

2014.秋季号 (No.130)

関 交 研
KAN KO KEN



目 次

■ 所感	1
近畿運輸局 局長 土屋 知 省	
■ 平成26年度 (第9回) サロンセミナー 講演概要	4
あべのハルカス開発の経緯と現状について	
近畿日本鉄道株式会社 あべのハルカス事業本部 事業部 部長 中之坊 健 介	
■ 第19回 かんこうけんコロキウム	17
ナンバープレートの基礎知識	
株式会社兵庫標板製作所 取締役 東 淳 平	
■ 平成26年度 交通関係環境保全優良事業者等局長表彰	29
官民一体となった公共交通利用促進	
姫新線利用促進・活性化同盟会	
鉄道地下空間における照明・電照看板の大規模LED化及び	
照明の調光制御装置導入	
阪急電鉄株	
日本初のリチウムイオン電池推進旅客船運航	
伴ピーアール株	
公用電気自動車のカーシェアリング	
堺 市	
■ 運輸安全マネジメント「国土交通省認定セミナー」	35
■ 編集後記	36
公益財団法人関西交通経済研究センター 常務理事 土 井 真 三	

所感 近畿運輸局長に着任して



近畿運輸局 局長 土屋 知省

1. はじめに

関西交通経済研究センターをはじめ関係者の皆様には、日頃より国土交通行政にご理解・ご協力をいただき、まことにありがとうございます。

7月8日付で、大久保局長の後任として近畿運輸局長を拝命した土屋知省（つちや ともみ）でございます。どうぞ、よろしくお願いいたします。

さて、私は近畿での勤務は初めてですが、これまでも鉄道や航空関係の業務を通じて近畿圏の状況を感じる機会が多々ありました。

例えば、リニア中央新幹線の整備区間を巡る議論の背後には、関西の経済社会の相対的地位低下に対する懸念があると感じておりましたが、現に着任して自治体や経済界の方々のお話を伺うと、まさにこの点に言及されることが多くありました。

国土政策においては「国土の均衡ある発展」という言葉は随分前に放棄されておりましたが、ここ数年風向きが変わって来まして、人口減少の趨勢を放っておくと地方の自治体の相当数が消滅しかねないという議論が起り、東京への一極集中を是正し地方の人口減少をくいとめるため「地方創生」を最優先課題として政府は取り組み始めたところです。「地方創生」においては、

問題は山間部等が深刻ですが、その地方部がつながる地方拠点都市、さらには大都市圏という階層がしっかりしている必要があると思います。その意味で関西全体の活性化、地位の改善を図っていく必要があるということが、近畿運輸局の行政全体を通じた現下の問題意識です。

この点、明るい兆しもあります。人口動態では、関東が流入超過であるのに対して、関西は長らく社会的流出超過でありましたが、漸くその傾向が止まったようです。苦戦していた家電メーカーも収益を回復してきており、また、円安等によりインバウンドの観光客も近畿圏における消費の担い手として育ってきているようです。交通・観光政策の観点から、こうした流れを促進していきたいと考えております。

2. 重要な政策課題

さて、今後、近畿運輸局として取り組むべきより具体的な政策課題として、5つほど述べさせていただきます。

(1) 近畿圏における次期交通ビジョンの策定

現在、平成27年度までを対象として、平成16年度の近畿地方交通審議会答申「近畿圏の望ましい交通のあり方」に基づいて行政に取り組んでおりますが、次の10～15年を対象に新たな交通ビジョンを策定するべく、同審議会に検討を開始していただいております。過去10年ほどの間に、近畿圏においては、人口の減少・高齢化、若年層を中心とする居住の都心回帰、都市緑辺・地方の過疎化が進み、今後の「地方創生」の取り組み如何にもよりますが、今後も継続することが見込まれております。こうしたことから、都市部においては乗り継ぎ利便向上等の鉄道ネットワークの質的向上が求められるとともに、地方部においては公共交通の活性化が一層求められると考えられます。また、近畿域外との関係では、北陸新幹線開業等にかかる北陸圏との

間の交通の利便維持や、国際的には関西空港と近畿各地域のアクセス改善等が図られなければならないと考えられます。こうした交通ネットワークの問題のほかにも、人口高齢化や環境問題等に対応した新しい交通のあり方について方向性をまとめていく必要があります。

(2) 地方の創生と公共交通活性化、地域観光の振興

先にも述べたとおり、「地方創生」は政府の最重要課題であり、政府は「ひと・まち・しごと創生本部」を設置し、いわゆる「地方創生法案」を国会に提出して、総合的・計画的に取り組みようとしているところです。国土交通省では、「国土のグランドデザイン2050」において「コンパクト+ネットワーク」をキーワードに、人口30万をひとつの単位として、地方拠点都市とこれにつながる地方部の維持等を図る構想を提唱しています。こうした30万都市圏を維持するためには、地域の公共交通ネットワークの維持が必要ですが、この6月、公共交通活性化法が改正され、①府県等の参画、②まちづくりとの連携、③面的な公共交通網形成計画の策定等を含むとする新しい制度の施行が準備されているところです。近畿圏においても山間部等では一層の人口減少、高齢化が見込まれるところであり、府県市町村と連携して公共交通活性化の取り組みを強化していく必要があります。また、地域における新しい交通モード導入の試みとして、パーソナルモビリティの活用を支援しているところであり、六甲山、明日香村において事業が行われているところです。さらに地域の社会経済を活性化し、「しごと」を作るためには、地域観光の振興が有効であり、近畿運輸局管内でも、「海の京都」観光圏の指定、「京都・若狭・琵琶湖周回高速道路の活用協議会」による観光振興、



和歌山県北山村の「筏流しの歴史探訪プロジェクト」等の「観光地ビジネス創出の総合支援事業」等に取り組んでいるところであります。

(3) インバウンド観光への取り組み

国際観光は、「ソフトな安全保障」と言われるように、外国との相互理解を増進し、経済的にも訪日外国人の旅行消費額は1.3兆円（2012年）に達し、ますます増える傾向にあります。訪日旅客数は昨年、年間1,000万人を超えましたが、オリンピックの開かれる2020年に向けて年間2,000万人の高みを目指すこととして、「観光立国推進閣僚会議」においてアクションプログラムを策定するなど、政府を挙げて取り組んでいるところです。関西は、100キロ圏内に主要な観光地のほとんどが位置し、観光資源も豊富に有していることから、この強みを活かして目標達成に貢献していく必要があります。先日、関西広域連合は「KANSAI」ブランドを世界に発信するために統一ロゴを作成しましたが、今後、マーケティングに基づくブランドイメージの整理や、広域観光ルートの整備等、ブランド普及に向けて具体的な取り組みを進める必要があります。また、無料Wi-Fiの整備、共通乗車券の導入など関西域内での訪日客受け入れ環境整備のほか、不足が懸念される宿泊施設の整備にも一体で取り組む必要があると思います。



(4) 物流関連業等の人材確保対策とグリーン物流の推進

トラックは地域物流には欠かせないものであり、内航海運は地域間物流に欠かせないものですが、いずれにおいても人手不足が深刻化しています。トラック事業においては「トラガール」等のかけ声の下、女性の活用を進めるなど取り組みを強化しており、運輸関連業種として自動車整備事業、造船業等においても人材確保のため、業界団体と運輸局支局による学校訪問などを進めています。人材確保の実を挙げるために、認知度向上にとどまらず、各事業者、業界において、待遇、業務環境等の改善につなげていくことが必要です。

こうした人材的制約に加え、地球温暖対策のために、地域間輸送においては、自動車輸送から内航海運、貨物鉄道などの大量輸送機関へのモーダルシフトを進める必要があり、近畿運輸局では、「グリーン物流セミナー」を開催して荷主に環境負荷の少ない交通モード選択を促しているほか、高速道路ネットワーク整備等を契機とした舞鶴港の活用等を進めています。

(5) 公共交通の安全対策と大規模災害への備え

福知山線の事故に見られるように公共輸送機関の事故は大きな社会問題であり、安全には万全が期されなければなりません。また、自然災害についても、近年は近畿地方でも豪雨災害が発生しているほか、南海トラフ地震の発生も懸念されています。近畿運輸局では、運輸安全マネジメントを実施して経営者以下企業全体の安全意識の向上に努めるとともに、事業用自動車総合安全プラン2009の事故削減目標が一部未達成であることから、一年程度かけ、関係機関、事業者と連携して事故削減方策の具体化を図っていきます。自然災害対策では、関係自治体とともに帰宅困難者対策を進めるとともに、緊急時の物資輸送について倉庫、トラック事業者と府県の間で貨物の保管・輸送に関する協定の締結を促すとともに、物流拠点の選定などを進めて

います。この11月8日には、近畿整備局とともに、和歌山港、堺泉北港の広域防災拠点において、国・地方の関係機関、バス、トラック、港湾運送、倉庫等の事業者との連携等を確認するため総合防災訓練を実施しました。今後とも、国・自治体・民間事業者との連携を強め、自然災害への備えを強固にする必要があります。

3. おわりに

関西経済の活性化実現に向けて交通・観光政策は大きな役割を果たす必要があります。先に述べました課題を事業者や自治体、地域の方々と連携を図り推進していきたいと考えております。

