

2004.秋季号

関

KAN

交

KO

研

KEN



2004

秋季号



近畿圏における望ましい交通のあり方について

(近畿地方交通審議会第8号答申)

近畿運輸局企画振興部長
奈良平 博史

1

トラック運送業界の

環境保全対策への取り組みについて

——人と地球・地域にやさしい物流をめざして——

社団法人 大阪府トラック協会 会長

大和 健司

7



モーダルシフト

等地球温暖化対策への取組

近畿運輸局企画振興部
施設課

川見

物流振興
課長補佐

卓

11

クルージングレジジャーネットワーク

関西初の「海の駅」について

（兵庫県『海の駅』の誕生）

神戸運輸監理部海事振興部
船舶産業課長

斉藤 好信

14

神戸空港の活用と

神戸のまちづくりについて

神戸市みなと総局 参与

山本 朋廣

18

バスの黎明期 昭和20年代

交通毎日新聞

生田 達幸

22

編集後記

25



近畿圏における望ましい交通のあり方について

(近畿地方交通審議会第8号答申)

近畿運輸局企画振興部長

奈良平 博史

本年10月8日、近畿地方交通審議会(会長・野村明雄大阪ガス株式会社代表取締役会長)において、答申第8号「近畿圏における望ましい交通のあり方について」をとりまとめたいただきました。我が国における急速な少子高齢化の進行、環境問題への意識の高まり、情報技術の飛躍的進展等社会経済の構造的変化の中、平成元年の運輸政策



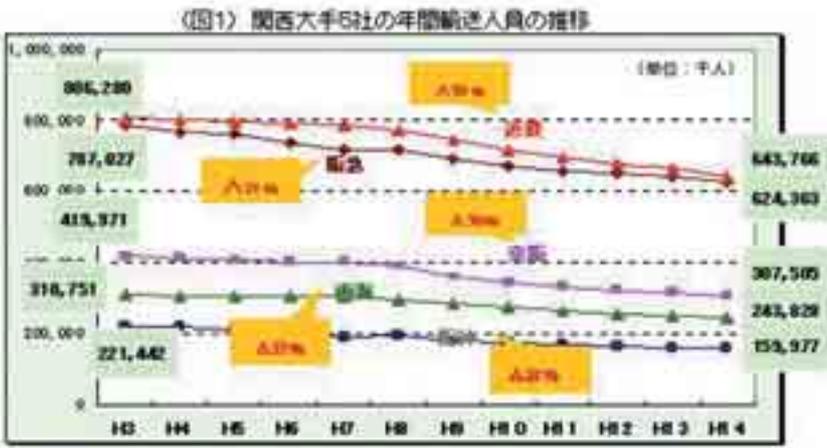
審議会第10号答申の目標年次が到来することから、近畿圏における交通体系の将来像を明らかにすることが強く求められる状況において、昨年3月、近畿運輸局長から近畿地方交通審議会に諮問がなされました。その後、審議会、部会、ワーキンググループが合計34回開かれ、非常に熱心なご審議をいただいた後、答申としてまとめたいただきました。

運輸政策審議会第10号答申においては、京阪神圏の鉄道ネットワーク計画を内容としておりますが、今回の答申においては、鉄道に加え、バス・タクシー、水上交通、環境等、交通全般について、今後概ね10年後以降という中長期的な展望に立った近畿圏の総合的な交通政策の基本的な方向性が提示されています。

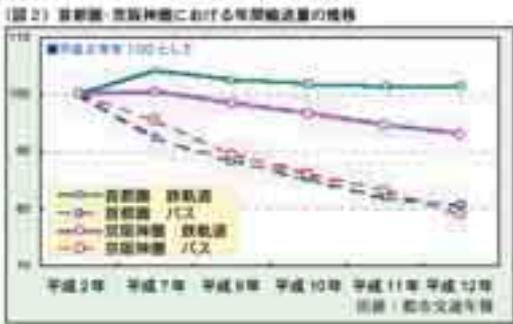
以下、その内容について御紹介いたします。

1 近畿圏における交通を取り巻く環境の変化

京阪神圏における都市鉄道の旅客輸送量は、10年程度前までは大幅な伸びを示していましたが、平成5年頃から輸送量が減少傾向となり、平成14年においては、平成5年と比較して利用者数が約1割減少するまでになりました。特に、大手民鉄は、約2割という大幅な減少率を示していますが、この間首都圏は横ばいまたは微減であり、その相違は顕著となっています(図1、図2)。



出典:鉄道統計年報



(図2) 首都圏・京阪神圏における年間輸送量の推移

地域間交通量の推移を見ても、鉄道利用は大都市を中心とする放射状の流動が減少し、自動車利用は短距離の隣接地域間の流動が著しく増加しています(図3、図4)。

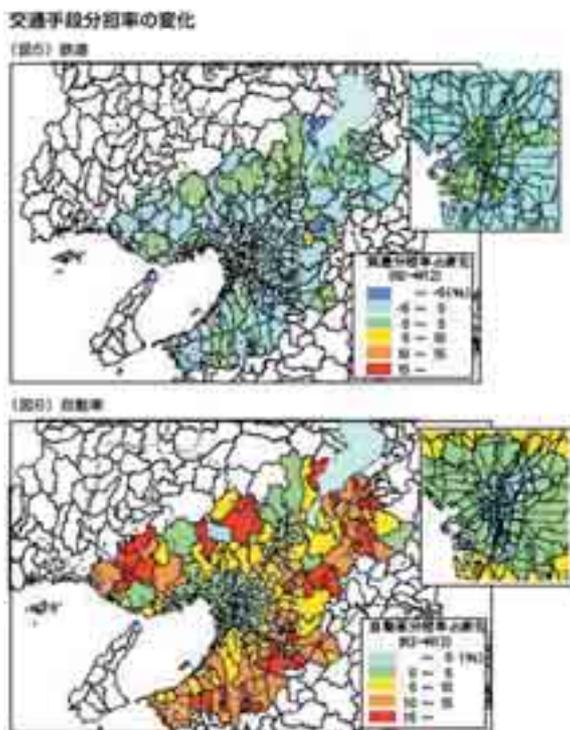


(図3) 鉄道利用交通量の増減



(図4) 自動車利用交通量の増減

また、交通手段分担率の変化を見ても、鉄道は全体的に減少し、特に郊外部での減少が大きい一方、自動車は郊外部で著しく増加しています。ただし、京都や大阪の都心部では鉄道の分担率が増加傾向にあります(図5、図6)。



出典:第2回、第4回京阪神都市圏パートナーシップ調査

鉄道輸送量減少の要因としては、京阪神圏の経済の低迷、沿線事業所の海外等への展開や本社機能の東京への移転に伴い、大阪市、京都市、神戸市の都心部における従業人口が大きく減少し、通勤需要が減少したことが挙げられます。また、少子高齢化の影響で通学需要も減少してきています。さらに、道路の整備が進展し、郊外部の大型商業施設やロードサイドビジネス等自動車によるアクセスが便利な施設が増加している一方で、鉄

道駅周辺の中心市街地や旧来型集客施設等の集客力が低下していることも鉄道利用者数の減少の要因と考えられます。

将来の見通しにつきましては、15年後の鉄道旅客輸送量に関し、将来人口を中位推計とし、その他経済成長率や自動車保有率について一定の条件を設定し予測を行いましたところ、今後も僅かずつ縮減し、全体として現状より1割程度減少するとの見通しが得られました。

2

公共交通機関としての 鉄道の有効性及び課題

このように、今後も、旅客輸送量の減少が予測される鉄道ですが、環境問題、都市再生、ゆとりある生活の実現等の観点から鉄道への期待は高まっています。鉄道は、1人1kmを運ぶ際に排出される二酸化炭素が自動車の10分の1であり、輸



送人キ口当たりの事故率は自動車の7000分の1と極めて低く、ピーク時の御堂筋線の輸送を道路で代替すると約100車線の道路空間が必要となるなど空間の有効利用が可能である等の特徴を有する他、都市型コンパクトシティー形成促進、都心部の交流やまちのにぎわいの創出という視点からも特に注目されています。

