都市間、2地点間の直行便が中心です。また付加されるサービスの全てが有料です。食事から、荷物を運ぶのも有料で全てサービスをお金で買うというような仕組みになっています。そういうビジネスの特徴があります。運賃の方は、アメリカのように30年もやっているLCCと言っても

1 世界におけるLCCビジネス(2)

LCCは、以下のような事業形態上の特徴があり、低コスト、低運賃のサービスを提供

	LCC	FSA
運賃	・低運賃 ・基本的に払い戻し不可 ・基本的に払い戻し可能	・普通運賃は高価 ・基本的に払い戻し可能
マイル・サービス	・基本的になし	・あり
運航形態	・主に短距離2都市間直行便 ・空港滞在短縮、機材回転率向上	・多種多様
航空券販売	・インターネット販売が基本	・代理店販売とインターネット販売
サービス	・エコノミークラスのみ(自由座席もあり)	・2クラス制または3クラス制
航空機の種類	・小型機一機材	・多種多様
利用空港	・低利用や主要空港以外の空港	・主要空港を志向
職員	・フルタイム、外部委託、契約社員	

国土交通省資料をもとに作成

フルサービスの航空会社との間でそんなに料金の差は無くなっていきます。最初は安売りでマーケットを広げますが、時間がたつと、大手の方もそれに抵抗し大合理化をして、結果的にはその差はなくなって来ているのが現状です。それでは、最初の課題のなぜ今まで日本にLCCが登場しなかつたのかという話をしたいと思います。

経営環境が激変

これまでの日本の航空業の経営環境はどうであつたのか、一つは競争制限政策がありました。十数年前までは路線ごとに免許をして競争制限を行い、輸送力を調整していました。運賃も認可で、さらに、カボタージュという形で外国の企業の参入を阻止するという状況でありました。それから空港に制約があり、空の方も混雑して自由に飛べないという意味で競争の制限が行われていました。そういう中で、日本経済が伸びてきて、人口も伸びるといふ恵まれた国内市場があり、合理化しないでも、いくら高くてもお客様は増えてくるといふことで、日本の航空市場はこの間まで、ガラパゴス状態で航空会社にとって世界に例を見ない恵まれたものでした。

日本の航空企業は、ぬるま湯で悠々としていたわけですが、国内需要が縮小し始めてびっくりしたわけです。高い運賃のまま、コス



トを下げる努力もなく、一方で物価は下がるというような状態になり、当然に利用者が減少し始めたのです。10年前から法的規制が緩和され、最近では実質的な競争制限もなくなってきて、まさにこの数年間の間に経営環境が激変しました。その結果、大手航空企業は大変な苦手をしています。

これに対して、航空会社はどういう言い訳をしているかというと、「着陸料とか航空機燃料税が高い」「不採算路線に就航させられている」。そういう言い訳をしてもいいのですが、それより合理化なり生産性を上げることをやらないと、いくら政府が支援してもやっていけない状態になります。そのような折、大手航空企業自らが、LCCを生み出したというのは評価できるところです。一方で大手は合理化をし、ライアンスを組んで路線網を広げ、国際市場で生き残りを図っていく。これからはこんな流れになるのかと思います。操縦士不足の問題ですが、いわゆる団塊の世代が定年を迎えて、いなくなるという事情があります。ピンチはチャンス。首切りをせずに生産性をあげるチャンスだと思います。

それから、「MRJ」という「YS-11」以来、数十年ぶりに日本製の航空機が近々出て来る予定です。このような状況の中でLCC、そして大手企業の再生がこれからのようになっていくか、今は、日本の航空企業が生き残る最後のチャンスが、来ているのではないかと考えています。

2000年に航空法の大改正で制度的には完全に自由化が行われました。ただ、航空の自由化は突然来た訳ではなく、段階的に規制緩和は進んで自由化の流れは十数年前から始まっていたのです。

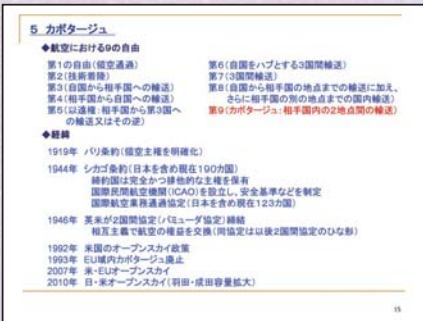
縮小する国内市場と本邦企業

ピーチエアラインの話が話題になっていますが、検討開始時期は国内需要が減り始めた今から4年前の2008年です。国際線も国内の輸送量と同じ

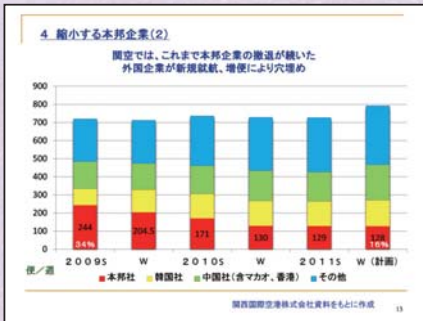
協定を英国とアメリカの間で結んで政府間で相互に権益を交換するという形ができた。これが各国間のモデルとなり50年近く続いてきました。EUの域内そしてアメリカと次々航空の自由化が進んできました。そして一昨年、日本とアメリカの間でオープンスカイ協定が結ばれました。これは背景に羽田と成田の容量が拡大するということを前提に自由に飛びましようということになった。カポタージュについては欧州域内を除き禁止されていますが、オープンスカイの時代が来ているということです。

空港の制約

法律上の規制は緩和したが、なぜ空が自由にならないのかというのは、空港の制約というものがあからずです。空港周辺に住宅地があつて、市街地上空を低空で飛べなく、飛ぶルートが限られている訳です。諸外国の場合、多



がカポタージュです。カポタージュ(相手国内の2地点間、すなわち国内輸送)の開放ですが、実はアメリカ、中国は日本同様全く開放していません。EUの域内は、国内線も国際同様に自由に航空会社が輸送できるということになっています。この航空の自由をどこまで認めるかというのは、終戦直後にシカゴ条約が出来る段階で議論がありました。しかし、条約では決められなくて、バミューダ協定という



ように減っていますが、アジアの国際マーケットは世界で最も成長率の高いマーケットです。何を意味しているかというと、周りで市場が大きくなるのに日本の企業は縮小していくということ、マーケットが拡大する時に減らざるを得ない、だから、そういう意味ではアジアのマーケットの中でひとり負けしているのは日本です。表4(2)、これは開空の2年間の便数を表しています。2009年の夏ダイヤの時に日本の企業は飛行便数の34%、を飛ばしていた。ところがどんどん減って今や16%まで減っています。結局、多くは、韓国なり中国に日本がやめた所を全部埋められていく、というのが今の状況です。国際空港のそこに就航してる便数の割合は、韓国では韓国企業が70%くらい占めています。概ね3割から4割は所謂ナショナルフラッグが自国の空港を利用しメインになっています。



今、地方の空港からこれだけの数の飛行機が仁川に向かって飛んでいます。この中で、日本の企業が飛んでいるのは今のところゼロです。全部韓国の企業が飛んでいます。これは地方の都市だと東京に行つて成田から国際線に乗り換えるより韓国に行つた方が近いという話になってしまふ。地方の空港に行つていただくよく分かりますが、韓国便しかないところが沢山あるのに「国際線ターミナル」と表示し、韓国経由で外国のどこへでも行けることをうたっています。実際仁川は日本のハブ化になっていると言えるでしょう。当初は、日本人を運ぶために外国社はこういう路線を張つた訳ですが、今や外国、韓国・中国の人が日本の地方都市へ行くための便となっています。開空に繋がってる国内路線に比べると余りにも充実して悲しいです。今、スカイマークや新しいLCCが、成田、それから開空から地方都市を結ぶ路線を増やす動きが始まりました。開空会社も期待しているところです。

仁川は日本のハブ?