今後とも当局の政策を進めていくにあたり、皆様方の一層のご支援、ご協力をお願い申し上げます。

平成26年度(第9回)サロンのセミナー

(平成26年9月9日)

講演概要

地上300m、高さ日本一の超高層複合ビル「あべのハルカス」が本年3月7日にグランドオープンいたしました。

地上60階、そして、地下5階の「あべのハルカス」は百貨店、美術館、オフィス、ホテル、そして展望台から成り立っており、都市の生活をより豊かにする先進的な施設や機能を縦横に集積した「立体都市」であります。大阪の新たな魅力向上に大きな役割を果たしております。

本日の講演では「あべのハルカス」開発に当たったハード面、ソフト面での取り組み、更には地元地域との連携と地域活性化効果、そして、新しいトレンドを生み出す情報発信基地としての取り組みなど、大変参考になるお話を聞かせただけると期待しております。

結びといたしまして、本日のセミナーが、ご参加いただきました皆さま方にとって、今後のビジネス展開の一助となりますことを祈念いたしますとともに、公益財団法人関西交通経済研究センターに対しまして、今後とも温かいご支援を賜りますようお願い申し上げます。私からの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。



公益財団法人 関西交通経済研究センター

会長 野村明雄

開会挨拶

本日は、当センター主催の「サロンセミナー」に、多くの皆様方にご参加をいただき、誠にありがとうございます。

また、高橋総一近畿運輸局長様をはじめ、日頃からご支援・ご指導を賜っております行政幹部の皆様方には、公務ご多忙の中、ご臨席を賜り、誠にありがとうございます。

この「サロンセミナー」は、当センターの賛助会員の皆様だけでなく、広く一般の方々にも参加いただき、関西経済の発展に関係する、あるいは、寄与する幅広いテーマについて、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9回となります今回は、近畿日本鉄道株式会社あべのハルカス事業本部 事業部部长 中之坊 健介様をお迎え致し「あべのハルカス開発の経緯と現状について」ご講演いただきます。

中之坊様には大変お忙しい中、本日のご講演をお引きいただき誠にありがとうございます。厚くお礼申し上げます。

さて、近畿日本鉄道株式会社が大阪市阿倍野区に建設を進めて来られた



近畿運輸局 次長 高橋 総一

只今、ご紹介いただきました。近畿運輸局次長の高橋でございます。平素より、皆様方には国土交通行政の推進につきまして、格別のご理解とご協力を賜っておりますこと、厚く御礼申し上げます。

関西交通経済研究センターにおかれましては、長年にわたりまして、交通運輸全般に関する交通経済の研究機関として、様々な調査研究に取組まれ、交通運輸の発展に多大な貢献を果たしてこられており、そのご尽力に感謝申し上げます次第です。

本日、この「第9回サロンセミナー」の開催にあたりまして、一言ご挨拶を申し上げます。

私ども、近畿運輸局が所管しております運輸・観光分野につきましては、昨年12月に「交通政策基本法」が公布・施行されております。

人口減少・少子高齢化、国際競争の激化、それから、最近特に懸念されていきます巨大災害の発生など、交通を取り巻く社会経済情勢が変化する中におきまして、国民生活及び経済活動にとって、必要不可欠な基盤である交通に関する施策を、総合的かつ計画的に推進するため、交通に関する施策について基本理念を定めまして、国・地方自治体・交通関連事業者・交通施設管理者・国民等の果たすべき責務等を明らかにするとともに、交通に関する施策の基本となる事項等について、定めております。

現在、この法律に基づきまして、交通に関する施策の基本的方針・目標・

政府が講ずべき施策を定める「交通政策基本計画」の策定作業が進められており、年内には閣議決定が行われる予定です。

また、本年5月に成立いたしました「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律」の一部を改正する法律の施行と合わせまして、公共交通の安全・安心の確保、地域公共交通の確保維持、地域の活性化など、さまざまな課題に積極的に取り組んでまいりたいと考えております。

次に、観光関係でございますが、観光立国実現に向けて様々な施策に取り組んでいるところでございます。

特にインバウンド拡大に向けた取組の中心として、ビジット・ジャパン事業があり、その代表的な施策事例として、「関西広域連合トッププロモーション」がございます。

3回目となります本年は、府県知事様、経済団体の代表の皆様が、中国・タイ・マレーシア・インドネシアを訪問し、関西エリアのPRを行うこととされています。

また、外国人旅行者のショッピングに対します利便性向上や、日本における旅行消費の増加の促進を図るため、外国人旅行者向けの消費税免税対象が、10月から全品目へ拡大されます。

このように現在、関係省庁と連携いたしまして、普及啓発に努めております。

また、国内観光に目を転じますと、新たな観光圏の整備実施計画地域として、近畿圏におきまして、7月に「海の京都観光圏」が認定されました。

京都府北部の福知山市・舞鶴市他5市町が連携して、整備計画に基づく事業や取組を実施することとなっております。近畿運輸局・観光庁といたしましても積極的に支援を行い、地域の活性化に貢献していきたいと考えております。

本日は、「あべのハルカス開発の経緯と現状について」と題しまして、近

講演

あべのハルカス開発の経緯と現状について



近畿日本鉄道株式会社 事業本部 部長 中之坊 健介

はじめに

近畿日本鉄道株式会社 あべのハルカス事業本部事業部長、中之坊様の講演が予定されております。

この「あべのハルカス」に関します貴重なご講話をいただけるということ、私も大変興味深く期待を申し上げているところでございます。

「あべのハルカス」は、本年3月に全館全面オープンいたしました。展望台におきましては、週末を中心に入場券を購入される方々が長い列を作っている状況でございます。このあべのハルカス効果大変なものであり、その戦略的プランを検討された中之坊様のご講演大変興味をもっているところであります。7月13日の日曜日には、ご来場者が100万人を達成されたと伺っております。そういう戦略等につきまして、私ども参考にさせていただければと思っております。

最後になりましたが、本日まで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祈念いたしまして、私の挨拶とさせていただきます。

改めまして、近畿日本鉄道の中之坊でございます。よろしくお願ひ致します。

今回機会をいただきましたしまして、「あべのハルカスの開発への思い」をテーマに、少し開発秘話のなところも含めながら、お話しできたらと思っております。

この開発プロジェクト自体が2006年10月末にスタートしまして、私はその時からプロジェクトメンバーに入っております。プロジェクト発足から約8年、今年の3月7日に無事開業することができました。開業後は、展望台をはじめ非常に好評を頂いております。



■グランドオープン、日本一長いテープカット

今年の3月7日、グランドオープン時に「ハルカス花咲く誕生祭」というタイトルで、開業イベントをさせて頂いた時の写真でございます。

百貨店は、昨年の6月に一部先行オープンをさせて頂きましたが、そのほかの施設については、開業時期をあわせ、グランドオープン感を出していこうと考え、3月7日に展望台、ホテル、そして、美術館を同時に開業致しました。開業イベントの様子ですが、ここに写っていますのが、本日ご出席の皆様も上がって頂いた展望台、60階のメイン会場でございます。当社の会長・社長、それ以外に地元常盤小学校6年生の生徒様、四天王寺の副管長様、阿倍野区長様、阿倍王子神社の神主様などにご参加いただきました。このテープカットは、実は3つ目の日本一を狙ったイベントです。日本一の1つめは300メートルの高さ。2つ目が百貨店の単店舗での売り場面積10万平米、そして3つ目がこのイベントで、実はテープの全長が3,000メートルと、日本一長いテープカットになっております。この展望台会場を回し、ビルの中を通して下層階へ下ろしまして、大阪マリOTT都ホテルのフロントでのテープカット、16階あべのハルカス美術館でのテープカット、さらに下ろしまして、地下1階時計の広場にて大阪阿部野橋駅、JR天王寺駅長、地下鉄の天王寺駅長にもご参加頂きテープカットを行いました。そして、地域とも一体で行なりたいという想いがありましたので、ハルカスからテープを外へ出し、西向かいの東急不動産様が運営されるあべのキューズモール様にもテープを延ば

3月7日グランドオープン日の様子



****HARUKAS

し、ここに阿倍野筋西側の町会・商店街会長や皆様が集まってもらいテープカット会場を設けました。さらに、ハルカスの南側にある商業施設「Hoop」の広場もテープカット会場とし、阿倍野筋東側の商店街、町会の会長様等にも集まって頂きました。そしてハルカスの東側には新宿ごちそうビル様がありますので、こも会場とし、地域の方々に集まって頂きました。ご説明したとおり、都合8会場で同時にテープカットを行いました。本日に同時にテープが切れるか心配しましたが、無事10時ちょうどに全会場でテープを切ることができました。日本一の長さのテープカットを実施することで、情報発信を、という狙いもありましたが、やはり、地元と一緒に街を開くという意味合い、想いを込めてこのテープカットを実施しました。

安倍首相の視察（あべのべあと撮影 4月18日）



****HARUKAS

全長3000m、日本一長い「舌つなぎテープカット」



****HARUKAS

今年4月には、安倍首相にお越し頂き、展望台をご視察頂いただきました。官邸、それから国土交通省様を通じて連絡を頂き、4月18日の金曜日に30分間ご視察頂きました。安倍首相は、「あべのハルカス」そして、展望台キャラクターの「あべのべあ」を非常に気に入って頂いて、スライドは笑顔で握手をされているという写真でございます。