一方、京阪神圏の都市鉄道については、相互直通運転が首都圏ほど進展していないこと、都市機能の再生のためには各拠点都市間の連携・交流を支える鉄道機能の強化が必要であること等、解決すべき課題があります。

そこで、京阪神圏におきましては、既に相当程度概成しつつある鉄道ネットワークを、関連施設の改良、改善や新たな鉄道施設の整備等により、より利用しやすく質の高いネットワークに改善し、都市の装置として最大限効果的に機能させることが強く求められています。



3

今後の鉄道経営

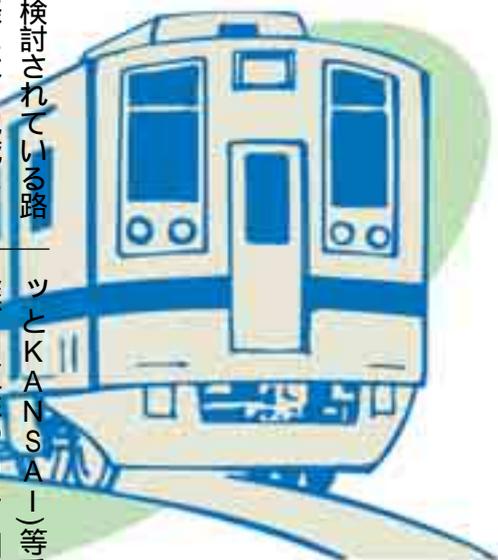
京阪神圏における鉄道事業者は、輸送量の減少傾向が続くなか、旅客収入が減少、低迷する厳しい経営環境にあります。経営の合理化等により採算を維持している状況にあります。今後は、個々の企業としての合理化や増収努力に加え、資材の共同購入やICカードの相互利用等事業者相互の協働・協調による一層の効率化とサービスの向上に努め、健全な経営を確保することが望まれます。なお、鉄道事業者には、今後、高度成長期に整備した大規模施設等の維持・更新、バリアフリーの推進、ICカード導入等への投資がますます求められるようになるため、厳しい経営環境の下で円滑な資金調達が行えるよう、政策金融も含め適切な支援措置が必要とされます。また、輸送需要の減少に伴い採算性が特に悪化

し、廃止や抜本的な経営改善が検討されている路線が出てきています。廃止する際には、地域において輸送手段の確保方を協議検討することとなっていますが、その際、当該鉄道路線単独の採算性だけでなく、地域全体に与える便益も含めて総合的な検討を行うことが望まれます。さらに、鉄道路線を存続すると判断された場合には、地域が一丸となって当該路線を支える取り組みが不可欠となります。

4 鉄道の活性化

鉄道は、基幹的公共交通機関として利用者や地域住民の期待は高く、これに応えていくためにもサービスの向上、改善が求められています。

鉄道事業者の取り組みとしては、新車両や女性専用車両の導入等輸送に関する利便性・快適性の向上、ダイヤ改善や共通磁気カードの導入（スル



ツとKANSAI）等乗り継ぎ利便性の向上、割引企画切符等運賃や切符に関するもの等があります。また、

地方自治体や鉄道事業者が、地域住民、商店街、NPO等と連携した取り組みとしては、パーク・アンド・ライドの推進等駅までの交通改善、鉄道駅ビルへの公共施設の誘致等、駅の利便性向上やにぎわい創出のための施策が行われています。このような取り組みを進める上で、国は、必要に応じ、公共交通活性化総合プログラム等を活用し、関係者間の円滑な調整を進め、地元の取り組みを支援・推進することが重要です。

また、駅機能の高度化と駅周辺の活性化も重要なテーマです。駅及びその周辺地域は高密度な人流の拠点となっている一方で、関係者が多く空間的制約もあり、その機能が充分活用されておらず、解決すべき課題も多くあります。これに対し昨今地方自治体等が、駅及びその周辺地域の再生によ



りまちの賑わいを取り戻そうとする動きが出てきています。その際、駅及びその周辺地域を、鉄道と都市の融合空間として捉え、すべての人が「憩い、うるおい、集い、にぎわいを楽しめる良好な生活空間」の実現を目指すという視点が重要であり、国も積極的に支援、調整を行いながら、鉄道の活性化、バスやタクシーとの乗継ぎ利便の向上という観点も含め、駅及びその周辺地域の環境整備を進めることが必要です。

5 既存の鉄道施設の改良と新規路線の整備

鉄道サービスの改善・向上のため、京阪神圏においては鉄道ネットワークが相当程度概成しつつあることから、まず、ダイヤ改善、ICカード導入等による既存の鉄道事業の活性化、地域と一体となった駅機能の高度化を図ることが重要で



す。

次に、既存の鉄道施設の改良等による質の高い鉄道サービスの提供を目指すべきです。具体的には、三宮駅における阪急神戸線と神戸市交西神・山手線の相互直通運転化、相互直通運転の増発に資する天王寺駅改良等、駅の大規模改良によるサービス向上、大阪市交中央線等地下鉄における急行運転等が答申に盛り込まれています。これらの事業の具体化に当たりましては、関係者間のさらなる検討・調整が必要となると考えられます。

その上で、地域開発、直通運転化等に関連した新規路線の整備を検討する必要があります。新規路線につきましては、最近の需要動向も踏まえ、前回の運輸政策審議会第10号答申と比較すると大きな絞り込みを行っています。人口の都心回帰が進む中、都心部における有効性から都市の装置としての鉄道の重要性は引き続き存在している

考えられることから、都市再生緊急整備地域を縦貫するなにわ筋線新大阪～JR難波・南海汐見橋)等に加え、大阪市交3号線地下鉄四つ橋線)延伸(西梅田)十三)、中之島新線延伸(玉江橋)新桜島)等が新たに取り入れられました。なお、これらの路線につきましては、事業者の増収に直ちにつながりにくいものも多いため、今回の答申におきましては、支援制度の充実、拡大について行政側に課題を提示しているところに特徴があります。さらに、環境に優しく、建設コストが比較的低廉であるとともに、快適性、利便性に優れ、誰もが利用しやすい交通手段であるLRTを取り上げておりまして、具体的には、堺市東西鉄軌道「堺第2区(臨海新都心)～堺市(JR阪和線)」等が答申に盛り込まれています。

6 モビリティ・マネジメント(MM)の促進

公共交通の利用促進を図るには、引き続き公共交通機関のサービス改善を図ることに加え、「モビリティ・マネジメント(MM)」施策を広範に展開していくことが有効です。モビリティ・マネジメントとは、家用自動車の利用は、個人の習慣に基づく部分が多いので、利用者に対し、公共交通の利用が環境、安全、各個人の健康等に好影響をもたらすこと等を効果的に情報提供することにより、交通行動を公共交通に自発的に転換することを期待するコミュニケーション施策です。

モビリティ・マネジメントの有効性については、近年の国内外での社会心理学的研究や実証実験等により明らかになっており、特に、京阪神圏において全国に先駆けて研究が進められていま

す。京阪神圏で行われた、ある実証実験では、実際に、3日間の交通行動について、自動車利用時間が約40%短縮され、公共交通機関の利用回数が約20%増加する等の交通行動の転換の成果が得られているものがあります。

今後、効果的・継続的なモビリティ・マネジメントの実施を図るため、国、地方自治体、学識経験者間の連携の下、社会一般への働きかけや個人を対象としたきめ細かな働きかけについて、様々な取り組みや実証実験等を進め、手法を確立することが必要です。



7

近畿圏の観光振興と交通

近畿圏には、世界遺産をはじめとする歴史的文化財等、魅力的な観光資源が集積していますが、近畿圏全体としての広域観光の振興の取り組みは必ずしも十分に行われてきませんでした。今後は、国、各地方自治体、事業者等の間での広域的な連携の下、地域資源を最大限活用した観光の魅力創出や、ビジット・ジャパン・キャンペーン等を通じた効果的なPR等が求められます。

また、交通が不便な観光地への交通アクセスの確保や行楽シーズンにおける観光地での交通渋滞解消、案内標識の充実等が観光振興を図る上で重要です。

さらに、近畿圏の主要な観光資源は、いずれも関西国際空港から近距離の極めて恵まれた位置に



あり、国内外の観光客を増やす様々な取り組みは関西国際空港の利用促進にもつながることとなるため、このような相互のメリットを最大限有効に活用し、近畿圏における観光振興と関西国際空港の利用促進の双方の実現が求められます。