今、地方の空港からこれだけの数の飛行機が仁川に向かって飛んでいます。この中で、日本の企業が飛んでいるのは今のところゼロです。全部韓国の企業が飛んでいます。これは地方の都市だと東京に行つて成田から国際線に乗り換えるより韓国に行つた方が近いという話になってしまふ。地方の空港に行つていただくよく分かりますが、韓国便しかないところが沢山あるのに「国際線ターミナル」と表示し、韓国経由で外国のどこへでも行けることをうたっています。実際仁川は日本のハブ化になっていると言えるでしょう。当初は、日本人を運ぶために外国社はこういう路線を張つた訳ですが、今や外国、韓国・中国の人が日本の地方都市へ行くための便となっています。開空に繋がってる国内路線に比べると余りにも充実して悲しいです。今、スカイマークや新しいLCCが、成田、それから開空から地方都市を結ぶ路線を増やす動きが始まりました。開空会社も期待しているところです。



カポタージュ(航空における9つの自由)

カポタージュの話ですが、航空の世界には9つの自由というのがあつて、「領空通過」から始まりますが、9番目の相手国内の2地点間の輸送。これ



くの空港は出発したらどこへも飛んで行けるのですが、日本の場合は、ごく限られたルートしか飛ばないという、そこに大きな制約があります。空港が、滑走路を増やしたからといって、それに応じただけ交通量が増えないというのは、飛べる空域に制約があるということをはっきり分かってほしいと思います。空港の制約があると、どのようなことが起こっているか、例えば、羽田はお客数の数で言うと世界で

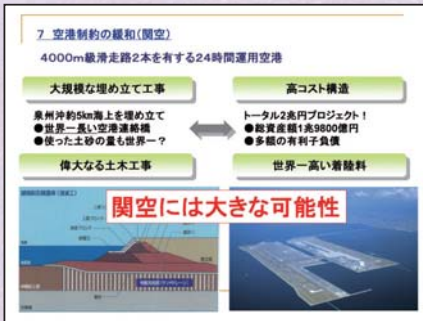
空港制約の緩和

羽田は皆さんご存知だと思いますけど、D滑走路という四本目の滑走路がこの間完成しました。そこで、滑走路が増えのだから国際線をもっと飛ばせと言つて声が高いのですが、それには限界があると思います。成田に気兼ねをしてという意味ではなく、羽田も無限に飛行機が飛ばす訳ではないので、国内ネットワークを考えればむやみに国際線を飛ばすわけにはいきません。

何らかのルールというか、基準がいると思っています。

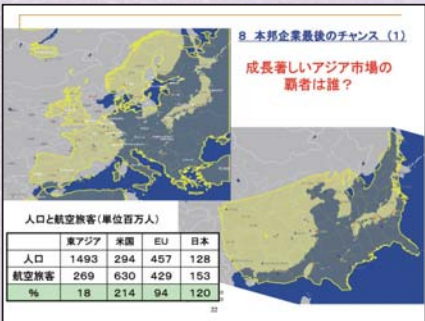
成田については、長い闘争の歴史があつて騒音問題もあり、大変難しい運営を強いられています。羽田に国際線と云った途端に地元住民が折れ、もつと飛んできていいことになり、成田の容量が増えていきます。33ヶ国で、38路線ぐらいが交渉待ちになりましたが、それが突然開いたわけですから。開いたところには日本の航空会社に力がなくなっており、外国社しか飛ばせなくなる。羽田と成田の役割分担があらためて議論になっているのは高卒の通りです。

それから関空ですが、日本で唯一恵まれたというか24時間運用ができる大変立派な空港です。ただ、泉州沖5kmの所を埋め立てましたので、コストがべらぼうに高い。一方、世界一を誇れるものがあります。空港連絡橋、3750mあるのですが、鉄道と道路の併用橋でこの形のもので世界一だそうなんです。米国の土木学会から20世紀の卓越した技術だということで関西空港は表彰を受けています。それだけ立派な空港だということです。



関西空港は、表彰されるほど卓越した土木技術で作られたが、その結果、高コスト構造で2兆円プロジェクトになってしまいました。有利子負債はまだ1兆を超えていません。なかなか1兆円を切れない、無利子の借入れを加えると1兆3000億の借金を背負っている空港です。このため、世界一高い着陸料を取る空港だと揶揄されているのは皆さんご存知の通り

派な空港だということです。関西空港は、表彰されるほど卓越した土木技術で作られたが、その結果、高コスト構造で2兆円プロジェクトになってしまいました。有利子負債はまだ1兆を超えていません。なかなか1兆円を切れない、無利子の借入れを加えると1兆3000億の借金を背負っている空港です。このため、世界一高い着陸料を取る空港だと揶揄されているのは皆さんご存知の通り



機長になる、今度は副操縦士がいなくなる。これは日本の大変な危機だということですが、逆に言えば合理化をする大チャンスではないか。今まで外国航空会社の半分しか働いていなかったのですから、外国社並に働けば、パイロットが半分になっても今まで通り飛行機を飛ばせる。逆転の発想というか、ピンチピンチと言わず、チャンスに活かすことができるのではないかと見えています。

それでも一つ一つの最後のチャンスというのが、今日の本題でもあるLCCです。世界のLCCはアメリカに始まり、ヨーロッパ、そしてオセアニアと来て、韓国・中国、いよいよ日本に来たということです。

ピーチアビエーションという会社できました。3月1日から国内線が飛びます。その後、既に発表されたことによると、国際線も韓国のソウルをはじめ、香港・台湾と順次秋までに飛び始めるということが決まっています。今まで利用していない人、高速バスとか、鉄道のお客様、新しいお客様を

です。

これから伊丹との統合を含めて、空港の財務の抜本改善を図る訳ですから、将来に大きな可能性を持っている空港だと言えます。だからこそ、ピーチアビエーションはここに基地を置くことと決めたんだと思っています。

首都圏については、羽田の滑走路ができたこと、それから成田周辺住民との話がついたということで、羽田・成田は順次拡大がされ、最終的に発着回数は2010年より40%ぐらい、年間74万回を超えるまでに増えるということです。いずれにしても、競争状況が突然出現しているというのがこれだけ分かるかと思えます。

今日の話は、何か日本の企業がダメな話ばかりしていますが、日本の航空企業にとっても最後のチャンスが訪れているのではないかと、少しお話ししたいと思います。

本邦企業最後のチャンス

人口で言えば東アジアは圧倒的な数を誇ります。東アジア(韓国、中国、日本)は14億人、アメリカ約3億人、EUが5億ですから東アジアは市場として大きな可能性を秘めた地域なのです。

航空旅客と比較して見ると、アメリカは大体人口の倍ぐらいの人が飛行機に乗っています。EUは大体人口と同じぐらい、日本も大体人口と同じぐらいの人が国際、国内の飛行機を利用しています。東アジアは2割にも満たない状況です。東アジアには将来に向けて可能性という成長の基があり、大変大きなマーケットになりうることが期待されます。

世界の航空会社の連合体とか、飛行機メーカーであるボーイング社とかエアバス社、そういう会社なり団体は、近い将来、アジアが世界最大の航空市場になるだろうという予測をしています。即ち、日本の航空企業は急成長する引っぱってこよう、そのために、低運賃を提供しようではないかという戦略です。他のエアラインのお客様を奪うのではなく、新しい需要を作り出すという発想です。

運賃ですが、例えば、関空・新千歳間は大手のエアラインが、色々な事前割引をしていますから全てが4万2千円と言いませんが、益・暮れは、そこまで跳ね上がる訳です。ピーチはいくら上がっても1万4千円と半分以下で飛べるといふところが一つの売りなのです。そういう意味では関空・千歳あたりは大手と共食いになるかもしれません。4万円払って機内食を食べるのもいいですが、夫婦で北海道へ行けば往復で16万円、20万円近くかかってしまう。それがピーチで行けば高くても6万円で行けるということですから、本当に安いと思います。まさに、この常識を覆す運賃というのが一つの売りだった訳です。現実にはこれからピーチ航空がどうなるかは開けて見ないと分からない部分がありますが、少なくとも予約の状況を見る限りでは、好調のようです。

スカイマークは、久しぶりに関空に帰って来るといふので我々も喜んでいるのですが、同社がどういう運賃戦略で来たかというところ、大手の企業より2割とか3割下に設定しています。一方コストは大手より大幅に低いので大きな利益を出しています。ところが、ピーチが出た途端に一気に値下げを下げました。JALとANAが健在である限りスカイマークは悠々と商売ができたのですが、ピーチ



が出て来て営業戦略がだいぶ変わったと見ています。このことはお客様にとって大変良いことだと思います。アメリカの場合は、競争の結果FSAも合理化が進んで運賃が下がりました。日本の場合もLCCの登場で市場が変わらない訳がないと思っています。

取り敢えずピーチはエアバス320の3機から始まりますが、5年後には16機体制になります。座席も180席まで増やして多くのお客様を一度に運べるように工夫しています。それから、5年後に600万人を運ぶ計画を持っていきます。今、関西空港は、需要が落ち込んでまして内際合わせて1400万人ぐらいの利用ですから、40%程度お客さんは増えるということになります。関空にとっては大変、大事な航空会社になっていきます。

関空会社としてもLCCのターミナルを建設中です。今年の10月頃には完成する予定で、今、工事が急ピッチに進んでいます。なぜ今のターミナルを使わないのでしょうか。それは、高稼働、高生産性、すなわち飛行機を一杯使うためのものです。一般的な方法、即ち搭乗機をボーディングブリッジにつけて、飛び立つ前にトラクターで押し出して飛行機の向きを変えるということでは時間も、お金もかかります。ピーチの飛行機は、自力でスポット（停留場所）まで来て、そこから出る時もエンジンを吹かして自力で出て行くという方式をとります。