■天空庭園でのウェディング

写真は展望台58階天空庭園でのウェディングイベント実施風景です。面積がある程度広く、イベントができるスペースであるのでウェディングイベント会場として使用しました。ウェディングは今年の1月2日、百貨店の福袋商品として300万円で売り出しました。5ヶ月後の、しかも日にち限定で販売しましたので、福袋を買ってくれる方はいらっしゃるのか、非常に心配しましたが、結果として25組ものカップルの方にお申込みをいただきました。1組1組、面談をさせて頂いたとき、1組を選ばせて頂いた次第です。当日は非常に天気の良い中、イベントを開催することができました。20階のマリオット都ホテルの個室で披露宴、その後、二次会は百貨店のハルカスタイニングで、お泊りもホテルということで、すべてハルカス館内でウェディングを行ないました。イベントの様子は各メディアにも取り上げて頂きました。

58階天空庭園でのウェディング（5月18日）



****HARUKAS

展望台入場者100万人到達（7月13日）



****HARUKAS

て、地元の方とオフィスの方で働かれている皆様にお声かけをしたところ、200名以上の方にお集まり頂きました。皆さま、盆踊りにご興味を持っているんだと感じましたし、来年もどこかでやりたいと思っております。以上が開業してからのハルカスの話題です。

ハルカスはじける盆踊り（2014.7.17）



****HARUKAS

■展望台入場者100万人到達

7月には展望台の入場客数が100万人に到達しました。年間目標は180万人に設定している中、4ヶ月ほどで100万人を達成できましたので、好調なスタートをきていると考えております。8月末には130万を突破し、年間来場者は180万を超えて200万も越えていくような勢いで、順調に皆様にご来場頂いております。

さらに、7月には夏祭りをテーマに58階で盆踊りイベントを行いました。盆踊りに参加頂いている皆様には、浴衣着用を条件とさせて頂きました。

■あべのハルカス開発計画の経緯

300メートルのビルを建てるに至った経緯についてお話ししたいと思います。左側が、旧躯体を壊す前に建てておりました百貨店の最初の写真です。開業当時の近鉄、(大鉄)百貨店と書いておりますが、大鉄百貨店の様子でございます。1937年、昭和12年に大鉄百貨店が開業しました。大鉄と申しておりますように、近鉄の前身の会社で阿部野橋から、今の南大阪線と呼んでいる線が大阪

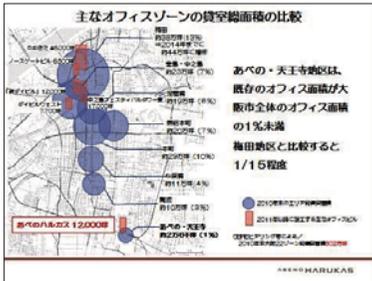
開業当時の近鉄(大鉄)百貨店



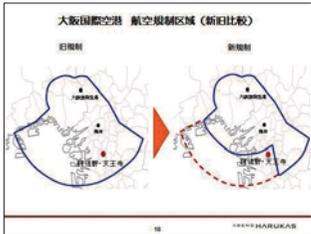
****HARUKAS

のキユーズモルさんのエリアでした。緊急整備地域に指定されていますと、都市再生に資する要素を盛り込むことで容積率の緩和を受けられるという制度ですが、建物だけでなく、街に貢献するような要素を入れるよう指導を受けました。そこで、地域にて結ばれていない道路と道路を結び、さらに、地下に防災用の吹き抜け空間を設ける、文化機能として美術館を入れるといったような取り組みを行なうことで、容積率を800%から1600%に緩和頂き、計画をスケールアップしました。

1600%の容積率を頂きましたので、容積率の有効活用のため、近畿日本鉄道グループのコア事業である不動産事業、ホテル事業を中心に計画していくことになりました。その一つが中層部にあるオフィスでございます。オフィスは、リーマンショック前に計画しましたが、大阪でオフィスと言うとまず梅田、次に、淀屋橋・本町が代表的なオフィス街です。あべのエリアはオフィス街というイメージが無く、需要があるのか読めない部分もありました。しかし、ビルがないから需要がないという考えもできませんので、やはりチャレンジしてみる価値があるという判断に至りました。といいますが、ターミナルの乗降客数を比較しますと、梅田は2550万人で5社10路線が乗り入れます。それに対し阿倍野・天王寺は80万人で、4社7路線が乗り入れています。数字を見るとターミナルとしては梅田の3分の1ぐらいのポテンシャルがあります。対して、オフィスについては15分の1程度の供給しかされていませんでした。そういった状況を考慮し、12,000坪の貸床のオフィスを導入するこ



と、1,600%の容積率を活かして機能を積んでいくと、それなりの高さになり、2500、260メートルの高さとなっております。更に300メートルの高さを実現するにはもう一つ規制緩和がございまして、伊丹空港の航空制限について緩和がされたということがございます。伊丹空港から飛行の角度に沿ってすり鉢状に高さ規制があり、梅田で190メー



■伊丹空港の航空制限緩和

それから見るとやはり大阪の中心部の中央大通りよりも北側に全て国際級のホテルが集まっていたという判断をし、高層部に大阪マリOTT都ホテルを配置する計画としました。



とになりました。ホテルについてもかなり議論はありました。ハルクスの東に天王寺都ホテルという200室、1部屋20平米程度のホテルがありますが、閑空に一番近いターミナルであるにもかかわらず、国際級のホテルがありませんでした。スライドで描いていますのは、過去にAPECが行われた時に要人の泊まるホテルに指定されたホテル、それからその後、外資系の大きなホテルと呼ばれているいわゆる国際級のホテルをプロットした絵です。

鉄道、大鉄という会社でございました。そのターミナル百貨店として生まれたのがこの建物でございます。会社自体はその後、上本町や奈良に走っています、大阪軌道という会社、それから伊勢の方を走っています参宮急行電鉄等の会社と合併して近畿日本鉄道という会社になっていきますが、百貨店としてはここがターミナル百貨店の一号店ということになります。その後、4回ほど増改築を重ねてまいりまして、このハルクスを建てる前の状況が右下の写真です。その前の状況が左上の写真で、見ていただいたら分かるように、実は1937年の建物躯体を手直ししながらそのまま使ってきました。昭和19年、20年あたりに罹災もしていたということで、非常に老朽化した状況でありましたので、それを壊して建て替えることになったのがプロジェクトの始まりでした。

また、百貨店間競争という市場競争の構図もある中、事業を刷新してエリアでの百貨店の地位を確固たるものにする必要があったことも建て替える判断材料となりました。

百貨店の分布図がありますが、大阪は東京の新宿以上に百貨店が集積されていると言われており、建て替えや新築も同



都市再生緊急整備地域

壊す前も77,000平米ほどあり、西日本では一番大きな百貨店でした。容積率は800%いっぱいを使って建てておりましたので、普通に建て替えると大きくならない。それではインパクトに欠けるということで着目したのが1つ目の規制緩和の項目である都市再生の制度の利用です。2004年に小泉内閣の時に都市再生緊急整備地域に大阪の4地域が指定され、そのうちの1つが阿倍野地域、このハルクスのエリアと道向かいのあべ



時期に起こっています。梅田では、JR大阪三越伊勢丹さんが新たに出店したり、阪急さんや大丸さんも増床、そして、難波でも高島屋さんが増床される。このような状況の中で、このままでは、弊社の百貨店が素通りされて、梅田や難波にお客様が行ってしまう。エリアの百貨店は弊社百貨店だけであり、何とかここで止まってもらえるようなお店を作っていくということ、ワンストップで色々なものが提供できる大きさを確保する必要があると考えました。そういった経緯の中、10万平米という単店舗で一番大きい百貨店を作るに至りました。



ポルトツアーという企画で一般にもオープンしております。非常に夕日がいっぱいな所でございます、手を合わせて夕日をご覧ください。非常にお客様の様子も伺えます。

■大阪マリOTT都ホテル

高層部の大阪マリOTT都ホテルは、マリOTTブランドとしては日本で4番目のホテルでございます。計画時には3番目のマリOTTブランドホテルとなる予定でございます。沖繩のマリOTT都ホテル、それから名古屋のセントラルタワーにあるマリOTTアソシエ、そして弊社のホテルが3番目という予定でした。しかし森トラストさんが東京でホテルを改装し、マリOTTブランドを付けられたので、弊社のホテルは国内4番目のマリOTTホテルとなりました。弊社が運営する「都ホテル」とのダブルブランドという形で運営しており、19〜20階がロビー、客室は38階から55階、一番上の57階がレストランという構成です。客室は360室で一室40平米、広めの設計としております。画面に出ていますのは、客室4室分ぐらいあるインベリアルスイートという西側にある部屋です。特徴は、ビューバスということで、お風呂が



以外の景色が見えることを売りにしております。57階が「ZK」というレストランです。眺望を売りにしているレストランで、名前の「ZK」は、非常にシンプルに「絶景」というところから付けております。ZKは洋食・和食・鉄板焼きが一所で取れるということで、ファミリーで来て頂いても「私、和食」「私、洋食」というようなオーダーができるレストランでございます。「ZK」は非常に好評を頂いております。既に8月いっぱいには予約が取れないという状況です。さらに19階にあるビューツェ形式のレストランが「COOKA」です。