以上、近畿地方交通審議会第8号答申について御紹介いたしました。今後は、答申において御提示いただきました多岐にわたる施策の具体化に向け、地方自治体、交通事業者、地域の方々等との連携をさらに深めながら、努力していきたいと考えていますので、今後とも交通運輸行政に対し、御支援、御協力を賜りますよう、よろしくお願い申し上げます。





トラック運送業界の環境保全対策への取り組みについて

——人と地球・地域にやさしい物流をめざして——



社団法人 大阪府トラック協会 会長

大和 健司

はじめに

トラック事業は、国内陸上輸送の大宗を担っており、産業貨物や国民生活を支える重要な役割を果たしております。

トラック運送業界を取り巻く経営環境につきましては、昨今、輸送需要の伸び悩み、軽油の高価格化に加えて、お客様からの輸送高品質化や物流コスト低減化の要請、運賃水準の低下が続いており、ここ数年は廃業や破産・倒産する事業者が増加するなど、誠に憂慮すべき状況を迎えております。

このような中で、環境保全の問題は今世紀の国内の重要なテーマであるばかりではなく、今やその重要性が地球規模で叫ばれております。

とくに地球温暖化問題の最大の原因となつているCO₂（二酸化炭素）は、国内では約2割が運輸部門から排出され、このうち自家用乗用車が半数以上で、事業用トラックは2割弱を占めております。

一方、大気汚染問題につきましては、深刻化している大都市圏で排出されるNOx（窒素酸化物）

の約5割、PM（粒子状物質）の約4割は自動車部門からのものであり、このうちディーゼル車からの排出はNOxの約8割、PMのほとんどとなっております。

自動車交通に関わるこのような環境問題は、我々の日常生活にも大きな影響を与える重要な課題となっており、国際的・国内的な取り組みが求められているところであります。

こうした中で、環境保全対策という課題にどのように取り組めばいいのか、一方で、それに伴うコストを誰がどのように負担するのか、大変難しい問題を含んでおりますが、トラック運送業界は環境保全対策に真正面から取り組む時期を迎えているところであります。

このような観点から、当協会では、環境保全対策を輸送の安全確保対策とともに最重要課題と位置付け、発生源対策を中心として積極的に取り組んでいるところであります。



低公害車の導入促進対策

まず、環境保全対策第一の柱は、低公害車の導入促進であります。

平成元年にメタノール車を試験的に導入するとともに、当協会では平成6年1月、東大阪トラックターミナル内にメタノールスタンドを設置するなど前向きに取り組みました。しかし、メタノール車は残念ながら性能面で問題があり、普及には至りませんでした。

現在、事業用トラックの低公害車として、CNG（圧縮天然ガス）自動車の他、最近では低PM認定車や低燃費化が図られるハイブリッド自動車などがあります。このうち、低公害トラックの主流となつておりますCNGトラックはPMをほとんど排出せず、NOxなどの排出量も少ないクリーンな自動車であります。

しかし、CNG車の普及促進を図るためには、様々な課題があります。一つは車両の問題であります。馬力の関係で大型車や特殊車にはなじみにくい、車両重量が重くなる、価格も4トン車で300万円以上高くなるなどの問題に加え、一充填

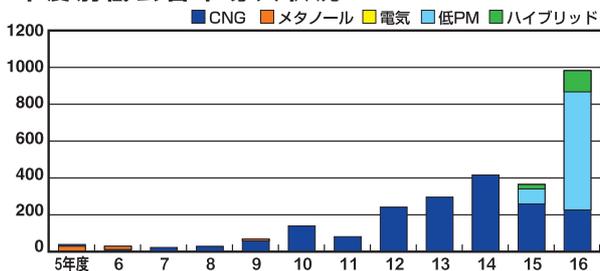
当たり200kmくらいしか走行できない、などであります。

このほか、燃料供給インフラの整備が必要であります。当協会では、平成12年4月、大阪市住之江区南港にCNGスタンドを設置し供用開始いたしました。

現在、一般の事業者が利用できるCNGスタンドは近畿に59か所ありますがまだまだ不十分で、増設など一層のインフラ整備が必要であります。

なお当協会傘下会員の低公害車導入状況は、表のとおりであります。平成5年度から本格的に導入を始めまして、それ以降、平成15年度までに1664台を導入し、平成16年度は4月から9月までで981台を導入するなど、行政当局と一体となつて積極的に努力をしているところであります。

年度別低公害車導入状況



年 度	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16(4月~9月)	計
台 数	27	18	12	17	58	128	79	258	299	417	351	981	2,645
内 訳	CNG	3	9	11	13	51	128	79	258	299	417	351	1,733
	メタノール	19	9	1	4	7							40
	電気	5											5
	低PM									79		651	730
	ハイブリッド										21	116	137

最新規制適合車への代替促進対策

環境保全対策第二の柱は、最新規制適合車への代替促進であります。

自動車NOx・PM法の施行に伴い、平成14年10月から車種規制が実施され、大阪府ではほぼ全域が指定されましたが、使用過程車につきましては1年間の周知期間があつたため、実質的な規制は15年10月から始まり、初度登録からの猶予期間は普通トラック9年、小型トラック8年となりました。これまでの全国平均の使用年数は普通トラック12年、小型トラック10年であることから、使用期間が2、3年も短縮されることとなりました。平成15年10月以降、18年までに代替が必要となる事業用トラックは、全国で概ね44万台、大阪府下で4万台であり、その代替資金は全国で3兆円、大阪府下だけでも3000億円を超えと言われております。

トラック運送事業者にとりましては、この代替資金の確保という問題は、事業の死活を左右する極めて深刻な問題となっております。

一方、規制適合車への代替がスムーズに移行できないとなりますと、国内の物流構造や物流システムが崩壊する懸念があります。

当協会といたしましては、低公害車や最新規制適合車等への代替促進のため、導入費用の一部助成を行つておりますが、国や自治体並びに会員の方々と一体となつて、総合的な対応戦略の構築に努力しております。

例えば、大阪府におかれましては、自動車NOx・

PM法の規制対応により車両代替が集中する平成16年度から18年度にかけての3年間、対象となるトラックを基準適合車に買い換える場合に、購入車両を担保とするディーゼル車買替緊急融資制度を創設していただくなど、お力添えをいただいているところであります。

今後とも代替促進対策への対応に英知を結集して参りたいと考えております。

黒煙・PM(粒子状物質)削減対策

環境保全対策第三の柱は、黒煙・PM(粒子状物質)の削減であります。

PMへの的確な対応を行うためには、ディーゼル微粒子除去装置(DPF)や酸化触媒装置などいわゆる排ガス減少装置の装着を進めなければならぬという問題があります。

関東一都三県の環境条例が平成15年10月に施行され、PMの排出基準に適合しない車両の走行が禁止され、非適合車は排ガス減少装置を取り付ける必要があります。このため、当該都県に使用の本拠を置く車両だけではなく、他府県から乗り入れるディーゼル車



も規制の対象となりまして、初度登録から7年を経過した車は、規制適合車に代替するか、知事が認定する排ガス減少装置を装着しなければ

走行してはならないという厳しいものであります。

全国の事業用トラック約120万台（トレーラを除く）のうち、半数の約60万台が規制対象であります。これらの条例制定都県へは、近畿地区からも多くの事業用トラックが乗り入れておりまして、非適合車が排除されますと、トラック運送事業者のみならず、首都圏とのつながりにおいて成り立っている地元大阪をはじめ近畿の経済にも大きな打撃を受けることから、ハード・ソフト両面の対策をしっかりと進めているところであります。

しかし、NOxとPM双方の除去に有効な後付け装置が開発されていないばかりか、PMを減少する装置といっても車種が限定されたり、走行条件などの問題が残されています。

今後は、低コストでより実用的な装置の開発に向けた、メーカーの積極的な取り組みに期待したいと思えます。



環境啓発対策

環境保全対策第四の柱は、環境啓発であります。エコドライブの普及やアイドリング・ストップの励行に取り組みとともに、尼崎公害問題に的確に対処するため、全会員に対しまして、国道43号と阪神高速3号神戸線を通過する車両を5号湾岸線へ迂回要請するなど、環境負荷を軽減するための広報・啓発活動に積極的に取り組んでいるところであります。