兎にも角にも人の手を借りずに自力で着いて、30分程度で折り返すという事を考えているので、今のターミナルでは使い物になりませんということになります。さらにピーチの場合は16機もの飛行機を関空を中心に運行する計画を持っていますので、乗り場を一カ所まとめることがお客様の利便を図ることにつながります。

関空は日本で一番LCC便の多い空港になっています。既に6社、外国のLCCが来ています。今年は3月1日にピーチですが、その後にはイースター

まとめ

我が国の航空業界が変わらないなら、
拡大する国際市場において、外国企業が躍進するなか、
日本企業は、衰退し、生き残ってもアジアのローカル企業と化す
国内航空市場は縮小の一途

⇒ 日本版LCCの成功に期待
日本版LCCの成功は、「新幹線をも含めた移動費用の低廉化」と日航、
全日空生き残りをはけた大合理化につながる

⇒ その結果、地域間交流の増大と経済活性化が期待できる

★ 航空再活性化のため、行政は新たな展開を

そういう意味で、繰り返して来ますが、今日本の航空企業が再成長する最後のチャンスが来ているのではないかと思います。このLCCが成功すれば、移動の費用が下がり、全日空、日航も合理化してより良いサービスを提供できるようになる。その結果、交流の増大、そして経済の活性化が期待できるということなのでこのLCCの成功に期待しています。

一方で行政も変わらないといけないと思います。規制緩和、参入に対する規制ではなくて、安全の方の規制も世界基準にあわせて見直さないといいません。

また、世界で例がない航空機燃料税。現在2/3まで引き下けていますが、3年間の暫定措置です。私なりに考えれば、例えば日本の地方空港から仁川に行く時は航空機燃料税は払わないけれど、なぜ関空に来る時には航空機燃料税を払うのですか。空港間の競争なり、お客様の負担を考えたバランスのとれた税にしないといいません。

それから、着陸料の議論は、着陸料等空港使用料だけの議論ではなくて、もう少し広範な議論をする必要があります。ターミナルの使用料もエアラインからいただくのではなく、空港の施設を使うお客様から直接徴収する方向に世界の趨勢はあります。航空会社に負担を課しても、お客さんになかなか転嫁できない、それであれば、利用して頂くお客様から直接取るという考え方が、世界の主流になっています。

航空が入ってきます。それから、スカイマークが復活します。スカイマークはコストが相当低いので、LCCの分野に入ると思います。そして、日本航空とオーストラリアのジェットスターが組んだジェットスター・ジャパンが国内のLCCとして関空から飛びます。

いずれにしても、いよいよ関空を中心に日本にもLCCの時代が来たのではないかと思います。そして、今年から数年が日本の企業にとって復活の最後のチャンスになるのではないかと考えています。日本の場合は、先ほどの繰り返しのようになりますけど、マーケットも大きくなって日本の企業は大変良い商売をしてきたと思いますが、ここに到っては頭を切り替えないと落伍してしまうと思います。

まとめ

最後にまとめますが、今の我が国の航空業界は、これまでと変わらないままでいくとすれば、大発展する東アジア市場で外国企業はどんどん伸びていくのに、日本企業は衰退し、生き残っても小さな航空会社になり、力の強い外国社に覇権を握られ、その傘下に入るか、提携するか生き残っていくことになることを危惧します。

一方、国内の市場は、これだけ物価が下がっている時に航空運賃だけは下がらないので、益暮に帰省していたのを暮れだけにします。そういうことが、起きているのではないかと考えています。このようなことを繰り返していけば、国内航空市場は、更に縮んでしまうということです。

そこで日本版のLCCの成功に期待をしたい、これが成功すれば、日航・全日空ともに、日本の大手も生き残りをかけた大合理化をせざるを得なくなる。アメリカでは実際にそういうことが起り、LCCの台頭と平行してアメリカの大手航空企業は次々と倒産しました。

日本の航空業界が変わるとき、行政も新たな展開をしなければいけないだろうと思っています。また、そのような動きが出てくると思います。

今日言いたかったことは、「今が最後のチャンスですよ」、ここで出来なければ、日本の航空会社はないですと。日本の航空業界が今どういうふうになっているのか、今日の話を通じて理解してもらえればと思います。いずれにしてもこの時期、日本の航空が再生し、強くなることを期待して私の話を終りにしたいと思います。ありがとうございました。

閉会挨拶



財団法人 関西交通経済研究センター
理事長 岩崎 勉

ご紹介いただきました岩崎でございます。岩崎様には伊丹統合を控えて、大変お忙しい中、快く講師役を引き受けていただきました。誠に有難うございました。皆様方には、お寒いところを、本日のセミナーにお運びいただきまして有難うございました。

関西に住まう私にとりまして、常に注目し、関心事であります関空につきまして、本日、「どうなる日本の空―関空のLCCの就航を前に―」という、大変時宜に適したテーマでお話を伺うことができたと思っております。借越、独断でございますけど若干私なりのコメントをさせていただきます。

一つは、関西とのかかわりで一番嬉しかったのは、関空に大きな可能性があるあるということです。ご存知のように昨年3月の東日本大震災、今、その復興・復興ということが重要課題になっていますが、あの当時ですね、「がんばれ日本、そして関西から元気を」ということと、色んなセーフティネットを考える時にやはり近畿エリアに注目して産官学のセーフティネットを作っていくということの方がキーワードであったと思います。関西国際空港は関西圏の重要なインフラであり、拠点でございます。本日の岩村会長のお話で、LCCというのも今後の一つの軸にした空港運営という視点から、幅広いご意見を披露して下さいました。

二つめは、交通運輸・観光分野、本日に厳しい状況かと推察申し上げます。外国人観光客も、原発事故等の関係で減っておりますし、関西は節電の要請も強く、更に円高等々、本日に厳しい局面かと思っております。企業運営に携わっておられる多くの皆様方には、ぜひ本日の岩村会長のLCCビジネスに着眼したお話を咀嚼いただきまして、皆様の今後の力強い事業運営に繋げていただければ幸いです。

あと少し、当方の宣伝でございますが、当センター、微力ではございますけれども引き続き賛助会員の皆様方、関係の皆様方の目線に立ちまして、調査・研究・講演会、それから新しいところでは、運輸安全マネジメント支援といった事業も展開しておりますので、今後ともご支援、ご協力のほどよろしくお願い致します。

最後になりますけれども、改めまして関西国際空港株式会社、岩村会長に御礼申し上げます。ご参集の皆様方のご健勝、ご活躍、そして関西から元気をとることを祈念致しまして閉会のご挨拶とさせていただきます。有難うございました。



第9・10回 かんこうけん コロキウム

第9回「かんこうけんコロキウム」は、平成23年11月17日(木)に開催され、大阪管区気象台の須田一人技術部長様を講師にお迎えして、「温室効果ガス及び気候の現状とそのインパクト」というテーマでご講演を頂き、各界から12名の御参加を頂きました。

さらに、第10回「かんこうけんコロキウム」は、平成24年3月22日に開催され(独)鉄道建設・運輸施設整備支援機構の鈴木明様を講師にお迎えして、「整備新幹線の概要について」というテーマでご講演を頂き、各界から20名の御参加を頂きました。

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、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。

うございます。また、毎回会場を提供いただいております大阪陸運協会にはこの場をお借りしましてお礼を申し上げます。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、本日は大阪管区気象台の須田技術部長をお迎えしております。気象や気候についてのお話をいただけるということで、本日はよろしくお願致します。

基調講演

温室効果ガス及び気候の現状とそのインパクト



大阪管区気象台

技術部長 須田 一人

只今ご紹介を賜りました大阪管区気象台の技術部長の須田と申します。本日はこのような場にお招きいただき、話をする機会を賜りまして有難うございます。大阪管区気象台の任務につきましては今年の4月で、それまでは東京を中心に国際部門や地球環境部門を担当していました。気象庁という皆様思いつかれるのは、天気予報や地震ですが、本日は私の主な活動分野の地球環境や温暖化についてお話をさせていただきます。まず、気象庁の業務について全般的に説明をし、その中で地球環境や国際的な業務の位置づけについて話をし、続いて科学的に温室効果ガス、気候の状況、その影響や原因、今後のインパクトを中心にお話をさせていただきます。

守ります 人と自然とこの地球

気象庁の主な業務

「守ります 人と自然とこの地球」

- 気象の観測
 - 自然現象を正確に把握する
- 気象の監視・予測
 - 気象状況を予測し、災害から日本を守る
- 地球環境の監視
 - 地球の未来のために
- 地震・津波・火山の監視
 - 1秒でも早い情報発表に向けて
- 航空機・船舶の安全運航のために

気象庁の主な業務ですが、「守ります 人と自然とこの地球」をスローガンに、人と自然のつながりを大切に、人と自然のつながりを大切に、自然がどのようになっているかを読み取り、国民に伝えることを使命としています。

業務の内容ですが、気象の観測と、そのデータに基づいて天気予報を出しています。天気予報を出すことで、災害から国民、産業を守ります。長い時間のスケールで地球環境を監視