■オフィス・メディカルフロア・キャンパスフロア

中層部のオフィスは、貸床が40,000平米、12,000坪という規模です。17階、18階がロビーで、21階から36階が一般企業様に入って頂く貸室フロアでございます。オフィスワーカーのサポート機能も入れており、例えば17階には保育園、「近鉄はいくえんハルカス」があります。こちらの保育園では、オフィスワーカーのお子様、百貨店、ホテルに来られるお客様のお子様をお預かりするサービスを提供しております。また、テナント様の会議に対応する貸会議室もサポート機能として設けてあります。



オフィスの特徴的なフロアとしましては、21階、22階にあるメディカルフロアです。面積は4,000平米、ビル内のクリニックとしては国内最大規模

横でございます。メディカルフロアには、

大阪市立大学の医学部付属病院様の「Medical city 21」があり、ここでは体の調子を壊される前の予防診療や、人間ドッグを中心とした検診機能を置いて頂いております。その他歯医者様、眼医者様、診療内科様ということで、13の専門医様が開業しており、軽微な診療、治療はビル内で全て行なうことができる構成になっております。

もう一つの特徴的なフロアは、23階、24階の2フロアにまたがるキャンパスフロアです。こちらには大学4校様に入学頂いております。中には大学4校様に入学地としてサテライトを使いたい、あるいは、学校に行かなくても在学証明等が全てここで取れる場所として、利便性の高い役割を持たせたサテライトキャンパスを設けて頂いております。オフィス全体も、おかげさまで今91%のご入居が確定しまして、関西の有力企業の大阪ガス様、関西電力様、あるいはNTT西日本様などにご入居頂いております。



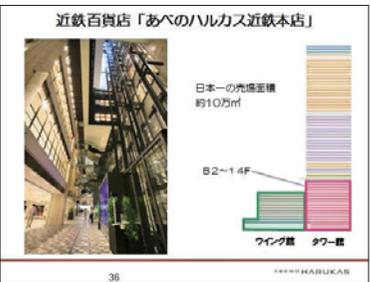
■あべのハルカス美術館

16階、百貨店とオフィスの間に位置するのが「あべのハルカス美術館」でございます。収蔵品を持たない美術館で、様々な企画展示を年に6回ほど開催する美術館です。特徴としましては、国宝も展示できる美術館であるということです。高層ビルの上の美術館で国宝を展示できるところは非常に珍しく考えております。オープン後最初の東大寺展でも国宝を展示させて頂きました。現在、西洋美術のデュフィ展を開催しており、10月からさらに西洋美術ということで「新印象派展」を開催する予定でございます。



■近鉄百貨店「あべのハルカス近鉄本店」

低層部には「あべのハルカス近鉄本店」がいらっしゃいます。先ほど百貨店競争と申し上げましたが、現在も非常に激しい競争を強いられいております。ただ、複合ビルであることを活かすし、ハルカスの他施設との連携を行ないながら、近鉄グループをあげて、競争に打ち勝ちたいと考えております。いろいろな策を講じているところですので、大きい百貨店なので、広場やコミュニティ活動のスペース等も取って



おります。

また、「ハルカスファーム」という貸し菜園や、お子様が遊べる空間である「スウェーデントリムパーク」といった場所もありますので、ファミリーで来て頂いても楽しめるようになっております。

お客様にご好評頂いているのがレストラン街です。12階、13階、14階の3層を「あべのハルカスダイニング」として、関西初、大阪初のお店を含め44店舗に开店して頂いております。

以上が施設の中身です。今、取り組みとして一番注力しているのは、ホテルや美術館、展望台など特定の目的で来られたお客様に対し、できるだけ館内利用をしていただけるようなサービスを行的していくことで、一企業で複数の事業を行なっている強みを發揮したいと考えています。単純な割引というサービスも当然ありますが、例えば今ご好評を得ていますのが、ホテル宿泊の方には展望台の営業時間を開放するというサービスです。ホテル宿泊者の7割以上の方が、このサービスを利用していただくと聞いておりますが、そういったサービスの他への波及や、ホテルにお泊まりになられて、お食事前



に百貨店に買い物に行かれたら、その荷物を百貨店からお部屋に届けておくといったようなサービス等、何か複合化したサービスを提供できないかというのが、今の我々の課題でございます。

■地域活性化への取組み

地域との取り組みについて、お話しさせて頂きます。

先ほど、都市再生制度のお話をしましたが、その中で地元の皆様と接する、あるいは交流する機会が多くございます。弊社はいろんな地元の協議会に、事務局という形で参加させて頂いております。街づくりに関しましては、このエリアに10数年前から「阿倍野街づくり構想研究会」という、地元の町会、商店街、企業が入っている団体があり、そこでの事務局活動をしながら、街に必要なことを少しでもやっつけていこうと活動しております。この阿倍野筋、我々のエリアでは、梅田や淀屋橋と言う御堂筋にあたるような南北のメインストリートですが、その道路の拡幅工事を大阪市様で行っておられます。真ん中に阪堺電車が走っている道路で、当初の予定では、あべのハルカスがオープンする際に拡幅が完了する予定でありましたが、諸々事柄が重なり、現在も拡幅工事中です。そういうタイミングもあって、地元からも「じゃあこういうふうなことも取り入れてほしい」という要望がでております。地元から出た色んな意見を取り入れ、せっかく拡幅するのであれば良い道路にしようということで、地域・企業・行政



が一体となって提携し、活動しております。

取り組みの代表的なものとして、阪堺電車の軌道敷の芝生化を提案しております。これについては、橋下市長が「学校の校庭を芝生にしたい」とおっしゃっている中で、芝生に興味、関心を示されました、地元が維持管理を受け持てるのであれば、芝生化のイニシャルコストは市が負担するとおっしゃり、一気に実現に向かっていくという内容です。

それ以外にも、「阪堺電車の側道に安全帯を設ける。」「日曜日は道路を歩行者天国にする。」といった内容を協議会で計画し、大阪市へ働きかけをしております。

二つ目は、阿倍野天王寺エリアの重要な施設である天王寺公園の再整備を大阪市様が計画されています。現在は入場料150円の有料公園になっておりまして、公園と言いながらお金を払わないと入れないというような状況です。それに至った経緯は、やはり環境が悪化した中での有料化であったかと思えますが、非常に利用する方が少ない。隣接する天王寺動物園についても入園者が減っている状況を何とか改革していきたいので、再整備の提案をしてほしいと民間に求めておられまして、弊社も何かできないか考えながら、色々行政ともお話ししているところでございます。

最後に天王寺公園へ弊社から寄贈したキリンに関してです。天王寺動物園の入園者は現在年間で90万人ぐらいいか来ないです。ピーク時には二百何十万人いらした入園者が90万人ぐらいいか来ない。また、非常に動物が手に入りにくくなっている。動物園が施設として、うまく運営できていないというお話を伺い、何か弊社としてお手伝いできないか思っていたところ、動物園がキリンを探しているのを聞きまして、日本一高いビルから、世界一背の高い動物を大使として送りましょうということでも贈らせて頂いたのが雌のキリン「ハルカスちゃん」です。

7月に寄贈しましたが、すでにサバンナゾーンというエリアに登場してお

り、「幸弥くん」というオスのキリンとも仲睦まじくしております。将来的にはキリンの赤ちゃんが誕生すれば、天王寺動物園にとっても明るい話題性のあるニュースが発信できるのではないのでしょうか。

■おわりに

阿倍野天王寺は大阪第3のターミナルと言って頂いていますが、やはり梅田等に比べて、まだまだ皆さんの認知に至っていないところがあります。認知度を向上させ、エリアを気に入ってもらえるように来館して頂けるような場所にしていきたいと考えており、様々な取り組みを行っていかたいと思っております。本日、お越し頂きましたが、引き続き、違う形で、また違う方と、改めて阿倍野・天王寺の方にお越しただければと思っております。本日はどうもありがとうございました。

(平成26年6月26日)

ナンバープレートの基礎知識



株式会社兵庫標板製作所
取締役 東 淳平

兵庫標板製作所の東でございます。今日は、どうぞ宜しくお願い致します。今回は自動車のナンバープレートの役割、歴史、種類、見方、そして、平成10年度からスタートしました希望番号制度、品質基準、ナンバープレートの地域名、製造工程、世界のナンバープレート等についてお話をさせて頂きたいと思っております。

■ナンバープレートとは

ナンバープレートは、その自動車が道路運送車両法に定められた登録制度によって登録されていることを証明し、外部に表示するもので、ナンバープレートを表示しなければ公道を走ることはできません。法律により表示の仕方も決められています。ナンバープレートが付いていることで、所有権の保護、自動車の取引の安全確保、盗難防止に寄与するなどといった役割がナンバープレートにはあります。交付されたナンバープレートは唯一、固有のもの

なので、それと全く同じものは、絶対に無いということが前提で作られております。また、表示の内容が、いつまでも明瞭に識別できるように品質に関する要件が定められています。

後で出て参りますが、希望番号制度が出来まして、ナンバープレートの好きな番号を選べるようになりました。勿論そういう中で、人気のある番号とか、同じ番号を選ぶ方が段々増えて参りまして、例えば会社の営業車を全部同じ番号にしているとか、会社の電話番号の下4桁をナンバープレートにしているとか、同じ番号の車というのがどんどん増えていきます。しかし、良く見ると絶対何処かが違います。ナンバープレートには色んなことが示されていますが何処かが違うところ、では何が違うのかということも、後程お話をさせて頂きたいと思っております。