しかし、無料の国道から有料道路への転換は、経営環境が厳しい時期であるだけに、残念ながら迂回の実効は判然としなないというのが現状であります。

このため、国道43号から阪神高速5号湾岸線に迂回するディーゼル車両の通行料金を、国の助成制度などで無料化していただければ、迂回車両数は飛躍的に増加し、尼崎公害問題の改善に多大の効果がえられるものと確信しております。

物流効率化対策

環境保全対策第五の柱は、物流の効率化であります。

政府におかれましては、平成13年7月に閣議決定された「新総合物流施策大綱」におきまして、環境問題などの社会的な課題に対応するため、高度かつ全体効率的な物流システムの構築のための施策に加えまして、都市内交通の円滑化や自営転



換、モーダルシフトの推進、トラック輸送の効率化等を実施することとされております。

このような観点から、国土交通省におかれましては、物流の効率化を図るために、これまで、分割不可能な貨物を輸送する基準緩和や車両等の輸送規制、セミトレーラ車両総重量及び連結車両総重量規制、車高規制などについて、見直しや緩和を実施していただきました。

また、トラック協会では、国土交通省近畿運輸局と連携を図りながら、都市内物流効率化やトラック利用の自営転換の促進、阪神地区における共同輸配送のモデル事業、物流アウトソーシングの促進、荷捌き施設整備需要の把握、ITSを活用した物流効率化などの調査研究を実施し、物流効率化に向けた諸課題の検討に取り組んでいるところであります。

一方、私どもは、都市内交通の円滑化など国土の均衡ある発展を図るためには、環境改善や物流効率化にも大きく直結している道路整備を推進する必要がありますと考えております。一例を挙げますと、大阪湾岸道路西伸部の早期整備促進であります。現在、会員に迂回要請している阪神高速5号湾岸線の場合、西端が神戸市「住吉浜」付近で途

切れていることから、大阪方面から西進するためには、「深江浜」などで一般道路に降り、渋滞が多い3号神戸線に乗り換えなければならないという不便さがあり、道路機能が十分発揮されておられません。

そのため、5号湾岸線への迂回の実効性を高めるためにも、沿道住民の方々に配慮しながら、大阪湾岸道路の西伸や名神高速道路とのアクセスにつきまして、可能な限り早期に整備していただきたいと考えております。

環境保全活動への自主的取り組み



環境保全活動への自主的な取り組みとして、経営レベルで環境に配慮する仕組みを作り、環境に与える影響を小さくすることに努められているトラック運送事業者が増加しております。

具体的には、環境マネジメントシステムの国際規格であるISO14001や最近では交通エコロジー・モビリティ財団の「グリーン経営（環境負荷の少ない事業運営）」を認証取得されております。

この「グリーン経営」推進マニュアルは、ISO14031（環境パフォーマンス評価に関する

国際規格）の考え方を参考にして、トラック運送事業者が取り組むべき環境保全項目を具体的に示したもので、一定レベル以上の取組みが行われている事業者に対して、審査のうえ認証・登録が行われるものであります。

平成15年10月に認証制度が始まりましたが、トラック運送業界では、平成16年9月末現在、全国で304社609事業所が認証取得されております。

環境保全対策に係るコスト負担問題

私どもトラック運送事業者は半数以上が収支トントンか赤字の経営を余儀なくされております。

全日本トラック協会の経営分析報告書「平成14年度決算版」によりますと、採算状況は、売上高営業利益率が全体でマイナス0.1%となり、平成13年度のプラス0.1%から一転して、赤字に転落いたしました。うち貨物運送事業の営業収益営業利益率も平成13年度0.0%からマイナス0.1%の赤字に転落いたしました。貨物運送事業収入の実際の営業損失額（1社平均）は31万2千円で、前年度の営業利益額は過去最低の2万9千円まで低下しましたが、14年度はこれを更に下回り、赤字を計上するに至りました。これらのことは、トラック運送業界がかなり深刻な事態に陥っているといわざるを得ない状況を示しております。

また、自動車には、取得・保有・走行の各段階

で9種類もの税金が課せられており、営業用トラックの納税額は年間77.8億円と営業収入の約7%に相当する額を負担しております。

一方、環境保全対策にも多額のコスト負担が必要となります。割高な低公害車の導入や、基準適合車への集中代替、排ガス減少装置の装着、軽油の高価格化など、大幅なコストアップ要因に直面しているところであります。

さらに、来年1月からは自動車リサイクル法の施行によるリサイクル料金負担や地球温暖化対策税の創設の声も聞こえてまいります。

これらの環境コストを負担するためには、当然お客様からの適正な運賃・料金の收受による経営基盤の確立が大前提となることは申すまでもありません。

最後に

環境改善のため、メーカーには低公害車の車両価格の一層の低廉化とより低公害な車の早期開発を、ガス供給会社には充填スタンドの増設を、国・自治体などには財政面を含めた支援を、また、お客様には応分の負担を、それぞれ理解を得ながら、求めていく必要があると考えております。

社団法人大阪府トラック協会といたしましては、今後とも社会との共生を図りながら、環境保全対策についての確に、また、全力で対処して参りますので、行政ご当局をはじめ関係の皆様には引き続きまして、「ご指導・ご鞭撻を賜りますようお願い申し上げます。」



モーダルシフト等地球温暖化対策への取組

近畿運輸局企画振興部物流振興・施設課 課長補佐 川見 卓

1.

モーダルシフト促進等の背景

国際競争力のある物流サービスの実現を目指して平成九年に策定された「総合物流施策大綱」を更新する形で、平成13年9月に「新総合物流施策大綱」（新大綱）が閣議決定され、平成17年の目標達成に向けて、国際競争力のある水準の物流市場の構築、環境負荷低減型物流体系の構築と循環型社会への貢献を目指すこととされています。

一方、人の活動に伴って発生する二酸化炭素（CO₂）等の温室効果ガスによる地球温暖化が環境問題として世界的に深刻になってきており、我が国でも「地球温暖化対策推進大綱」を策定し、

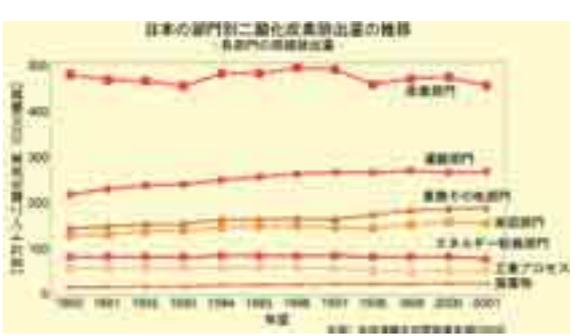


環境と経済の両立を図りながら温室効果ガスの削減を目指しています。

地球温暖化対策の経緯としては、平成4年5月に「気候変動に関する国際連合枠組条約」（気候変動枠組条約）が採択され、我が国も同年6月に署名、翌5年5月に受諾し、6年3月に条約が発効しており、9年12月に京都で開催された気候変動枠組条約第3回締約国会議において京都議定書が採択され、我が国は温室効果ガスを平成2年比6%の削減約束をしています。

国内では平成2年10月に「地球温暖化防止行動計画」を、「地球環境保全に関する関係閣僚会議」において策定し、10年6月には、京都議定書を受けて「地球温暖化対策推進大綱」を地球温暖化対策推進本部決定として策定、更に、14年3月にこれを見直して新大綱を策定し、平成22年の目標達成に向けて削減計画が講じられているところです。

運輸部門では約4600万トンのCO₂削減を目標としており、低公害車の導入促進や渋滞対策等の自動車交通対策のほか、環境負荷の小さい交通



体系の構築を図り、モーダルシフトや物流の効率化等により約910万トンの削減目標が掲げられています。

しかしながら、トラック輸送の利便性の高さなどから、長距離輸送帯でもトラックの分担率が上昇する傾向を示すなどの状況が生じており、CO₂削減目標の達成が危ぶまれているところから、今後、モーダルシフト等温暖化対策の一層の促進が必要となっています。

モーダルシフトとは、幹線を中心とするトラック輸送を環境負荷の小さい鉄道や海運を利用する複合一貫輸送へ転換することであり、鉄道や海運はトラックに比べてCO₂排出量が小さく、モーダルシフトが環境負荷低減を図る有効な施策となっています。

2.