組織

気象庁の組織であります。全国を6つの柱とされています。地震、津波、火山の監視といった業務も重要で、近年そのあたりの役割が増しつつあると認識しています。最後に、船舶、航空機、陸上の安全な交通の運航のために、様々な情報や取り組みを行っています。

気象庁の組織であります。全国を6

気象庁の組織



ブロックに分け、ブロックを管轄する管区気象台と沖縄気象台があります。大阪管区気象台は、近畿、中国（山口県を除く）、四国地方の気象官署を管轄し、大阪府内の利用者に気象サービスの提供を行っています。

気象庁の業務の中で天気予報、通信、地震などのシステムで重要なものは、東京と大阪に配置され、常に両方が活動しているものがあります。

片方が災害等で機能しなくなった場合に業務を続けるバックアップ機能が備わっており、全国の中でも大阪は重要な位置を占めています。

原則として気象台は一つの府県を担当していますが、特別な気象台として、海の安全を守る特殊な機能を持った海洋気象台と、各空港で航空機の安全のための情報を出す役割を持った航空地方気象台があり、後者は機能によって航空測候所、空港出張所と呼ばれるものもあります。

東日本大震災への対応

気象庁の業務をお話する上で、東日本大震災について触れないわけにはいきませんので、少しご紹介させていただきます。

皆様ご承知の通り平成23年3月11日14時46分に三陸沖を震源とするマグニチュード9の大地震が発生し、全国ほとんどの場所で揺れを感じる大きな地震でありました。

気象庁ではすぐに津波警報、注意報を発表し、日本海側にも発表していた時もありました。地震については、東京と大阪で並行して観測、解析していますが、奇数月であった当時は大阪が当番であったため津波に関する情報を大阪から全国に向け発表しました。

気象庁のほとんどの部門で何らかの対応をしたという例を示しますと、

- ・大雨（土砂災害、浸水害、洪水及び高潮の警報 注意報の暫定的な基準による運用）（3月）、高潮は7月）

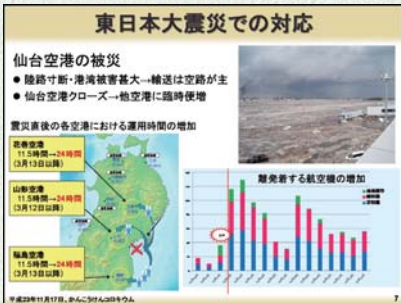


- ・NTTドコモの観測データの利用（3月～10月）
- ・復旧復興担当者、被災者向けの市町村を対象とした気象情報（4月）
- ・被災地の気象観測体制の強化（6月～9月）
- ・高温注意情報（7月～10月）
- ・緊急地震速報の改善（8月）
- ・津波警報改善に向けた勉強会（6月～9月）
- ・津波警報の情報の出し方に関する検討会（10月）
- ・長周期地震動に関する情報のあり方検討会（11月）

交通関係では、仙台空港が津波に襲われ大きな被害を受けましたが、陸路が寸断されたり、港も被害を受け災害物資、人員輸送には空路が強みを持ち、航空機を多く受け入れられました。

花巻、福島、山形空港が24時間運用で航空機を多く受け入れられました。気象庁としては、24時間運用の空港での航空機の運航を支援するため、対象となる空港に多くの人員を派遣しました。

地球環境観測も例外ではなく、気象庁で最も大きな拠点である、岩手県大船渡市の大気環境観測所も被災しました。標高約200mの高台にあるため

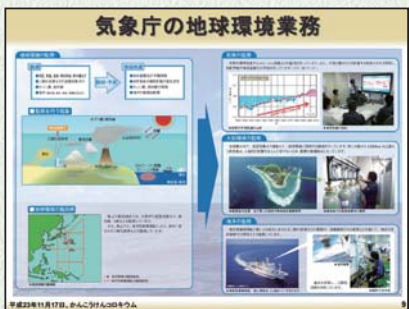


地球環境の監視

津波の被害は免れましたが、温室効果ガスの観測装置が被害を受け、5月頃まで観測できない状態が続きました。

気象庁の地球環境に関する主な業務として、地球環境の監視があります。監視を行う対象は、二酸化炭素、オゾン層の破壊、それに伴う紫外線の変化、火山の噴火などによる大気中の微粒子、黄砂、エルニーニョ・ラニーニャ現象などを幅広く監視し情報を出しています。そのため

の観測網として、陸上の観測地点では大気中の温室効果ガス、紫外線、日射など、海上では海洋気象観測船により、海水に含まれる二酸化炭素などがあります。



二酸化炭素濃度と気温は上昇

気象庁の観測データを集計した結果、二酸化炭素の濃度は1年に2ppm位の割合で年々上昇しており、間もなく高いところで400ppmを超えるのではないかと思います。日本の平均気温は、1000年で1.15度の割合で上昇しており、大阪では都市化の影響やエアコンなどの人工的な排熱などで100年あたり約2度の割合で上昇しています。

気候の変化に関するデータでは、猛暑日（最高気温が35度以上）が昔の30

年（1930～1960年）と比べ最近の30年（1970～2010年）では日数にして1.7倍で近年急激に増えてきている状況であります。その一方、冬日（最低気温が0度未満）は減少しており、冬があまり寒くなくなっていることがデータに表れています。

統計的には有意でないが、1時間の降水量の変化から集中豪雨が増えているデータもあり、また、台風は増えたり減ったりで傾向ははっきりしません。

気候変動に関する国際枠組み

今まで日本の気候について、お話をしましたが地球環境を調べるには世界全体を調べないと意味がありません。そこで、世界気象機関（WMO）という国連



の専門機関の紹介をします。WMOは世界全体の気象業務の調整を行っている機関で183カ国が加盟しています。例えば、世界の気象衛星の配置は、WMOの枠組みで調整されており、世界全体としての観測に隙間が生じないようにしています。日本の静止気象衛星ひまわりは、世界の観測網の一翼を担っています。

世界気象機関(WMO)

- 世界の気象業務の調和と統一のとれた推進に必要な企画・調整活動を行うための国連の専門機関の一つ。
- 平成23年(2011年)3月現在、183か国・6領域がWMOに加盟。
- 事務局はスイス・ジュネーブに所在。

気象庁は、WMOの枠組みの下で、地球規模の観測網の一翼を担うとともに、気象データを国際的に交換。

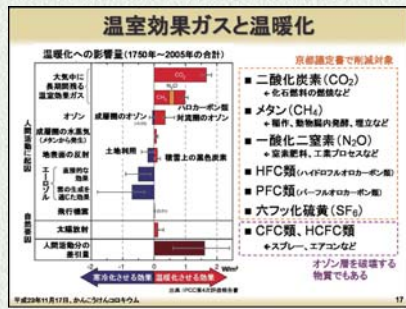
温暖化の要因は温室効果ガス

うに通信網が伸び世界中で常に配信されて交換できる体制ができています。気象庁は、WMOの枠組みの下で地球規模の観測網の一翼を担うとともに、このデータを使い、世界の異常気象や気候変動などを常に監視し、情報を提供しています。

気候変動に関する国際的な枠組みとして、気候変動に関する政府間パネル(IPCC)もあり、気候の変化、影響、適応、対策を包括的に検討、評価して結果を報告書で公表しています。

気象庁の専門家やデータは、自然科学の分野で貢献しています。これから、このところに重点を絞って報告書の内容を紹介させていただきます。

地球を温暖化させるものは色々ありますが、その中で最も影響があるのが温室効果ガスです。温室効果ガスのうち、二酸化炭素をはじめ6種類のガスが京都議定書で削減対象であり、加えてオゾン層を破壊するフロンなども温暖化を助長するガスです。その中で温暖化の一番大きな要因が二酸化炭素であり、現在世界で一番排出量の割合が多いのは中国です。以下アメリカ、ロシア、インド、日本という順序で、今後中国、インドが鍵を握る国だと言えます。



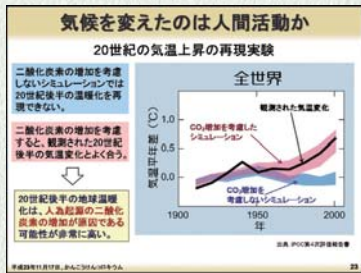
は排出されていますが、そのすべてが大気に残留するのではなく、一部は植物に吸収されたり、海水に取り込まれたりして最終的には半分ほどが大気に溜りそれが濃度の増加に繋がっています。

【気候システムの温暖化は疑う余地がない】

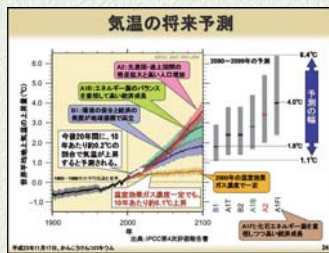
世界の気温の上昇率は、1906年～2006年の100年間の平均で約0.74度です。世界の大気・海洋の温度も上昇しており、グリーンランドなどの氷河が溶けて海面水位が世界平均で17cm位上昇しています。大気の気温が上昇し、海面水位も上昇し、雪氷が広範囲にわたって融解しているといった兆候を集めると、温暖化が進んでいることは疑う余地がないと言えます。