我が国のクルマ社会と登録制度

1. 我が国の車社会

我が国は世界でも有数の自動車生産国であり、自動車の普及は目覚ましいものがあります。平成24年3月末の自動車保有台数は7,911万台(乗用5,873万台、貨物用1,501万台、その他537万台)に達しており、この10年間で約284万台増加しています。中でも、軽自動車数の増加が大きく、前年に比べて1.8%の増加となっております。



国土交通省HPより抜粋

我が国の車社会と登録制度、これは国土交通省さんのホームページから抜粋させて頂きましたが、我が国は、世界でも有数の自動車生産国であり、自動車の普及は目覚ましいものがあります。

平成24年の3月末時点で自動車の保有台数は7900万台以上となっております、この10年間で約284万台増加しています。中でも軽自動車の増加が大きく、前年に比べて1.8%増となっております。ここ数年、8000万台弱で推移していますが、母数は一緒でも、軽自動車の割合がどんどん増えている状況にあります。我が社でも軽自動車の黄色いナンバープレートを作

る量が年々増えてきております。車社会と自動車検査登録制度ですが、自動車と社会との調和を図るには社会の秩序が維持されなければなりません。このため、車社会を構成している個々の自動車について、制度的に把握し、コントロールが出来るようにしておくことが社会的に要請されています。自動車を検査し登録することにより、自動車の安全確保、公害防止が図られると共に、個々の自動車の識別が可能になり、所有及び使用の実態が制度的に把握されます。この車社会を支えているのがナンバープレートであり、車社会では無くてはならないものであります。そういう位置づけで我々も生産の方をさせて頂いております。

■ナンバープレートの歴史

日本に自動車が始まった頃からナンバープレートは、もちろんあります。が戦後、しばらくは表示の仕方など、今とはかなり異なっていたようです。左側から古い順に並んでいますが、右側が最近のナンバープレートになっています。現在のスタイルになったのは、中央にある「品5す2046」が原型といえます。品は品川の略であり、使用の本拠、5が分類番号、そして、平仮名、4桁の数字2046という形です。昭和36年12月の運輸省令からこの形になっており、以降、ほぼ同じ形で作られております。

いうえお」の「お」は使っていません。「お」は「あ」と混同しやすいという所もあって使われていないと思います。ぱっと見て、見やすいもの、混同しにくいもの、直ぐに識別できるものを使うのが前提になっていると思っ
ています。後、関西では殆ど見ることありませんが、平仮名の部分がアルファベットのものがあります。これは駐留軍人軍属用のナンバープレートで沖縄とか、神奈川県横須賀ではよく見かけると思いますが、駐留米軍の家族が乗っている車はアルファベットの平仮名が付いています。

一方で、黄色と黒のナンバープレート、軽自動車の車両番号標も基本的な構成は同じです。品川、神戸、姫路とかの地域名があり、3桁の分類番号、そして、平仮名、4桁の大きな数字があります。この構成は変わりません。登録番号標と車両番号標で大きく違うのは、平仮名の使い方が違います。先程の登録番号標では、事業用は「あ行」と「か行」と言っていました。軽自動車、車両番号標では事業用で使う平仮名は「り」と「れ」だけです。黒いナンバープレートをたまにご覧になれるかと思うのですが、最近よく見る事業用では、郵便局の赤い集配軽トラック、赤帽、それから、最近、佐川急便とかでも軽自動車を使っていますが、黒いナンバープレートは全て「り」と「れ」になっています。自家用に使われるのは、「あ行」の「あ」から順に使って使っています。「あいうえ」、「かきくけこ」、「さすせそ」、「たちつてと」、「いう順に進んでいきますが、やはり登録番号標と同じで「お」と「し」と「へ」と「ん」は使われていません。

■希望番号制度

自動車のナンバープレートには一連している番号、4桁の大きな数字について、登録手続き等の際に申し出ること、自分の希望する番号とすることができる希望番号制度があります。この制度は全ての登録番号標と一部の車両番号標で利用することが出来ます。自動車の希望ナンバーについては、人

気の高い特定のナンバーを出るだけ公平に入手することが出来るよう、全国的に人気の高いナンバーについては予め抽選番号としています。希望番号は、車を購入するとき、住所変更等でナンバープレートが変更になる

ときは、何時でもこの4桁の大きな数字だけが選ぶことが出来ます。例えば、自分は大阪に住んでいるが横浜ナンバーが欲しいから横浜にしてくれと言われても、それは出来ないということになります。それから平仮名についても、自分が「さ」がいいと言っても、その時のタイミングで違う平仮名が付いてしまうということになります。

人気のある番号はどういうものかと言いますと、例えば1桁の1、7、8とか、ぞる目の番号、こうした番号が予め抽選番号として決めら

希望番号制度

自動車のナンバープレートには、一連指定番号について、登録手続き等の際に申し出ること、自分の希望する番号とすることができる希望番号制度があります。この制度はすべての登録番号標と、一部の車両番号標で利用することができます。(軽自動車の事業用と、自動二輪・軽二輪にはこの制度がありません)

自動車の希望ナンバーについては、人気の高い特定のナンバーをできるだけ公平に入手することができるよう、全国的に人気の高いナンバーについては予め抽選番号としています。



一連指定番号
(4桁までの数字)
希望番号制度によりお好きな数字にできます。

思いますが、希望番号制度が始まったことによって、そういう番号の在庫と
いいますか、後何台でこの番号が無くなってしまおうということも気にしな
がらやっています。

■ナンバープレートの品質基準

ナンバープレートは、皆さんも毎日のように目にされていると思いますが、
10年、20年走っているような古い車でも、文字とか数字が消えたものは、ほ
とんど目にするのではないかと思います。日本は、冷帯の北海道から亜熱帯の
沖縄まで南北に非常に長細く、春夏秋冬の四季があり、それから寒暖の差も
大きく、また、降雨量とか、気象条件が非常に多岐にわたっています。こ
うした中であって、日本のナンバープレートは世界的に見てもトップレベルの
品質を維持しているということは言えると思います。ナンバープレートの品
質は、国土交通省の通達によって、厳格な品質基準並びに検査方法が定めら
れており、弊社におきましても、毎日作っているナンバープレートを抜き取
りて1日3回、品質検査を実施しております。これは当社の自主規格として
やっていますが、その他、毎年、第三者機関の塗料検査協会に任意検査に出
して評価を得ることで品質の維持を図っています。これは近畿自動車標協
議会に属している、近畿のメーカー4社が合同でこの塗料検査協会に検査を
してもらって、ちゃんと決められた以上のナンバープレートは作られていま
すよという評価を得ることで品質の維持を図っております。そういう意味で
は、ここまで徹底して品質に拘っているのは、近畿が全国的に見ても、一番
ではないかと思っております。

他にも、例えば名古屋ナンバーでしたら35通り、横浜ナンバーは34通りが
抽選番号となっております。この抽選番号を増やすことで、私どもでは心底
という言い方をしますけれども、番号の品切れを極力先に延ばそうという形
で対策が練られております。普段、ナンバープレートを、意識して見ていただ
けなくてもいいですし、その番号に数限り有るというのをあまり意識しないとい

ナンバープレートの検査項目は、13あります。まず塗膜。塗料の厚みは文
字の部分で、15ミクロンから20ミクロンくらい。ミクロンで言われてもよく
分からないと思いますが、そういう厚みで常にナンバープレートは作られて
います。それから耐衝撃性。物におつかった時の強さです。物に当たって直

ぐに、ぐにやっとなつてしまえばナンバープレートとして維持できませんので、耐衝撃性の検査を行います。それから密着性。これは上に塗っている塗料が剥がれにくいようにできているか検査をします。それから外観。ゴミや傷が無いかどうかで、塗料の塗膜の上にゴミが乗っていないか検査をします。それから、耐屈曲性。折り曲げてその塗料が剥がれたりしないかどうか、そういうところも見ています。それから硬度。これは鋭利な物を、釘とかで引っ掻いた時に、ちゃんと塗膜が維持できているか、そういう検査もあります。それから耐汚染性。これは汚れにくさとあります。黒マジックで塗りつぶして、その後シンナーで擦って、黒マジックが取れるかどうかの検査をしています。それから耐溶剤性。シンナーや溶剤に対する強さの検査もしています。それから、耐塩水性。海が周りにある海洋国家の日本では、海からの風や海の水しぶきが車に掛かったりします。この錆びにくさというのは非常に重要であります。日本のナンバープレートは、今、全てアルミにコーティングをして作られていますので、鉄と違って錆びにくさは相当改善されています。ただ、ナンバープレートを止めているビスに関しては、鉄製の物が多く通常は鉄ベースのビスにメッキをして、錆びにくくした物を使っています。しかし、メッキが六価クロメイトという有害物質に指定されて