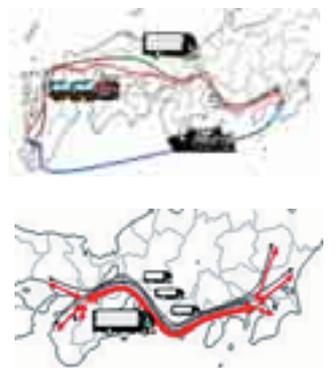
関西モーダルシフト推進協議会

近畿運輸局・神戸運輸監理部では、平成7年から荷主企業・物流事業者団体・行政等による推進協議会（会長…大阪産業大学の谷本教授）を設置し、物流関係者間でのモーダルシフトや複合一貫輸送に向けて意思統一を図るとともに、情報交換や具体的促進策の検討に取り組んでいます。平成16年7月に第6回の推進会議を開催し、モーダルシフトPRパンフレットの作成等15年度の取組報告とともに、16年度の取組案の承認を受け、パンフレット等による啓発活動、実証実験補助制度の普及・活用、先進事例の紹介等具体的な取組を行っていくこととしています。

3.

環境負荷の小さい物流体系の構築を目指す 実証実験補助制度の活用促進

平成14年度から同種の補助制度が設けられており、この制度は、新たなモーダルシフトや輸送の共同化等の実証実験計画によりCO₂排出量の削減効果がある場合に、そのために



必要な設備購入費等の三分の一の範囲内で国庫補助を受けることができるとする制度です。昨年度から年2回の募集となっており、16年度は5月末と9月末が募集の締切りとなっています。近畿運輸局の関係では、2回目の募集に鉄道・海運を利用するモーダルシフトについて数件の認定申請があり、実証実験補助制度の活用が進んでいます。

4.

モーダルシフト等 事例公表制度の創設

モーダルシフト等の促進に向けて、荷主や物流事業者へその実施事例の提供を広く呼びかけて、提供された事例を近畿運輸局ホームページに掲載し、これを参考として新たな取組の検討が進んでいくよう、事例公表制度を創設し、平成16年3月1日からホームページにて公表を行っています。

現在は、提供側で公表可能項目を選択してもらうことができるようにするなど、事例提供が行いやすいように制度の改善を図っており、募集や公表時期についても随時とし、提供があり次第ホームページへの掲載を追加しています。

5.

モーダルシフト 促進キャンペーン

平成16年3月22日から5月31日まで国土交通省の全国的な取組として、「モーダルシフト促進キャンペーン2004」が実施され、近畿運輸局ではモーダルシフトへの理解を深め、その取組への促進を図ることに視点を置いて次のような取組を行っています。

(1) 経済団体・荷主団体等へのPR活動



国土交通省にて作成されたポスターやリーフレット等を経済団体、荷主団体、物流事業者団体、地方公共団体を含む行政機関等へ広く配布し、モーダルシフトの必要性等のPRを行っています。また、関西鉄道協会のご協力を得て、各鉄道駅へポスターを掲示し、一般消費者へのモーダルシフトの意義や目的のPRも図りました。

しかしながら、荷主等にモーダルシフトへの理解を深めてもらうためには、キャンペーン資料を配布するだけでなく、実際に訪問して説明をすることが必要だと考え、関西経済連合会、大阪商工会議所をはじめ八団体を訪問し、モーダルシフトPRパンフレット、環境負荷の小さい物流体系の

構築を目指す実証実験補助制度、モーダルシフト等事例公表制度等についても説明を行い、その活用をPRしています。

(2) 荷主アンケート調査・荷主懇談会の実施

モーダルシフトへの荷主意向や隘路等を把握するため、平成16年1月に荷主アンケート調査を実施、2月には荷主と近畿運輸局・神戸運輸監視部の物流担当部課との懇談会を実施しています。



(3) 物流講演会の開催



平成16年2月に(社)

日本ロジスティクスシステム協会関西支部、

(財)関西交通経済研究センター、神戸運輸監視部との共催により、「物流・ロジスティクスを取り巻く環境変化とモーダルシフトの推進について」(大阪産業大学谷本谷一教授)、「グリーンロジスティクスの取組」(松下電器産業(株)物流統括グループ松本宏司主事)、「当社におけるマリンシフトの現状」(日鐵物流(株)青島衛常務取締役)の三題の講演をいただき、物流関係者等400名程の参加を得ることができました。

(4) 大阪府等によるモーダルシフト推進セミナー等の開催



平成16年6月に大阪府の環境月間の行事を兼ねて、大阪府と大阪地方通運業連盟との共催によりモーダルシフト推進セミナーが開催され、これに引き続いて鉄道・海運の利用相談会も実施されています。

6.

今後の展開

(1) モーダルシフト促進の課題

荷主の物流に対するコスト削減とジャストインタイムのニーズが根強く、ドアツードア輸送にフレキシブルに対応できるトラックに対し、鉄道・海運を利用する複合一輸送では、ハンドリング回数が増加し、500km程度以下の中短距離帯ではコスト・時間ともに増加しがちであり、物流効率化の観点ではモーダルシフトへの選択が難しいと考えられます。

今後は、鉄道・海運を利用しやすいインフラ整備や鉄道・海運事業者によるより効率的な輸送メニューの提供が必要である一方、事業活動による地球環境の維持・保全への貢献度を環境効率の面から評価するシステムを設け、経済効率との両立

を図り、モーダルシフトをはじめCO₂排出量削減に向けての積極的な取組を進めていく必要があると考えています。

(2) グリーン物流総合プログラムの展開

国土交通省では、運輸部門におけるCO₂排出量削減目標の達成が難しい状況であることから、物流分野での削減目標を500万トンを上乗せして1400万トンとしており、荷主と物流事業者とのパートナーシップを強化し、環境負荷の小さい物流体系の構築を促進していくための新たな枠組みとして「グリーン物流総合プログラム」を創設し、CO₂排出量削減に向けての総合的な取組を促進していくとしています。

また、具体的な内容は今後検討されることとなりますが、このプログラムでは、モーダルシフトのほか、物流アウトソーシングや輸送の共同化、低公害車の導入やエコドライブの実施等により総合的に環境負荷低減を図る取組を支援し、また、その環境負荷低減の効果測定手法を確立しようとしています。

- ◆ 物流システムのグリーン化に向けた荷主と物流事業者の協調、アクションの緊急実施
- ◆ 荷主と物流事業者が協調するパートナーシップスキームの構築
- ◆ 物流分野での1,400万tのCO₂削減 (将来目標値に500万t上乗せ)



クルージングレジャーネットワーク 関西初の「海の駅」について ～兵庫県『海の駅』の誕生～

神戸運輸監理部 海事振興部 船舶産業課長

斉藤 好信

兵庫県は瀬戸内海に面し、淡路島、家島、沼島など自然環境に恵まれた島々があり、また、隣接する小豆島をはじめ瀬戸内海沿岸部あるいはそこに点在する島嶼部への東の玄関口に位置しています。

こうした立地条件にある兵庫県を母港にするプレジャーボート・ヨット等のユーザーにとっては、静穏な海域である瀬戸内海を利用するクルージングレジャーは魅力的なものがあります。

兵庫県における舟艇に係わる現状をみますと、プレジャーボート・ヨットの保有隻数は13564隻（平成15年度末現在）と全国5位の高位にあり、クルージングレジャーの需要は高いものとなっています。また、係留保管施設（マリーナ、ヨットハーバー等）は瀬戸内海沿岸部を中心に37の施設があり、その利用者は、県内在住者をはじめ県外の所有者も多く、これらの施設は瀬戸内海一帯のクルージングの拠点となりうるものです。