気候変動の原因・影響

気候を変えたのは何故原因なのかということで、コンピューターのシミュレーションで再現実験を行った結果、二酸化炭素の増加を考慮しないシミュレーションでは、20世紀後半の気温変化を再現できません。二酸化炭素の増加を考慮したシミュレーションでは、20世紀後半の地球温暖化は、人為起源の二酸化炭素の増加が原因である可能性が非常に高い。



世界が今後我々がどのような生活を送るのかというシナリオによって異なります。まず、環境の保全と経済の発展が地球規模で両立する社会が実現した場合



気温は1.8度位上昇し、エネルギー源のバランスを重視して高い経済成長を維持した場合3度位、先進国・途上国間の格差拡大と高い人口増加があった場合3.5度位、化石燃料を引き続き重視して高い経済成長を維持すると4度位から6度位という結果が出ています。

今後、20年間に限って見るとどのシナリオも10年あたり0.2度の割合で気温が上昇すると予測されています。世界的に目標としている2度位の気温上昇で、どのような影響があるのかというと、水が不足してくる、生態系ではサンゴが白くなったり絶滅する種が出てくる、食料が不足する、健康に被害が出る、沿岸域で洪水の被害など環境・社会への影響があります。この2度を超えるとともに深刻な影響が出てくるとみられます。



これからの気候とそのインパクト

先ほど紹介したシナリオのうち、先進国・途上国間の格差拡大と高い人口増加に基づいて、気象庁が計算した今世紀末の日本の気候は、年平均気温は2～3度程度上昇し、年降水量は増加。特に西日本では増加が大きい、一方で年降雪量は減少し北陸地方では50%程度になります。また、真夏日や熱帯夜も全国的に現在より増加し、大阪では、真夏日が年間10～20日程度、熱帯



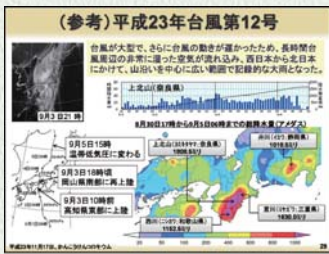
夜は年間15〜20日程度増加します。降水量は、100mm以上の大雨の日数が多くの地域で現在の1.5倍〜2倍程度に増加して、色々なところに影響が及ぶことが懸念されています。

次に台風ですが、21世紀のはじめと比べ終わりごろには、全世界で28%減少するとされていますが、その一方で強い熱帯低気圧に限ると増加するという計算結果も出ています。

なお台風第12号ですが、大型で動きが遅かったために、広い範囲で記録的な大雨が降り、特に紀伊半島の南部では1000mmを超える雨が降り大災害となりました。これが温暖化の影響ではないかと言う議論がありますが、台風の前面に高気圧があった進路がブロックされたなどの様々な要因があり、これが直ちに温暖化の影響か否かは言えないと思います。

まとめ

最後にまとめですが、気象庁は、自然災害の防止・軽減や交通の安全・効率化だけでなく、温室効果ガスや気候を含む地球環境の監視に関する業務も行い、世界的な枠組みの一環として、業務の成果は国際的にも貢献しています。IPCCの報告書は、かなり手間をかけて丁寧に作られ、現時点でのベース



トの見解がまとめられていると言えます。将来の気候変動に伴い高温や大雨の頻度が更に増加することが懸念されていますが、もしかすると既に影響が顕在化しているところもあるかもしれません。

以上をもちまして、私からの話を終わらせていただきます。ご清聴有難うございました。



第10回かんこうけんこうコロキウム

開会挨拶



(財) 関西交通経済研究センター
理事長 岩崎 勉

本日は年度末のお忙しい中、第10回かんこうけんこうコロキウムにご出席頂きましてありがとうございます。

いつも行政機関の幹部の方々に講師としてお世話になっていますが、本日は第10回目ということで、外部から(独)鉄道建設・運輸施設整備支援機構の鈴木大阪支社長をお迎えしています。本日は、整備新幹線の概要についてお話をいただけるそうです。どうぞよろしくお願ひ致します。

基調講演

整備新幹線の概要について



(独) 鉄道建設・運輸施設整備支援機構
鉄道建設本部
大阪支社長 鈴木 明

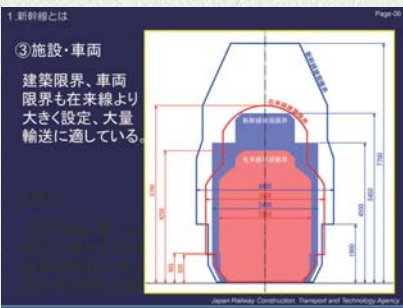
只今ご紹介を賜りました鈴木でございます。私は関西国際空港株式会社に

出向で出ていまして、連絡橋の鉄道部を担当させて頂き2年半勤務しましたが、大阪での勤務はそれ以来ということですが、

私共鉄道・運輸機構は、15年10月に日本鉄道建設公団と、運輸施設整備事業団が統合されて新しい組織として発足しました。それ以前は、日本鉄道建設公団という名前で昭和39年に発足しています。39年から数えますと48年になります。発足当時は国鉄の建設部隊を独立させた時限的な組織という位置づけだったのですが、48年生き延びられたのは、鉄道のニーズがあったからだと思っています。旧鉄道公団は鉄道建設本部として本部制を採っておりまして、正式には鉄道建設・運輸施設整備支援機構鉄道建設本部という非常に長い名前になっています。

今までどういう仕事をして来たかと言いますと、鉄道敷設法に基づく鉄道新線の建設、関西でいいますと湖西線などの仕事をしていたのですが、最近では整備新幹線の建設を中心に仕事をしています。

今日は整備新幹線のお話しをさせて頂きまます。皆様ご承知かと思いますが、新幹線とはどういうものかということからお話しを始めまして、新幹線の建設の財源スキーム、整備新幹線の整備状況、新幹線の特性、新幹線の整備効果、最も新しい九州新幹線の整備効果を中心に話しをさせて頂き、関西に一番縁がある北陸新幹線の状況についてもお話しをいたします。



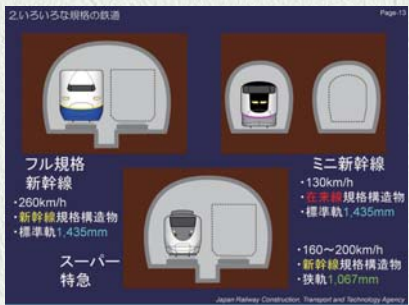
新幹線とは

新幹線とは、まず速度が規定されています。全国新幹線鉄道整備法（以後、「全幹法」）の中でその主たる区間を列車が毎時200km以上の高速度で走行できる幹線鉄道という定義があります。

二つ目に軌間については、国際的な標準軌である1435mmという軌間の軌道を採用しています。JR線は狭軌で1067mmですが、関西の私鉄は標準軌を多く使っています。

施設と車両ですが、図示の通り赤が在来線、青が新幹線と区別していますが、塗った部分が車両限界、線で示したのが建築限界です。新幹線の方が一回り大きくなっています。安全面では、新幹線については踏切がないという特徴があり、全て立体交差しています。

いろいろな規格の鉄道



次に色々な規格の鉄道ということでお話しをします。3つございませう。これが今東海道山陽に走っているフル規格の新幹線です。車両限界、建築限界とも新幹線のものであります。

次がスーパー特急と言われるものです。新幹線の構造物を作り、走るのは在来規格の鉄道が走るといふものです。1067mmの狭軌

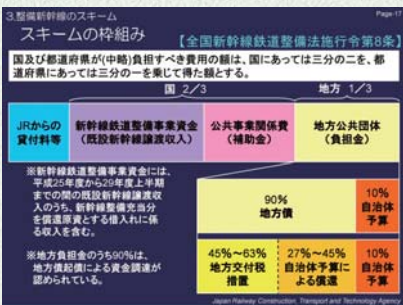
の線路からそのまま入って来て、最高速度は160kmから200kmになります。新幹線規格の路盤、トンネルを使いますが、線路は狭軌になります。車両は在来線も走る関係から小型になります。

三つ目が現在秋田新幹線、山形新幹線で使われている方式ですが、ミニ新幹線と言われております。最高速度は在来線と同じ130km程度。在来線の路盤、トンネルを使います。在来線の路盤を使つたまま、軌道だけを狭軌の1067mmから標準軌の1435mmに変更して、新幹線から直接入っているという形になります。従って車両は小型ですが、秋田、山形とも東北新幹線をこのような車両が走っています。車両が小さい関係で、新幹線の駅では車両とホームの間が空いてしまい、隙間を埋めるステップを付けています。