ナンバープレートの検査項目

1. 塗膜(塗料の厚み)
2. 耐衝撃性(モノにぶつかったときの強さ)
3. 密着性(塗料のはがれにくさ)
4. 外観(ゴミや傷がないか)
5. 耐屈曲性(折り曲げたときの強さ)
6. 硬度(鋭利なモノで引っ掻いたときの強さ)
7. 耐汚染性(汚れにくさ)
8. 耐溶剤性(溶剤に対する強さ)
9. 耐塩水性(錆びにくさ)
10. 耐酸性・耐アルカリ性(酸やアルカリに対する強さ)
11. 促進耐候性(紫外線や直射日光に対する強さ)
12. 視認性(薄暮時や夜間の見えやすさ)
13. 寸法・材質



促進耐候試験による塗膜の変化

品質検査の様子

いるため、環境的な面から最近では無害の三価クロメイトというメッキ+コーティングをした物が使われるようになっていきます。それから、耐酸性、耐アルカリ性。非常にマニアックな検査項目になってきますが、酸、例えば硫酸や塩酸、そういう酸に対し耐久性があるかどうかというテストもします。後、耐アルカリ性。アルカリは日常ナンバープレートに掛かることがあるのかと思えますが、例えば、雪国で使用される道路の融雪剤は塩カルとかアルカリ性の物質で、これが掛かった時に塗膜に影響がどうかの検査も行っています。後は生コン、アルカリ性の物質ですので、生コンが掛かった時に、字の部分が取れてはいけませんので耐久性があるかどうかの検査をしています。それから、促進耐候性。聞き慣れない言葉ですが、紫外線や直射日光にずっと当て続けることで、ナンバープレートの色が抜けたりしないかという試験をしています。そして、視認性。これは夕暮れ時や夜間でもはっきりと見えるぐらいのものが出来ているかという検査をします。最後に寸法、材質、サイズは全て決まっていますし、材質もアルミニウムを使うということでやっています。その辺りの検査もしております。

ナンバープレートの地域名

ナンバープレートの地域名は神戸、大阪、京都、奈良など日本全国にあります。この地域名、支局名とも言ったりもしますが、これが全国で何か所あるかというのはいま御存知ないかと思います。私も初めて数えてみましたが、全部で107ヶ所ありました。北海道から沖縄までございます。こうして見ると、意外と近畿地方はシンプルと言えます。大阪は「和泉」、「なにわ」、「堺」がありますが、他は「京都」、「滋賀」、「奈良」、「和歌山」と非常にシンプルで分かり易くなっています。一方で関東は非常に多くのナンバーがあります。例えば栃木県は「とちぎ」、「宇都宮」、「那須」という番号があります。千葉県で言いますと「千葉」、「習志野」、「野田」、「柏」、「袖ヶ浦」ナンバーという形で、関西にいと殆ど見ることがないような地域名のナンバープレートがあります。また、ご当地ナンバーという形で、実は最近になって新たに追加された地域名もあります。そのご当地ナンバー第1弾は、2007年2月、仙台、会津、諏訪、金沢、成田、柏、川越、筑波、高崎など全部で19のご当地ナンバーがスタートしました。近畿地方では堺ナンバーが唯一導入されております。この時に話題になったのが、富士山ナンバーです。山梨県と静岡県に跨がる富士山をナンバープレートにしたことで、全国で初めて県を跨がって1つの地域名を使うという新たな試みがなされたのが富士山ナンバーということになります。そして、この107つに加えて、ご当地ナンバー第2弾ということで、今年の11月から更に10個の地域名が増えることに

ご当地ナンバー

ご当地ナンバー 第1弾 (2007.2 ~)

仙台 (宮城県)	会津 (福島県)	諏訪 (長野県)	金沢 (石川県)
成田 (千葉県)	柏 (千葉県)	川越 (埼玉県)	つくば (茨城県)
高崎 (群馬県)	那須 (栃木県)	伊豆 (静岡県)	富士山 (山梨・静岡県)
岡崎 (愛知県)	豊田 (愛知県)	一宮 (愛知県)	鈴鹿 (三重県)
堺 (大阪府)	倉敷 (岡山県)	下関 (山口県)	

ご当地ナンバー 第2弾 (2014.11 ~)

盛岡 580 さ 12-34	平泉 580 さ 12-34	郡山 580 さ 12-34	前橋 580 さ 12-34	川口 580 さ 12-34
越谷 580 さ 12-34	杉並 580 さ 12-34	世田谷 580 さ 12-34	春日井 580 さ 12-34	奄美 580 さ 12-34

なりました。岩手県の盛岡、中尊寺があります平泉ナンバー、それから福島県の郡山ナンバー、群馬県の前橋ナンバー、埼玉県の前橋ナンバー、越谷、東京が杉並世田谷ナンバー、これらの地域名が新たに追加されます。そして、愛知県の春日井ナンバー、鹿児島県の奄美ナンバーの合計10個がご当地ナンバーとして新たにスタートすることになりました。こうしてみると非常に東日本が多くなっています。第1弾の時も東日本が多かったわけですが、第2弾も更に増えて、やはり地域性といえますが、我が町という意識が非常に強いのが東日本なのかというふうにも思っています。この第2弾、近畿地方が入っています。実は奈良県の飛鳥ナンバーが申請していましたが、ご当地ナンバーにするためには、その地域内で10万台以上の登録台数がないといけない、複数の市に跨がっていないといけないとか色々要件があり、残念ながら飛鳥ナンバーは今回は見送りということになっております。

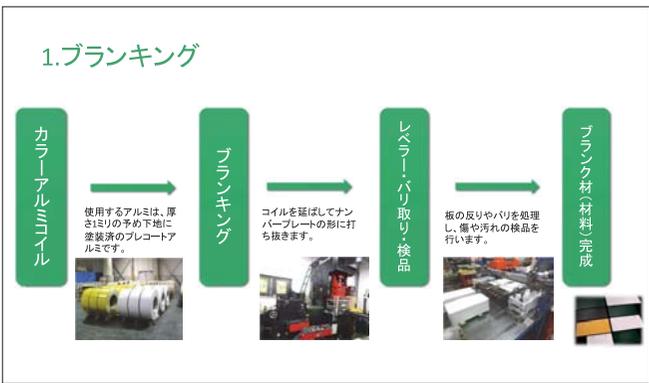
■ナンバプレートができるまで

ナンバプレートができるまでの生産工程としては、1. ブランキング工程。2. プレス・塗装・乾燥工程。3. 検品・出荷工程。の3つに分かれています。

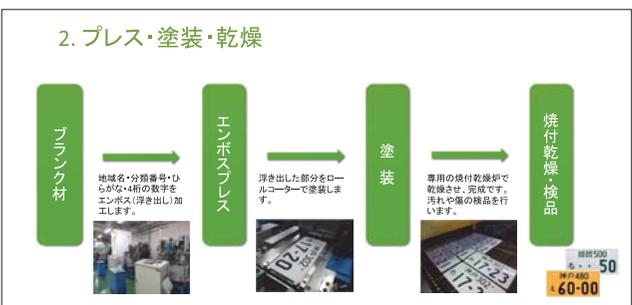
まずブランキング、聞き慣れない言葉ですが、ナンバプレートは先程申しましたとおりアルミで出来ており、弊社に入ってくる時点で色が付いているアルミを使っています。カラーアルミと呼んではいますが、下地の色、白、黄色、こういう予め色が付いているアルミのコイルを仕入れ、それを加工してナンバプレートを作っています。昔は、色が付いていなく下地に色を塗ることが作業的、環境的にも宜しくないというところがありました。吹きつけで色を塗っていきませんが、廃液の問題、排気の問題とありました。弊社も住宅街の中に建っていますので、多少価格が高くて、環境に優しい物を使っていくということで、昭和43年からカラーアルミを使ってお

ります。このカラーアルミの

コイルを延ばして、大きな80トンのプレス機に突っ込み型抜きをします。そして、この金型でナンバプレートの形にどんな打ち抜いていきます。これがその打ち抜いた物ですが、厚さ1ミリの100枚重なって1つのブロックになっております。当然グルグル巻きにしていますので反っており、それをレベラーという機械で反りを取ったり、あと金型で抜いていきますので、どうしても破断面にバリが出たりします。そのバリを放置するとお客様が持った時に手を切ってしまう恐れがありますのでバリ取りをしたり、あと、大きい工場で塗装をして入ってきますので、ゴミが入っていたり、傷が付いていたり、中には虫の死骸が入っていたりします。そういうものが無いかの検品を行います。このブランク材が完成します。この右側に写真を載せていますが、未だ色も、文字も何も無いただの板ですけれども、このナンバプレートの形に抜かれた板を作るのがブランキングの工程になります。続いて、プレス・塗装・乾燥工程ですが、先程の工程で出



2. プレス・塗装・乾燥



きましたブランク材をプレス機の方に投入します。このプレス機は、先程のブランキングのプレスと違って、打ち抜くのではなく、文字や数字を浮かすエンボス加工をするエンボスプレス機と呼んでいる機械になります。ここで、先程のブランク材をプレス機の中に投入し、地域名、分類番号、平仮名、4桁の数字を一工程で一遍に押し出し加工をします。文字・数字の浮かしたプレートをロールコーターの塗装機に投入しまして、この文字の部分に色を乗せて、焼き付けをします。湿式の塗料を使っていますので、さっぱり焼き付けないと、品質の方が担保取れませんので、こうした工程を経て、製品が出来上がってくるようになります。そして、その出来たナンバプレートを、最初に申しましたが、唯一固有のものでないといけない。これは弊社でも、生産者としての製造責任という所で絶対に同じ物を3枚も4枚も作ってはいけませんし、2枚1組ですので、1枚目と2枚目で平仮名が違うとか、1枚目神戸、2枚目姫路では困りますので、その辺りを全部1枚1枚検査しております。ここに写真が出ていますが、検査、プレートの読み取りということで、完成したプレートに間違いがないか、陸運協会様と共同開発した「ナンバプレート検査シ