1 兵庫県「海の駅」への取り組み

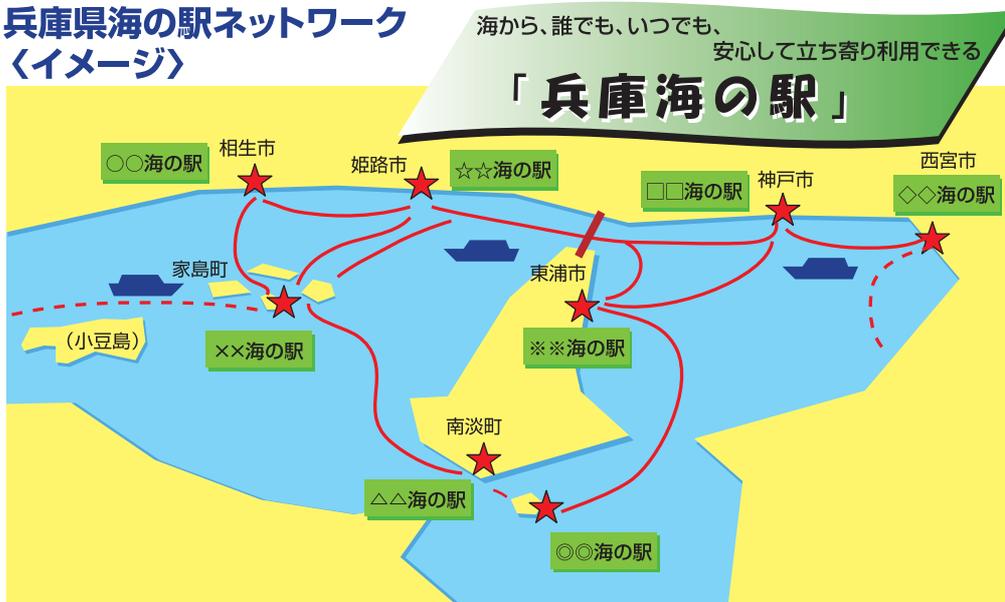
神戸運輸監理部ではこうした背景を受けクルージングネットワークとして、瀬戸内海水域をプレジャーボート・ヨットなど利用し、海から気軽に立ち寄り、周辺観光地への周遊やマリンスレジャー情報などの提供が受けられる海洋レジャー拠点「海の駅」の設立について検討を進めてまいりました。

まず、ボートショーなどの機会を利用してユーザーに対するアンケート調査を実施、また、いくつかのヨットハーバー等からも意見聴取を行い、ユーザーをはじめ関係者においてもクルージングレジャーの環境整備や情報提供等に対し、潜在的に強い要望があることがわかりました。

また、「海の駅」は既存のマリーナやヨットハーバーの他に港への展開を想定し、港湾・漁港管

理者である兵庫県等にも協力をお願いし、賛同を得てきました。

兵庫県海の駅ネットワーク 〈イメージ〉



2 兵庫県「海の駅」設立

(1) 兵庫県「海の駅」推進会議の設置

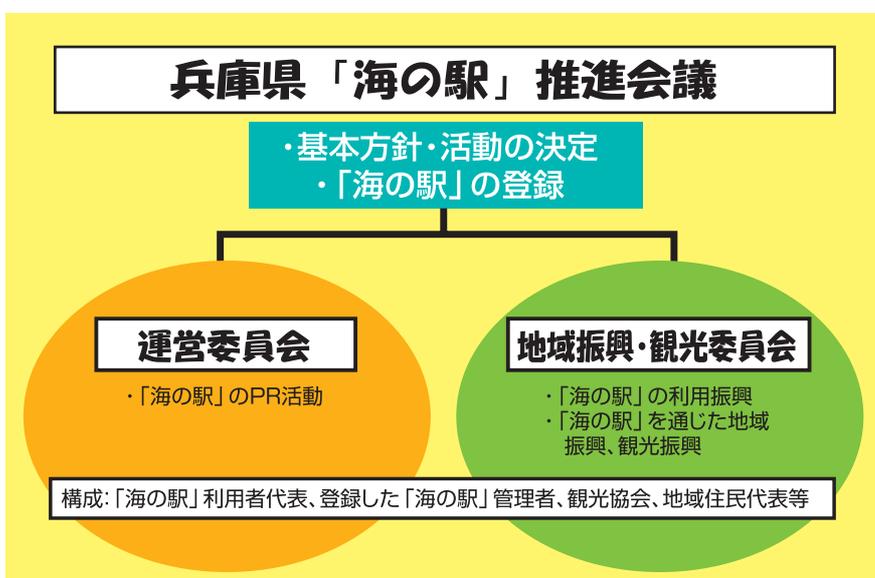
「海の駅」を設立し、広く周知し利用促進を図ることは、地域間交流・地域振興も期待でき、マリネジャーと「海の駅」が相まって地域活性化への相乗効果を発揮するものと考えます。

これを目指す「海の駅」は、利便性の向上や施設内容の充実等も図って行くことが必要ですが、それには関係者の協力、支援は不可欠です。そこで、これを具体的に検討、推進等を図る推進母体が必要と考え、兵庫県「海の駅」推進会議の設置を呼びかけ、関係者の賛同を得て9月1日に第1回兵庫県「海の駅」推進会議を開催、推進会議規約の承認及び当面の事業計画を決定するとともに、今回「海の駅」の登録申し込みのあった3駅の登録を行いました。

同会議の構成は、

- ・ 港湾等管理者である「兵庫県県土整備部、同農林水産部、神戸市みなと総局」
- ・ 漁港での展開も考慮して「兵庫県漁業共同組合連合会」
- ・ 海洋性レクリエーションの健全な育成等に取り組む「NPO法人兵庫県の水域の秩序ある利用を進める会」
- ・ 「海の駅」利用者代表として「山陽沿線ヨットクラブの会」
- ・ 神戸運輸監理部

さらに同会議の下に「海の駅」間の交流施策やPR活動等を検討する「運営委員会」と、「海の駅」の利用振興や「海の駅」を通じた地域振興、観光振興策等を検討する「地域振興・観光委員会」を設けています。



兵庫県「海の駅」では、特産物の販売等を目的とした他の「海の駅」との差別化やネットワーク化を図るため、また、リーフレット等でひろく周知することから登録制としており、兵庫県「海の駅」推進会議規約に「海の駅」に関する「定義」や「呼称」及び「登録」や「登録要件」等を定めております。

次にその概要を一部紹介致します。

『定義』について：兵庫県「海の駅」とは、海から、

誰でも、気軽に、安心して立ち寄り、利用できる港(場)とする。

『呼称』について：兵庫県「海の駅」の呼称は、「

海の駅」には地名を用い、原則として「ひらがな」で明記する。)とする。

『登録』について：「海の駅」を設置、登録しようとするものは、登録要件を記入した申込書を提出。

『登録要件』について：「海の駅」に必要な登録要件は、次のとおりとする。

- ・ ビジターが利用できる船舶係留施設があること
- ・ トイレがあること
- ・ ビジターに対する案内等が行えるようにすること

このほか、努力目標として「海の駅」の利用促進や地域振興等に積極的に協力することや、目

付きやすい適当な場所に「海の駅」である旨の標示、あるいは給油・給水、食堂等の設備を整えるよう努力する旨の規定があります。

また、同推進会議では兵庫県「海の駅」ロゴマークを作成しました。このロゴマークは、利用者の利便性を考慮し、中国地方に展開（中国運輸局が支援）している「海の駅」と共通性を持たせたものとしております。



兵庫県「海の駅」は、情報発信基地や地域交流・振興の拠点となるほか、クルージングの途中で立ち寄り休憩等をする港（場）となるものです。また、多くの人が集まる場となることも期待され、「海の駅」を核に「地域の活性化、周辺地域の観光振興」も図ることとしており、今後は、これらについて提案・具体化が出来るよう兵庫県「海の駅」推進会議のもとで取り組んでゆきたいと考えています。

(2) 兵庫県「海の駅」三駅の登録

今回、申し込みがあり登録した三駅は、「こうべすま海の駅（神戸市立須磨ヨットハーバー）」、「しんじのみや海の駅（新西宮ヨットハーバー）」、「ひめじきは海の駅（木場ヨットハーバー）」であります。