現在話題になっていますのが、フリーゲージトレインです。これは在来線区間が130km、新幹線区間を270kmで走る車両です。要は新幹線と在来線をもそのまま乗り換えなしで乗れる車両でありまして、その標準軌と狭軌の間に変換装置を置き、その変換装置の間で車輪の幅を変えられるという仕組みで今開発中の車両であります。過去にはアメリカのプロで走行試験をしましたが、現在は四国の予讃線で走行試験をしています。予讃線はカーブがきつものから、カーブの走行安定性を確認するという意味で予讃線を試験走行区間にしています。今は長崎新幹線での車両を使おうということで計画を進めているところでもあります。最近では、北陸新幹線の敦賀まではフル規格で作って、敦賀以西にこれを導入しようという検討がされていることを、皆様新聞紙上でご存知かと思ひます。

整備新幹線のスキーム

次に整備新幹線のスキームということで財源の話をして頂きます。私共が建設主体ということですので、全て建設の財源は私共に入って建設のため



に使わせて頂いています。スキームの枠組みは、国、地方自治体、JRからの貸付料ということで賄っています。その割合ですが、国が2/3、国の半分を地方自治体が負担、それとは別枠でJRからの貸付料というのが財源になっています。国からの負担金として、公共事業関係と、過去の新幹線鉄道の譲渡収入を使わせて頂いています。こういった財源スキームです。地方からは1/3の負担をして頂いています。地方

方債として90%、自治体の予算として10%。この地方債ですが国から地方交付税の措置を受けますので、自治体の負担としては27%、45%となります。貸付料ですが受益に見合った貸付料ということで、JRとしては損得ないという形になっています。

新幹線が整備されなかった場合と、整備された場合の収益を予測して、両者がイコールになるように貸付料を頂くということです。当然新幹線が整備された方が総合的な収益が増えているのですが、増えている分を貸付料として今後の新幹線の建設財源に充てているというものであります。

整備状況・手続き

全国の新幹線網ですが、図中、青の部分が既に開業した営業路線です。北から一昨年の12月に開業した新青森八戸間を含めた東北新幹線、新潟までの



す新規に認可されるであろうと言われている区間です。北海道新幹線については、新函館から札幌まで、北陸新幹線については、金沢から先敦賀まで、更に敦賀から大阪までも整備計画に入っていますが、この辺のルート検討も並行して行っていくということでもあります。あと、九州の諫早から先の長崎までのルートが今認可されるかどうか話題になっているところでもあります。

あと黒の点線部分ですが基本計画路線と言ひ、40年代に政府の基本計画が定まっていますが、これだけの基本計画路線があります。

着工までの手順ですが、国土交通大臣が基本計画の決定をします、その後大臣が路線ごとの営業主体、建設主体を指名します。その調査結果に基づいて、大臣が路線ごとの営業主体、建設主体を指名する。その後整備計画の決定がされます。ここまで来た路線が整備新幹線と呼ばれる路線となります。

今整備新幹線と呼ばれるのが、昭和48年に整備計画が決定された路線でありまして、その後はありませんでしたが、昨年の5月にリア方式で中央新

幹線の整備計画が決定されたということで、48年以来的整備計画になりません。建設主体については、従来の整備新幹線では鉄道・運輸機構が一元的に整備主体となっていました。中央新幹線については、整備主体がJR東海になり、私共は建設のお手伝いをさせていただきます。

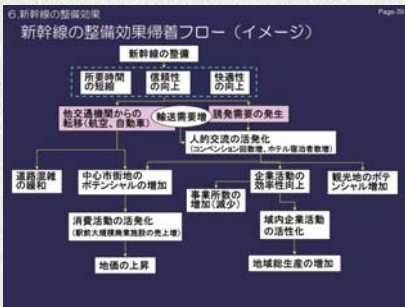
路線ごとに見ていくと、北海道新幹線が新青森から新函館まで、途中青函トンネルを走ります。現在は狭軌で特急列車や貨物列車が走っていますが、そのまま運行継続して新幹線も走ることによって標準軌と狭軌を併せ持った三線の軌道を引きという計画で延長148kmです。

次に北陸新幹線ですが、長野までは1997年10月に開業しています。長野五輪があった年でそれに間に合うように私共も必死に工事をしたという線でありました。幸いにも五輪に間に合いました。その後長野から先金沢まで延長228kmです。金沢まで26年度末までに完成ということになっています。

九州新幹線の長崎ルートですが、武雄温泉から諫早までは現在スーパー特急方式で工事していますが、長崎まで認可が出された時には、この路線はフル規格の新幹線になる予定であります。新鳥栖から武雄温泉までについては、新鳥栖から博多までは既に新幹線ができていますので、この間は在来線を走ることによってこの路線にフリーゲージトレインが活用されるであろうということになります。この路線の開業に合わせて開発を進めようということになります。

新幹線の特徴

新幹線の特徴をお話しします。最高速度は300km、表定速度としては200km以上の速度、大量輸送で、1時間当たり最大2万人程度。今の東海道新幹線は16両編成で、1列車で13000人程度の輸送量になっています。それと定時性は、非常に運行がスムーズにされ、遅れないというのが特徴



時間を取られるという仮定もありますが、博多・鹿児島中央間で比較すると駅間の所要時間なので鉄道の所要時間の方が有利だろうというのが当然ですが、飛行機の145分に対して新幹線は79分です。

新大阪・鹿児島中央間は、飛行機の190分に対して新幹線が225分です。新大阪・熊本間で飛行機の200分に対して新幹線は179分です。このような比較になっています。このような時間差がありますので、九州島内の博多鹿児島間の移動は殆ど新幹線になっています。

図は九州新幹線全線開業で6か月間の利用者を見たものであります。博多熊本間で38%増加しました。熊本・鹿児島中央間では64%増加しました。このことから全線開業による効果があったと思います。

九州新幹線のシェアの変化ですが、これは京阪神から熊本方面への旅客数、飛行機と鉄道間でシェアを見たものですが、開業前は鉄道が3割で飛行機が7割、開業後は鉄道が6割で飛行機が4割とシェアが逆転しています。

5. 新幹線の特徴
新幹線の主な特性

- ・高速性
最高速度300km/h、表定速度200km/h以上
- ・大量輸送性
1時間当たり最大2万人程度の輸送力
- ・定時性
平均遅れ時分が1分以内
- ・安全性
きわめて少ない事故
- ・環境負荷
高いエネルギー効率、少ない温室効果ガス排出

が伸びてきて、博多までになると約9割方が飛行機のシェアという調査結果になっています。

新幹線の整備効果

次に整備効果をお話しします。図(次ページ)は新幹線の整備効果をフローにしたものですが、所要時間が短縮され、信頼性向上、快適性向上という定性的なものがあります。所要時間の短縮というものが大きいです。この効果に基づき他の交通機関(航空、自動車)からの転移、それに誘発的な需要も発生するというところであります。それをベースに道路混雑の緩和、中心市街地のポテンシャルの増加、最終的には地価の上昇ということでもあります。人的交流の活性化、色々な事業活動が展開され、地域総生産も増加することでもあります。既に開業した新幹線の利用者増加について、北陸新幹線の長野まで

が開業した時の効果ですが、高崎・長野間の利用者は10年目にして、146%の伸びがあります。同じように盛岡・八戸間は、5年目で164%の増加になっています。次いで、九州新幹線の新八代・鹿児島間の効果ですが、開業後は2.41倍になっています。新八代でホーム乗り換えの利便性を図ったことも効果があった一因かと思

います。所要時間短縮ですが、飛行機はチェックイン、チェックアウトに鳥間効果ですが、開業後は2.41倍になっています。新八代でホーム乗り換えの利便性を図ったことも効果があった一因かと思

います。所要時間短縮ですが、飛行機はチェックイン、チェックアウトに鳥間効果ですが、開業後は2.41倍になっています。新八代でホーム乗り換えの利便性を図ったことも効果があった一因かと思

北陸新幹線の建設状況

関西にも一番影響があります北陸新幹線の建設の現況を、お話しさせていただきます。

長野から金沢まで約228kmありましたが、この間を平成26年度末完成を目指して工事を進めていま



です。安全性は、未だに乗客の死亡事故というのは発生していません。環境負荷は、よく言われますが、エネルギー効率がよく、温室効果ガスの排出が少ないという特徴があります。鉄道を1000として、航空、バス、乗用車を比較したのですが、航空は約400、バスは180、自家用車は630といった比較がなされています。距離帯による交通のシェアについては、東京を起点にしますと、新大阪までは殆ど鉄道のシェアになり、そこから先は飛行機

す。工事の方は順調であり、金沢から約12km大阪方にJ-R西日本の白山車両基地も作っています。これが一番大規模工事で時間を要しています。

福井駅については、駅の真中から金沢方800mの区間を先行的に工事をして21年2月に完成しています。これはなぜかと言いますと、新幹線の脇をえちぜん鉄道が走っており、えちぜん鉄道を連続立体交差することによって、それと併せて福井の駅部を先行して工事を進めました。えちぜん鉄道の高架化について、関係者で検討が重ねられ、今回、敦賀までの認可を頂いた際、駅前前後の新幹線の工事と、えちぜん鉄道の高架化を進めることとなっております。