3. 検査・梱包・出荷



ステム」という機械で出来た製品を一枚ずつ読み取っています。予め、生産予定データという形でデータを流し込んでいますが、そのデータと読み取って解析したナンバプレートの画像データが一揃いかどうか、一枚ずつチェックをしています。チェックして合格したものが次の工程に進めると、そういう流れを確立しています。そこで検査を受けて、合格したものを袋に入れて、1台毎にQRコードラベルというラベルを貼っています。これは、交付代行者様の所に出荷した時に交付の管理が出来るような形でシールを貼らして頂いています。これを、50枚単位、100枚単位で梱包して出荷を待つ形になり、一連番号については、大体1カ月から1カ月半ぐらいの在庫を常に持っています。ただ、希望番号、希望ナンバーは、完全受注生産、オーダーメイドとなりますので、注文が入ったら翌日には作って、その次の日にはもう各窓口に持っている形になっています。基本365日、何時でも注文の希望番号が作れるような体制を整えております。

今までが日本のナンバプレート、弊社で作っているナンバプレートについてお話をしてきましたが、世界のナンバプレート、どんなものがあるかというのを見て頂ければと思います。

平成26年度 交通関係環境保全優良事業者等局長表彰

平成26年9月3日、大阪市歴史博物館において、平成26年度の交通関係環境保全優良事業者等局長表彰式が挙行され、併せて記念講演会が行われました。

今年度の表彰者には、「姫新線利用促進・活性化同盟会」、「阪急電鉄株」、「伴ピーアール株」、「堺市」が選ばれました。

その取組の概要を報告します。なお、詳細につきましては、後日、報告書として発行させていただく予定です。



姫新線利用促進・活性化同盟会 官民一体となった公共交通利用促進

平成22年3月より、行政、鉄道事業者と沿線住民が一体となり、JR姫新線利用促進を図る取組を行っている。新型車両導入等の輸送改善事業や試行的な増便運行を実施すると共に、地元住民へのモビリティ・マネジメントや地域が主体となった沿線イベントを実施した結果、平成21年度と比較して年間利用者が57万人（23・9％）増加した。

1. 取組のきっかけ

JR姫新線（以下、姫新線という）は、姫路市と中国地方内陸部をつなぐ地方交通線鉄道で、兵庫県内では、姫路・上月駅間の50・9kmに及び、沿線地域の日常生活の交通手段として、また観光客の足として、重要な役割を担っています。

しかしながら、モーターリゼーションの進展等、社会情勢の変化による乗車人数の減少、それに伴うダイヤの減便、利便性の低下による更なる乗車人数の減少を招くという、負のスパイラル（連鎖）状態にあり、姫新線の活性化が課題となっていました。



2. 取組の内容

① 輸送改善事業

古い車両（キハ47等）を使っていたことが、速達性の阻害要因のとして大きかったため、平成18年度～21年度にかけて、沿線の姫路市・たつの市・佐用町と兵庫県、JR西日本が協力して、新型車両（キハ127等）の導入とそれに伴う軌道改良等を実施しました。

② 増便試行

列車の運行速度が上がることで列車の運行間隔を短くすることができました。輸送改善事業の完了による高速運行の開始にあわせて、平成22年3月から2年間、輸送改善事業と同じく、姫路市・たつの市・佐用町・兵庫県、JR西日本が協力して、増便試行を実施しました。

③ 同盟会等による利用促進施策の実施

これらの取組みに加えて、「チャレンジ300万人乗車作戦」と銘打ち、本同盟会や関係者により、様々な利用促進施策が実施されています。

- ・ 駅周辺駐車場の整備
- ・ 鉄道利用の助成制度
- ・ 栗拾いハイキング等のイベント
- ・ 沿線観光パンフレットや広域時刻表配布
- ・ 小学校への出前講座 等

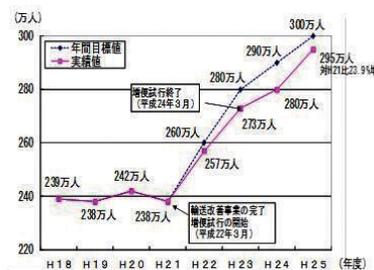
また、同盟会で独自に乗降調査を実施し、利用状況を調査しているほか、同盟会が主体となり、JR等関係者を交えて月に1回、会議を実施し、より効果的な利用促進施策を行えるよう協議を続けています。

**チャレンジ
300万人
乗車作戦**

3. 取組の成果

輸送改善事業による高速化前の平成21年度には、年間238万人にまで減少していた乗車数が、増便試行が終了した平成23年度には273万人にまで増加しました。これをうけて、平成25年度以降もJR西日本により増便試行の間に増便された便の半分以上が維持されました。

また、本同盟会や関係者により、利用促進の取組みが継続され、平成25年度には目標の300万人にせまる、295万人（対21年度比23・9％増）にまで利用者が増加しました。引き続き、本同盟会が中心となった利用促進に努めてまいります。



鉄道地下空間における照明・電照看板の大規模LED化及び照明の調光制御装置導入

平成23年度より、阪急京都線・西院～河原町間の地下空間における照明・電照看板（計4,261箇所）のLED化や、駅構内（烏丸・河原町）を中心に照明の調光制御装置の導入を行っている。

一般家庭約240戸分の年間電力使用量を削減し、年間約363t（削減率22%）のCO₂削減を図っている。

1. 背景

阪急電鉄は、都市交通事業者としてより良い地球環境を次世代に繋ぐことを環境ビジョンとして設定しており、沿線自治体で掲げられている環境に対する方針も鑑みながら、公共交通の利用促進や省エネルギー設備の導入等を通じ、環境負荷の低減に努めております。例えば、平成22年に開業した摂津市駅は、駅周辺のまちづくりのコンセプトとあわせる形で、CO₂排出量ゼロの駅「カーボン・ニュートラル・ステーション」を実現しております。平成25年に開業した西山天王山駅は、高速道路との交差点に位置しており、鉄道と高速バス・マイカーとの乗継を容易にすることにより、沿線内外を問わず、多くの方々の公共交通の利便性を向上させることに貢献しております。

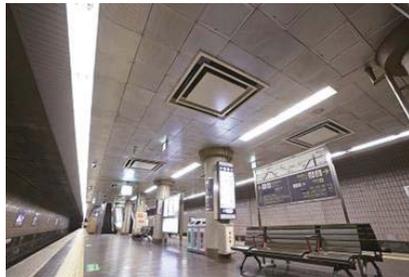
2. 取組の内容

今回の取組は、「京都議定書」の発祥地である京都市内で実施したものであり、照明類が常時点灯している地下空間に着目し、省エネルギー設備を多数導入することにより、大幅なエネルギー消費の削減を果たしました。



具体的には、当社京都線の地下線区間に当たる西院駅～河原町駅間において、計4,261ヶ所の照明・電照看板のLED化に加え、照明の照度を自動調節できる調光制御装置を導入いたしました。

調光制御につきましては、①タイムスケジュールによる制御、②外光検知による制御、③床面照度に応じた制御、④人の混雑度に応じた制御の4種類の制御を実施しております。これらの実施に当たっては、環境省「低炭素地域づくり集中支援モデル事業」に応募し、同省から委託を受け、実現いたしました。



照明のLED化にあわせて、京都のまちにふさわしい空間をご提供できるよう、河原町駅の中央改札口のリニューアルや「阪急京都観光案内所」の開設、烏丸駅～河原町駅間の地下自由通路の美化を実施しております。リニューアルした改札口や「阪急京都観光案内所」でもLED照明を採用しており、同案内所では、英語、中国語、韓国語での対応が可能なスタッフを配置し、観光案内や企画乗車券の販売を行っております。また、京都へお越しになられるお客様に

旅を楽しんでいただくため、梅田～河原町間に観光列車「京とれいん」を運行しており、京都の町屋をイメージした内装、4か国語による案内・観光ガイド放送を実施しております。

3. 取組の成果

これらの取組の結果、西院～河原町駅間の地下空間の年間電力使用量が約124万kwh削減され、約363tのCO₂排出量の削減に繋がっております。今後も省エネルギー設備の導入、公共交通の利用促進を継続していくことにより、環境負荷の低減に努めてまいります。



日本初のリチウムイオン電池推進旅客船運航

伴ビジュアル

平成24年10月より、旅客船事業として日本初となるリチウムイオン電池推進旅客船「あまのかわ」を運航している。

照明器具へのLED利用やソーラーパネルを活用した電力供給など水生植物や生物にも影響を与えにくいコンセプトで河川の自然環境の保全・再生も目指している。

1. 背景

2003年3月、世界182ヶ国と地域から24,000名が集まり、琵琶湖・淀川流域の滋賀・京都・大阪の3都市で8日間にわたり第3回世界



水フォーラムが開催されました。その中の舟運分科会を契機に、大阪府・市・政財界・市民が中心となって水都大阪再生を打ち出す。これに伴い、観光舟運の活性化にも取り組むことで再生を計ることとなった。都市型の観光舟運活性化のため、日本の技術を結集して船においても低炭素社会の実現に向けた先進的な世界に誇れる船の開発も必要と考えるに至った。