このほか、今回、淡路島唯一の「海の駅」となる予定であった「淡路交流の翼港」については、

台風16号の影響により、係留施設をはじめ陸上施設にも大きな被害を受けて登録が見送りととなりました。復旧後は直ちに登録申し込みがされることとなっておりますが、今回の立ち上げ時に紹介できないことが残念です。



海上から見た ひめじきは海の駅

3

兵庫県「海の駅」誕生・登録証交式風景

こうした経緯を経て無事、関西初の「海の駅」三駅が誕生し、登録証の交付となりました。

登録証の交付は、関西初でもあり「海の駅」のPRを兼ね、9月5日に「ひめじきは海の駅」の協力を得て交付式を開催することとなりましたが、おりしも南海上には台風18号があり、その影響がないことを節に願つものとなりました。

当日は天候にも恵まれ、関係者のほか地元住民、周辺小中学校生、ヨットマン等約70名が参加、特に小中学校生には手作りによる飾りつけ等のお手伝いを頂きました。

また、当日は「こうべすま海の駅」、「しんじのみや海の駅」の関係者がヨットで会場の「ひめじきは海の駅」へ到着し、生徒たちが持つ手作りの歓迎ゲートを通じて会場に入りました。そして、兵庫県「海の駅」推進会議代表の挨拶のあと、同代表から各駅代表に登録証が手交されました。登録証交付後は、登録の記念と「海の駅」の発展を祈念して行われた関係者による祝砲を合図に、「ひめじきは海の駅」のプレートの除幕も行われました。



手前が須磨YHから、その後ろが新西宮YHから



交付式風景。壁の掲載物は学生達が作成



歓迎のゲートを通る須磨YH、新西宮YH関係者



「海の駅」関係者と地元の小中学生

最後に、参加頂いた関係者による意見交換等の交流を図り、華やかな登録証交付式となりました。また、地元マスコミから多くの取材を受けており、今後の利用促進やPR効果を期待しているところです。

4

おわりに

兵庫県「海の駅」とは、基本的に既存の施設を利用して「誰でも、気軽に、安心して立ち寄り、利用できる港（場）」であり、まず、その存在を広く周知し、利用者利便の向上、利用の促進を図るべく、今回、まず3駅を登録しました。

今後は、「海の駅」の趣旨を理解して頂き、新たなヨットハーバーやマリーナあるいは漁港等から登録してもらえるよう取り組みを進めていきます。

特にボートユーザーからは、淡路島や家島諸島及び相生・赤穂方面での誕生が期待されており、推進会議として積極的な取り組みが必要と思っています。

兵庫県「海の駅」推進会議は立ち上がったばかりですが、これを契機に「海の駅」ネットワークの拡大を図り海洋レジャーの拠点として、また、地域振興や地域の活性化にも寄与できるよう取り組んでいきたいと考えております。

加えて、現在展開しております中国地区の「海の駅」とも連携を図りながら、クルージングレジャーのネットワーク化も図りたいと思います。

兵庫県「海の駅」発展にむけて関係者ほか皆様のご協力・ご支援等を頂ければ幸いですと考えております。

神戸空港の活用と神戸のまちづくりについて

神戸市みなと総局
参与 山本 朋廣



空港島（南東上空より 平成16年8月現在）



連絡橋（平成16年8月現在）



図 - 1 位置図

はじめに

神戸空港は、平成17年度の開港をめざして、神戸市がポートアイランド沖で建設を進めている海上空港です（図1参照）。

神戸空港は、今後とも増大が見込まれる関西圏の国内航空需要に的確に対応するとともに、人・物・情報の新たな交流窓口として、21世紀の活力ある神戸のまちづくりに大きな役割を果たす都市基盤として整備を進めています。

1 神戸空港の建設状況について

神戸空港の建設は、平成11年9月の現地着工以来、順調に進んでおり、今年の7月現在、空港島の埋立ては滑走路及びターミナル用地など空港施設部分を中心に全体面積272haのうち約200haが陸地化し、エプロン（駐機場）及び滑走路部分の舗装工事が進んでいます。今年度末には滑走路等の基本施設の整備が概ね終了する予定となっています。

また、空港島とポートアイランドを結ぶ連絡橋（延長約1.2km）についても昨年の12月から橋桁の架設工事を開始し、今年の4月から工事用道路として暫定利用しており、空港島の造成促進に役立っています。

■神戸空港の概要

- 設置管理者 神戸市（第三種空港）
- 位 置 ポートアイランド第1期南約3km
- 滑 走 路 2,500m 1本
- 空港島面積 272ha
- 旅客需要 319万人（開港時）
403万人（H22年度）
- 開 港 予 定 平成17年度
- ア ク セ ス 新交通システム（ポートライナー）で三宮から約16分

2 神戸空港の役割

関西圏の国内航空旅客数は、平成13年度で2410万人となっており、平成6年度から平成13年度の伸び率は年平均3・4%と経済成長率を上回る勢いで増加しています。平成14年に開催された国の交通政策審議会航空分科会の資料によれば、関西圏の国内航空旅客は今後も2・2%〜2・8%の割合で伸び、平成24年には、3140万人に達するものと予測されています。

関西圏においては、関西国際空港は国際線及び国内線の拠点空港、大阪国際伊丹空港は国内線の基幹空港、そして神戸空港は神戸都市圏の国内航空需要に対応する地方空港として位置づけられており、これら3空港が適切に機能を分担しながら増加する航空需要に対応していくことが期待されています（図2参照）。

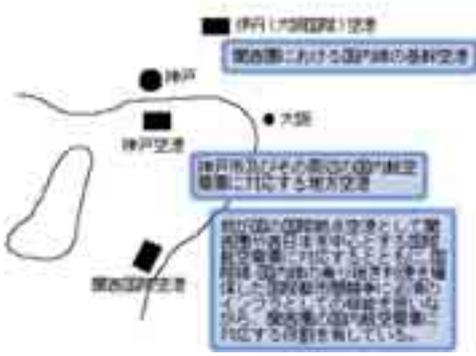


図2 関西3空港の役割について
神戸市以西の需要に對して伊丹空港の容量制約を緩和し、利用者利便を高める役割を有する」と明記されています。

3 空港と神戸のまちづくり

神戸空港は、震災を乗り越え、活力と魅力ある神戸をつくるうえで、人・物・情報の新しい交流拠点として大きな役割を果たします。

空港を活用したまちづくりとして、神戸市では「集客観光都市」、「情報文化都市」、「医療産業都市」などの都市像をめざしています。

「集客観光都市」

神戸の歴史は神戸港をベースに培われた内外との交流の歴史であり、現在も事業所ベースで約3割が観光関連となっています。このため、観光・コンベンション等で全国から神戸に人々が集まる「集客観光都市」づくりが神戸経済の本格復興に向けて大きな力になると考えています。

「情報文化都市」

空港の開港によって多彩な人材が神戸に集い、企業活動や市民文化等の分野で神戸発の新鮮な情報が発信されるような「情報文化都市」づくりの進展が期待されます。すなわち、販路の開拓や取引の拡大を通して、情報感度の向上やインキュベータ（新規起業）の機会増大が予想されるとともに、神戸での芸術・文化公演の増加など、文化交流活動が活発化することが期待されています。

「医療産業都市構想」

神戸市では、わが国初の本格的な医療ハイテクラスタづくりを目指す「神戸医療産業都市構想」を進めています。この構想は、ポर्टアイランド

第2期を中心に医療機器等の研究開発、医薬品等の臨床研究支援、再生医療等の臨床応用など、最先端の医療分野の研究機関と先端医療産業を集積することで、神戸経済の活性化と高度な医療サービス

の提供を目指すものです。同構想は、国の「都市再生プロジェクト」の採択を受けるとともに、ポर्टアイランド区域等が構造改革特別区域制度において「先端医療産業特区」として認められており、神戸空港はこの構想の推進に大きく貢献するものと考えています。

付加価値の高い医薬品、医療機器の輸送や、緊急輸送を要する細胞・組織の輸送、さらに重症患者や医師、研究者等の迅速な移動にとつても、2地点間の高速移動を可能とする航空輸送が重要であり、バイオメディカルクラスターの形成をめざす本構想を推進する上で空港は不可欠な都市基盤といえます。