北陸新幹線の手続きの経緯ですが、北陸新幹線は段階的に整備が進みスタートは平成4年8月に石動から金沢までスーパー特急方式にて着手しています。続いて平成5年に糸魚川から魚津まで同じくスーパー特急、その後平成10年に長野から上越までフル規格で認可が出されています。

続いて富山までが平成13年4月にフル規格で認可がされ、平成17年4月には金沢までフル規格で認可を受けました。

概要ですが、延長にしまして22.8km、線路延長と工事延長とは違うのですが、前者は長野駅から金沢駅までの距離で、後者はそれに金沢から先白山車両基地まで加わって、若干長くなっています。構造物の構成では、トンネルが10.2kmで44%です。ちなみに最近開業した八戸・新青森間はトン



ネルが7割です。九州新幹線ですと博多から鹿児島中央ですと半々くらい、新八代から南ですとトンネルが7割です。

北陸新幹線は兎に角雪が多くて、雪の対策というのも非常に大きな検討課題となりました。工法としては散水消雪、スノーシェルター、それと雪が比較的少ないところで、構造物が全部雪をため込んでしまうという方法を基本に雪対策をしています。

今回新設される駅を順に見て行きたいと思います。長野県の飯山駅ですが、コンセプトとして雄大な大地と伝統芸を感じさせる駅ということになっています。駅のアサインは全て地元自治体と打合せ、地元のアンケートを基に三案から地元を受け入れられるものを採用しました。次に上越駅ですが、コンセプトは桜と雪の平原、心地よい軽やかさと繊細さということです。先程の飯山駅も飯山線の飯山駅と結節していますが、この上越駅も上越線の脇野田駅と結節しています。次は新潟県内の糸魚川駅ですが、コンセプトは日本海北アルプス翡翠をシンボルとして糸魚川ジオパークのようなコンセプトです。この駅も北陸線の糸魚川駅と結節しています。次は富山県の新黒部駅ですが、コンセプトは見えない雪、見える雪ということで、豊富な水を湛える黒部の自然が映り込んだ駅ということです。富山駅は在来線の駅に併設される駅ですが、富山駅の在来線を海側に振って、空いた南側に新幹線の駅が出来るとい、連立高架化事業と並行して新幹線事業を行っています。コンセプトは立山をおおき、心ときめく光の舞台です。次は新高岡駅ですが、全く新しいところに駅を作るが、在来



線と創造の調和をイメージしたものであります。今年の夏あたりから建築工事を始めるという予定になっています。

現在、金沢駅から西に12km程度ある車両基地の構造物を作っています。が、4割程度の進捗状況であります。総合車両基地という位置付で工場設備も併せて持っています。

車両基地の比較であります。図の左が白山車両基地、真ん中が九州新幹線の熊本、一番右が北海道新幹線の函館の車両基地を比較したのですが、面積は函館が一番広く32haあります。熊本が17.8ha、白山が26.2haで盛り土



線の城端線という線に新駅を作って利用客の利便性を図るということが計画されていますと聞いています。コンセプトは、飛越能の自然伝統技術を融合し新たな時代を具現化するということです。飛騨、越中、能登の玄関口の駅という位置付です。最後に金沢駅ですが、非常にインパクトのある構造物になって駅前広場が非常に充実している駅です。コンセプトはまちが見える、心と体に気持ちがいい駅です。金沢の街を流れる水、

7 北陸新幹線(長野・金沢)の建設状況

他線区総合車両基地との比較

総合車輛基地	白山	熊本	函館
認可日	H18.4	H13.4	H17.4
完了日(予定)	(H26年度末)	H22年度末	(H27年度末)
工期	9年間	10年間	11年間
総延長	3.2km	2.6km	1.7km
最大幅員	240m	140m	400m
面積	26.2ha	17.8ha	32.3ha
盛土高さ	3.2m	1.3m	2.0m
盛土数量	100万㎡	28万㎡	45万㎡
付替道路	5箇所	3箇所	なし
付替水路	16箇所	4箇所	なし

の量は白山が一番大きいです。全て車両基地を横断する道路は、車両基地の下をアンダーパスするように付替える必要があるのですが、そういう箇所が白山では5か所、熊本3か所、函館は無しということで、白山車両基地の工事難易度が分かります。白山車両基地は工期9年間で完成させるという予定になっています。

最後に現在新規区間の金沢から敦賀の認可ですが、小委員会での最終的な報告書を作成している最中であり、認可まではもう少し時間がかかるのではないかと思います。いずれにしても3月中には報告書を頂いて、それから手続きになるのですが、関係する鉄道事業者、北陸新幹線ですとJ-R西日本ですが、J-R西日本の合意を頂き、更に関係の地元、石川県、福井県からの意見を聴取して、それで認可申請、認可という運びになりますので、なかなか23年度内は難しいかと思いますが、近々認可を頂いて敦賀までの工事にも着手できると思っています。また、敦賀以西の工事につきましても、関西からも非常に心強いエールを頂いていますので、その辺も含めまして、弊社の方にもご支援をお願いしたいと思っております。拙いご説明でしたが、ご清聴有難うございました。

(鈴木明氏は転任され、現在横浜本社工務部長)

二〇一一年度懸賞論文審査報告



審査委員長 齋藤 峻彦

二〇一一年度における「関交研懸賞論文」は応募論文数が比較的少なく、また受賞作なしという結果になったことは残念であった。

応募された論文については、6名の審査委員による個別の審査のプロセスを経て、2011年12月12日に審査委員会が開催され、厳密な審議が行われた結果、「受賞作なし」とすることが決定された。

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きます。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しだいである。

本報告では、応募作品のうち「佳作」レベルであった2編の論文を対象に選評を加えることにしよう。

2編の論文 ― A論文とB論文 ― はいずれも真面目に取り組まれた誠実な内容の論文であり、いずれも読後に好印象を与える論文であった。とはいえ、好論文であったにもかかわらず、なぜ受賞作に至らなかったのかの理由を解説することにより、懸賞論文応募のさいの留意点としていただき、

2012年度の懸賞論文への積極的なエントリーを呼びかけることにしよう。

A論文は、関西地方の或る中核都市における福祉車両を用いた介護保険施設の利用者送迎について、147個所の施設に対し郵送アンケート調査を実施し、送迎輸送の実状や送迎輸送の改善への取り組みを必要とする問題の所在を明らかにするとともに、問題解決策の方向性を探ろうとした研究である。

アンケートによれば、介護保険施設の約8割が利用者送迎輸送に対する不満を訴え、送迎車両のハード面、狭隘道路が多い道路インフラの状況、道路上で行う乗降時の危険の大きさなど、不満の自身がデータ分析を通じて明らかにされる。さらに、これら不満の発生に関わる政策的な課題を明らかにし、自家用車の運転が困難な高齢者や障害者の「生活の質」を高めるには、移動の確保だけでなく、移動のさいの安全や安心に関わる諸課題の改善をはかることにより、これら移動制約者の社会参加を促す事が重要であると結論づけた。

B論文は、近畿圏の観光振興を促すための各種交通改善策について考察した論文である。

かことが重要であると提案する。論文の後半では、議論の対象を近畿圏や公共交通に広げ、観光振興には域外からやってくる観光客の交通に対する不安を減じることが重要であると、情報の不安、着席に対する不安、駐車場に対する不安などを個別に取り上げ、それぞれについて、周辺の交通状況に運動させ視覚的にわかりやすい最適移動経路に関する情報提供、駅での列車案内などに関わる情報提供、空いた列車への誘導策など、観光客に対する具体的な交通改善手法を提案した。

いずれの論文も、本懸賞論文の募集理念に適合性を有し、また研究に対する問題意識や着眼点のよさ、観察力の鋭さ、客観的で簡潔な文章表現など、論文として備えるべき資質の点で高い評価を得ることができた。ところが反面、受賞作とはならなかった理由として、論文のもつインパクトの弱さとも言ったらいいのだろうか、読後の好印象は残るものの、評者に満足感を与えるほどには著者の意が尽くされなかったという点を挙げることができる。評者の「満足」の源泉は、論文の新規性や独創性のような独自性、論理性・学術性のような学問水準の高さ、提案・提言力の強さ、感性のゆたかさなど、この種の研究論文の創作や執筆に関わるさまざまな要素にまたがっている。研究論文のインパクトの強さは、研究全体に流れるストーリー性の優しさ、あるいは研究方法と研究結果の整合性や水準の高さといったように平均点の高さによって表現される場合もあれば、分析（または分析手法）の的確さや理論の導出（または検証）、提言の力強さやその内容の有用性、調査方法の緻密さやそこから得られるデータの有益性、あるいは研究テーマに寄せた情熱や愛着のつよさ、といった特定の評価要素に即して一点豪華主義のよくなかたちで表現される場合もある。