また、1997年の河川法の変更もあり、船が走行することにより発生する波の影響（航走波）によりヨシ原やワンド等へ環境影響、底泥巻き上げや油流出・水中

2. 取組の内容

・建造にあたって環境や大阪の河川の特徴に合わせた船を造る。
・ツネイシクラフト&ファシリティーズ、大洋電機、三菱重工、伴ビジュアルでプロジェクトチームを結成。民間だけのプロジェクトなのでコストをかけない船を造る。

- ①CO₂・NO_xを排出しない、リチウムイオン電池を搭載した空気を河川を汚さない安全で快適な船で、実用速力は4ノット（時速7km）程度。
- ②河川の動植物や水質に影響を与えない船。
- ③走行しても波が立たない船。（船舶の大きな引き波でカヌーやレガッタの

- ④どここの港でもコンセントが有れば、1時間充電で6時間走行できる船。
- ⑤JCI（日本小型船舶検査機構）の船の検査にパスできる船。

3. 取組の成果

この1年間で多くの市民や学者が乗船。電気船という事で、水上交通に対してクリーンなイメージを啓蒙することができた。また、天神祭の船渡御（約100隻）に参加することなどで、舟運業者のみならず、多くの見物人（約100万人）にも見てもらった。



公用電気自動車のカーシェアリング

平成24年2月より、本庁舎周辺の5カ所に公用電気自動車駐車拠点を設置し、職員と市民の双方で使用できるカーシェアリングを実施している。カーシェアリング事業者と契約を締結し、市民と一体で環境意識の高揚に効果をあげている。

1. 本事業の背景・目的

電気自動車（以下EVと記載）カーシェアリング実施にあたっては、環境局で所有する公用車の買い換え時期を迎え、導入する車両をEVにするとともに、公用車の有効活用方法として、公用車を市民が活用できる仕組みを検討しました。その結果、以下の3点を主な取組み目的として、平成24年2月より連続50ヶ月の契約で、本事業を実施しています。

目的1「EVの普及」

国による充電設備設置費用の補助をはじめ全国の自治体において、EV普及に向けた取組みが活発に行われています。その中で、堺市では市民のEV利用の機会を増やすため、市職員専用の車両として導入するとともに、入金や月額料金を無料とした仕組みとし、利用機会を増やしました。

目的2「カーシェアリングの普及」

（財）交通エコロジー・モビリティ財団による調査では、平成24年からの2年間で会員数は16・7万人から46・5万人に増加しています。

従来の自動車を個人で所有するという仕組みではなく、複数会員で共同利

用する「カーシェアリング」が進んでいると言えます。

目的3「公用車の有効活用」

カーシェアリングで複数会員が特定の車両を相互利用する仕組みが進んでいると同時に、従来、自治体所有の財産であったものについても市民と共同利用するなどの手法で、有効利用する取組みが全国で進んでいます。

このような取組みの一環として、職員が公用車を利用しない時間は市民が利用できる仕組みとしています。本事業を通して、市民と公用車をさらに共同利用できるよう、可能性を探っています。

1. 事業の概要



図のとおり、本事業では5台のEVを導入し、職員と市民が利用時間を分けて利用しています。導入した車種は、事業設計当時一般販売されていた日産リーフと三菱アイミーブの2種類で、導入したEVを平日は職員専用、休日は市民専用とする2台と、全日共同利用する（先着予約）3台に分け、計5台の有効利用を図っています。

また、本事業は従来からカーシェアリング事業を展開しているタイムズ24（株）と契約し実施しています。民間力を活用した取組みとして実施すると同時に、カーシェアリングの普及促進への寄与を期待しています。

2. 利用状況

平成25年度末時点における会員数は、EV堺市民会員が148名、堺市職員会員が255名です。

平成25年度の利用実績（平成25年4月～平成26年3月）については表のとおりです。また、年間の総利用件数は1,397件で、うち市民利用は166件（平日：68件、週末・祝日：98件）です。

EVカーシェアリング1件あたりの利用時間は平均2～3時間で、走行距離はおおむね30km弱です。EVカーシェアリングは、短時間・短距離で利用される傾向が高く、EVとの相性が良い結果となっています。

	走行距離	利用時間
利用実績	24.4km/件	2.82時間/件
市民会員実績	26.7km/件	2.10時間/件

平成25年度 EV利用状況

3. 取組の成果

利用した市民・職員からは排出ガスが出ず、静粛性に優れていると好評です。また本事業を実施することで、およそ年間7・2tのCO₂削減が見込まれています。

今年の夏（8月）は、天候不順が続き、日照時間が極めて少なく、全国的な冷夏・多雨となりました。大阪でも、日照時間は平年の約半分、降雨量も平年の4倍となっております。

こうしたなか、広島市では、多雨の影響から大規模土砂災害が、また、9月下旬には、御嶽山が噴火し、多くの方々が犠牲になられております。お亡くなりになりました方々のご冥福をお祈り申し上げます。

この秋号では、土屋近畿運輸局長様から所感をいただきました。サロンセミナーでは、近畿日本鉄道株中之坊部長様から「あべのハルカス」の概要について、かんこうけんコロキウムでは、榊兵庫標板製作所様から自動車のナンバープレートに関する講演をそれぞれいただきました。大変お忙しい中、ご協力いただきました皆様に心から感謝申し上げます次第です。

9月3日、交通運輸分野で環境問題に取り組まれている事業者、自治体等の方々が近畿運輸局長から環境優良事業者等表彰を受賞されました。気象変動問題において、二酸化炭素など温室効果ガスの削減は、重要な課題ですが、受賞された方々は、それぞれ環境に配慮した取組や環境に優しい交通システムを構築するなど、CO₂削減に大きな成果を取められております。

9月9日、サロンセミナー開催当日、賛助会員の皆様と「あべのハルカス」の展望台に上がりました。地上300mから眺める浪速の街や遠くに見える、六甲山系、生駒山系などの山並み、そして、海側に目をやれば、明石海峡、淡路島、きらきら光る大阪湾など、まさにワイルドな風景を堪能することができました。また、当日は中秋の名月の翌日にあたり、通常より大きく見える「スーパームーン」を間近に見ることができ感激した次第です。

皆様も「あべのハルカス」を是非訪れてみてはいかがでしょうか。
今回も多くの方々の様々なお力添えを頂いて発行することができました。ほんとうにありがとうございました。

公益財団法人関西交通経済研究センター
常務理事 土井 眞 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 2014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 土井 眞 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

運輸安全マネジメント「国土交通省認定セミナー」

運輸事業者における安全管理の進め方に関するガイドライン — 輸送の安全性の向上に向けて —

本セミナーでは、運輸安全マネジメント制度が発足した過去の経緯とこれまでの変遷を解説したうえで、自動車運送事業者に期待される安全管理の取組み（平成22年版ガイドライン14項目）を、事例を交えてわかりやすく解説します。

国土交通省認定セミナーとは？

民間機関等が実施する運輸安全マネジメントセミナー等において、一定の基準を満たし、運輸安全マネジメント制度の浸透・定着に有効であると国土交通省が認定したセミナー（以下、「認定セミナー」）です。

監査インセンティブ



「地方運輸局は、経営管理部門（※）の要員が認定セミナーを受講し、かつ、受講内容を活用していることが確認された事業者については、長期未監査を理由とする巡回監査及び呼出監査の対象としないことができる」

（出典：2013年7月22日 国土交通省大臣官房・自動車局通達）

※「経営管理部門」とは、「現実実施部門（輸送の安全に係る運行、運航、整備等輸送サービスの実施に直接携わる部門）を管理する責任・権限を持つ部門」を意味し、具体的には、経営トップ、安全担当の役員・部長等が該当します。

◎ この監査インセンティブの適用を希望される場合は、単にセミナーを受講するだけでなく、各事業者様において認定セミナーの内容を活用いただき、その後、国土交通省に所定の調査票を提出していただく必要があります。調査票についてはセミナー当日にご説明いたします。

☆ 個人情報の取扱

国のルールに則り、セミナー実施者（公財）関西交通経済研究センターから国土交通省に「事業者名・受講者の氏名、受講した認定セミナー」を通知いたします。通知を希望されない場合は、申込書にその旨を必ずご記入下さい。ご記入がない場合は、通知についてご了承されたものとして取り扱わせていただきます。

☆ アンケートの用途

認定セミナーの評価の把握に関するアンケート（国土交通省作成・国土交通省に提出）を回収させていただきます。数問のごく簡単なアンケートですので、ご協力をお願いします。

☆ 認定セミナーの区分：ガイドライン解説
☆ 受講料：4,000円（資料代含む）
☆ 受講済証：受講者全員に交付します

【お問い合わせ先】

公益財団法人 関西交通経済研究センター
運輸安全マネジメント支援センター
TEL: 06-6543-6291 / FAX: 06-6543-6295

◆ 監査インセンティブ（制度）に関する詳細については、国土交通省へお問い合わせください。
[国土交通省ホームページ](#)



〒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けますとともに、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。