前述の2作品はいくつかの評価要素について高い評価を受けたものの、肝心の研究テーマに深く関わるデータ分析や政策課題の精査、それにもとづく結論の導出に関して、今ひとつの説明努力や深掘りが必要であったのではないかとというのが審査員の指摘であった。

A論文に関しては、アンケートの質問項目の工夫や得られたデータの分析手法の弱さが、アンケート調査から得られる分析結果を平凡なものにし、結論の説得力を弱める結果となった。B論文に関しては、観察力や表現力は優れているものの、自らの経験や直感に頼りすぎ、文献・資料類の調査が不十分であったため、客観性の高い論述や論理的な考察を欠く結果に終わっている。

ただ両論文に共通するのは、今回の選外は「佳作」レベルの評価と裏腹のものであり、応募者には再チャレンジを望みたいというのが大方の評者の意見であった。受賞作となるための第一の条件として、何はさておき、論文が力作であるとのインパクトを評者に与えなければならぬ。すなわち、応募者が受賞を志すには、まず自分の作品を「力作」レベルに引き上げる努力をすることが必要であり、それには、作品を磨き直すことをお勧めしたい。

完璧主義に陥り、公表に後る向きになることは避けねばならないが、論文全体を見直す過程で、論点整理の必要や論述における過不足が明らかとなり、何回かの補正加筆を施すことによって論文の完成度が大きく向上するといった状況は、論文を書く者であれば誰もが経験することである。研究の意図やそこから得られた知見を他人に的確に伝えることは決して楽な作業ではないが、その点で苦勞することもまた、研究の喜びを深め、研究の奥行きを深さを味わう心の拠り所となることを銘記すべきだろう。

改定版安マネ読本

たいほ好評発売中

事故防止等安全対策マニュアル 2010年版

どこまでも追求していきます。

環境保全を

大阪府トラック協会は



重いテーマです。

避けては通れない

私たちひとりひとりに課せられた

環境保全は

◆わかりやすい
運輸安全管理
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
業者が組み
やすいチェ
ックシートを盛
り込んでいま
す。

事故防止等安全対策マニュアル
～運輸安全管理の確立に向けて～
2010年版



財団法人 関西交通経済研究センター
監修 国土交通省近畿運輸局・大阪府総局・近畿管区警察局

●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管理実施に当たって、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。

OSAKA TRUCKING ASSOCIATION

社団法人 **大阪府トラック協会** 〒536-0014 大阪市城東区鳴野町西2丁目11番2号
TEL.06-6965-4000(代表) FAX.06-6965-4019

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）

SENKO



車両点検研修



子供安全教室



乗用車運転研修

安全な運転技術を すべてのドライバーへ、 そして安心を社会へ。



関西大学社会安全体験実習



コース走行研修



フォークリフト荷役研修

センコーは自社の体験型交通安全研修施設「クレフィール湖東」を通じ、
安心、安全な運転技術を広め、事故のない社会を目指しています。

プロドライバーから一般ドライバー向けの研修、子供安全教室も行っています。また、関西大学・社会安全学部の2年生を対象とした必修科目「社会安全体験学習」を受け入れるなど、体験学習を通して、危険への感受性を向上させ、問題解決能力を養う場としても活用されています。



運送事業者のパートナー



 近畿交通共済協同組合

〒536-0014 大阪市城東区鴨野西2-11-2 (大阪府トラック総合会館内)
TEL: 06-6965-2828 (代) FAX: 06-6965-2838
http://www.kinkyō.or.jp E-mail: kinkyō@kinkyō.or.jp

❖ ————— 編集後記 ————— ❖

未曾有の被害を惹き起し、多くの人命を奪い去った東日本大震災から一年余り。
悲惨な震災被害からの復興は遅々として進まず、震災の傷跡は、被災者は言うに及ばず日本の多くの国民の心に今なお重くのしかかっています。とりわけ、放射能被害も重なって未だに故郷の荒れ果てた土すら踏みしめられない人々の心を思うと、かける言葉すら出てきません。

その福島県三春町にある滝桜は、日本五大桜あるいは三大巨桜として知られています。推定樹齢は1000年を超え、樹高12m、根回り11m、幹回り9.5m、枝張りは東西に22m、南北に18mという堂々たる姿です。その滝桜が、昨年の東日本大震災にも負けず見事な花を咲かせ、今年もまた、爛漫の春を奏でて人々の心を和ませてくれたそうです。小さな花びらが互いに寄り添うように咲き誇ったときの桜の美しさに、改めて日本人にとって特別に感慨深い花であること思い知らされます。

日本の自然の移ろいは春夏秋冬を弛みなく繰り返し、豊かな自然美で人々の心を和ませ、力づけてくれます。とりわけ一斉に花開く春は新たな一歩への勇気を与えてくれます。

「寒さに負けず蕾を開いて、明日を見つめて咲き続けよう。」風に揺れる花たちのそんな励ましの言葉を受けて、互いに手を携えて復興への歩みを続けていきたいものです。

今年の春は、我が関西交通経済研究センターにとっても旅立ちの春となりました。

昭和47年10月、財団法人「関西物流近代化センター」として創設されて以来今日まで、関西圏の交通経済の発展に寄与することを使命に公益法人として事業活動を行ってまいりましたが、この度、一般社団法人及び一般財団法人に関する法律に基づき、本年4月1日からは「公益財団法人 関西交通経済研究センター」として新たなスタートを切ることとなりました。

皆様方におかれましては、今後とも公益財団法人関西交通経済研究センターに対しましてなご一層のご鞭撻をお願いする次第です。

公益財団法人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 春季号 2012年発行

編集発行 公益財団法人 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



新しい枠組みを創造すること…
既存の枠組みを進化すること…
「持続可能な社会」を構築すること…
そこには、かならず人の「思い」が存在しています。

私たちは、そのような「人」の「思い」を理解し、共感したうえで共に成果を出したいと考えています。

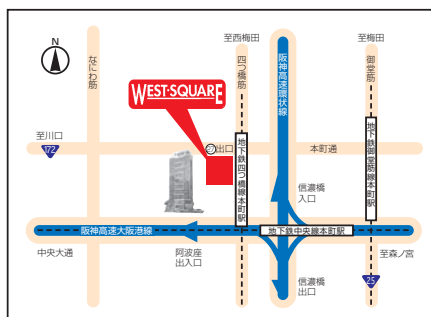
ましてや、その規模が大きくなればなるほど、多くの人の「思い」が重なりあい、大きなものとなってきます。

時には多くの人の「思い」を調整し、時には多くの人の「思い」で交渉し、時には多くの人の「思い」を説得し、時には多くの人の「思い」に叱られ、時には多くの人の「思い」でお願いする。…最後には、その「思い」の一部になりたいと考えています。

現場主義のロジスティクスサービスを提供する合通では、みなさまの「思い」を探求しつづける「人」をご提供したいと考えています。

株式会社 合通

〒553-0003 大阪市福島区福島5丁目3番8号
TEL.06-6458-2551(代表)
http://www.gotsu.co.jp



〒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9階
 TEL06(6543)6291 FAX06(6543)6295
 e-mail a.kankou@kankouken.org
 U R L http://www.kankouken.org



賛助会員制度とご入会のご案内

当センターは、関西経済圏における交通経済に関する総合的な調査研究を行い、関西の社会、経済の発展に寄与することを目的としています。

当センターでは、事業活動をご活用いただきますとともに、事業運営につきましてご支援を仰ぐために「賛助会員制度」を設けており、現在、数多くの法人会員及び個人会員皆様方にご協力をいただいておりますが、当センターの事業活動を一層活発に推進するためには、より多くの皆様方に賛助会員となっただき、財政基盤の更なる強化を図っていく必要があります。

皆様方におかれましては、当センターの事業目的並びに「賛助会員制度」をご理解いただき、ぜひともご入会、ご支援のほどよろしくお願い申し上げます。

賛助会員には次のような便宜がございます。

- 1 当センター主催の講演会、セミナー等への優先ご出席の取扱い
- 2 当センターに対する交通経済及び観光に関する調査研究の委託
- 3 当センター作成の資料、定期刊行物及びその他の報告書類の配付
- 4 当センター備え付け資料の閲覧及び借出し
- 5 交通経済及び観光に関するコンサルタント業務の利用
- 6 調査研究に対する意見の開陳

なお、法人賛助会員のご入会に際しましては、「拠出金」として10万円を入会時に納入していただくことになっております。この「拠出金」は財団の基本財産に組み入れさせていただいたうえで、当センターの運用資金の財源として管理させていただきます。

「賛助会員規程」(抜粋)

(賛助会費)

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

(拠出金)

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

(会費等の返還)

- 第11条 賛助会員が退会し又は除名された場合は、すでに納入した賛助会費及び拠出金は返還しないものとする。