4 神戸空港の活用について

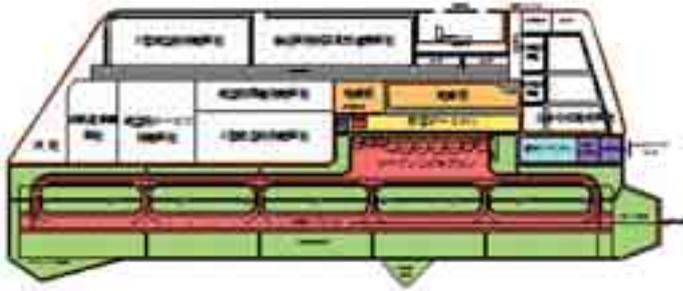
神戸空港の利用促進及び航空関連産業・臨空産業の誘致に向けて、平成14年4月に兵庫県・神戸市・神戸商工会議所で設置する「神戸空港整備推進協議会」内に官民からなる「エアポर्टセールスチーム」を設置しています。

これは、航空や関連産業にノウハウを持ち、人的ネットワークを有する民間の専門家の協力を得て、関連事業の具体化とエアポर्टセールス活動に取り組むものです。

セールsteamでは、現在、旅客・貨物の誘致推進、航空・空港関連産業の誘致推進の2つの分野についてプロジェクトチームを設け、エアラインに対する路線就航の働きかけや航空関連事業を中心に情報提供や企業ニーズの把握に努め、空港島への誘致を推進しています。

また、兵庫県下の経済団体や企業等で構成している「21世紀神戸空港活用促進協議会」では、集客・観光関係WG、小売商業関係WG、主要企業関係WG、主要経済団体関係WGの4つのワーキンググループを結成し、神戸空港の開港に向けた気運の醸成と空港の効果的な活用方策に関する調査・研究及び広報PR活動等を行っています。

そのような中、昨年10月にはスカイマークエア



土地利用計画図

ラインズ(株)より就航表明をいただき、現在、神戸(羽田)便を1日最低6往復以上就航する旨表明いただいています。

今後は、大手2社を含めた航空各社の就航に向けた取り組みが重要になると考えており、神戸空港において想定している東京(羽田)便をはじめ、札幌・福岡・那覇など、より多くの路線が就航するように努めてまいります。また、地元においても航空利用者の増大を図る取り組みを行うとともに、全国から多くの方々や航空機を利用して神戸・兵庫県に来ていただけるよう幅広いエアポートセールsteamを展開していきたいと考えています。



就航想定予想図

5 空港アクセスについて

神戸空港への主なアクセスとして、鉄軌道(新交通システム)の整備を行っています。

鉄軌道としては、現在の新交通ポートアイランド線を三宮から(仮称)神戸空港駅まで延伸し、三宮から約16分で神戸空港まで結ぶ予定となっています。現在、新交通の延伸工事が順調に進んでおり、開港と同時に開業する予定となっています。

6 市民に親しまれる空港に

神戸空港の整備にあたっては、環境にやさしい「エコアップエアポート」として様々な環境保全・創造施策に取り組みます。

例えば、空港島の護岸は緩やかな石積式とし、自然の磯のような豊かな生態系が育まれる浅場を幅広くつくりますが、これらの一部には階段式護岸を設け、市民が気軽に水辺に親しむことができるような空間を計画しています。



階段式護岸図

また、西側には人工ラグーン（海水池）とそれを取り巻く砂浜・磯を整備し、レクリエーション性の高い大規模な公園を計画しています。



人工ラグーン

7 旅客ターミナルビルの建設着工について

神戸空港の玄関口となる旅客ターミナルビルを整備・運営する神戸空港ターミナル株式会社は、機能的で、動線がわかりやすく、訪れた人が楽しめる魅力ある旅客ターミナルづくりをめざしています。



旅客ターミナルビル予想図（外観）は、民間事業者の創意工夫を生かすため、施設の設計・建設・維持管理の一括提案を民間事業者から募集し、平成15年12月に優秀提案が決定しました。

特色は次のとおりです。

視認性の高いターミナル

新交通ポートアイランド線の（仮称）神戸空港駅を降りると、地方空港では初めてのアイランドカウンターの2階出発ロビーに直結します。

出発ロビーから飛行機が見える開放感あふれる設計で、チェックインカウンターなどが分かりやすく配置され、スムーズに搭乗が行えます。



旅客ターミナルビル予想図（内観）

特色ある商業施設

2階・3階には民間事業者からの提案による

ストランや店舗を配置し、また屋上には360度の景観が楽しめるルーファードェンなど、航空機利用者をはじめとして多くの人が訪れてみたくなる魅力ある施設とします。

コンパクト・安全

延床面積約14000㎡の3階建ての施設ですが、今後の航空利用者の増加に対応して拡張できるように設計となっています。

また、出発・到着のお客様の流れを各々完全に分離することで、ハイジャック防止等の安全を確保しています。

旅客ターミナルビルの建設は、9月7日に着工しました。平成17年秋の完成をめざして建設が進められています。

8 おわりに

神戸空港は、新しい神戸をつくるための都市基盤であるとともに、全国各地と神戸を結ぶ交流窓口となるものです。空港の開港によって、神戸は陸・海・空の総合交通拠点となり、人・物・情報そして文化が交流する新たな交流窓口が誕生します。

より多くの方々に親しまれる空港をめざして、今後とも開港イベントなど、開港に向けた気運の醸成や利用促進に向けた取り組みを行い、平成17年度の開港に向けて、「ユーザーフレンドリー」な空港づくりをめざしていきます。



二井商会が運行させたわが国初のバスとなる乗合自動車

当欄は京都府バス協会が6年前に発刊した記念誌「50年の歩み」の元原稿となったものです。記念誌では字数や内容に制約があるため、サラッと流したものとなっていますが、ここでは当時のエピソードを含めた新たな発見がある読み物とひそかに自負しているところです。

初回はバス事業の黎明期、昭和20年代。京都の話題が多いことをご理解下さい。

バスの黎明期

昭和20年代

交通毎日新聞

生田 達幸

● 烈極めた官民闘争

終戦の年、全国の乗合バス事業者数は227。免許キロ口は7900キロ。10年前と比べ事業者数が10分の1以下に落ち込んだのは戦時統合のためで、京都府バス協会が設立された23年には約30業者増え、以降も着実に増加している。だが、収支状況は良好とはいえず、23年度の収支は支出が収入を0.08ポイント上回っている。政府は25年を「復旧元年」と位置付け、実動車9千両の確保を目標に掲げた。GHQの意向が働いたといわれる。

20年代のバス界は国営バスと民営の戦いである。戦時中、民営は燃料や資材面で極度の制約を受けながらも何とか持ちこたえてきた。終戦を迎え、「さあ、これから」とボルテージがあがった。ところがこれに国営が待ったをかけたのである。猛烈な攻勢だ。業界は死活問題として強く反発した。事実、国営バスは21年は13路線に186キロ口だったが、22年には18路線、555キロ口。23年には35、603と年を追って路線網を広げ、これにトラックによる旅客輸送を加えたとさらにハネ上がる。その裏には国営の独立採算性移行があるといわれる。



21年、東京で第1回の「省営バス（国営）」に関する業者大会が開かれていた。この時の会議録から反発の強さが分かる。「省営バスはかつて権力を行使して強圧的に民営路線を買収している。即時返還すべきだ」「事情のいかんを問わず民営路線と目的が同じの省営路線の新設は断固阻止する」「省営が保有している軍放出の車両や物資は民間に払い下げるべき」「これら総意を無視すれば業界は徹底的に戦つ」と勇ましい。中でも京都代表は「軍放出物資は私の知り得る範囲でも200万円程度の部品などがあり、これは当然府下事業者に分配されると思つて保管していた。ところが、あとになって当局から省営バスに提供するので民間には払い下げないとすべてを没収された。運輸省はこの巨額の物資をどのように処分したのか聞きたい」と質している。大会はわずか1年以内で5回も開かれた。だが、当局は「国営バスの拡充は地元民の要請である」と突っぱね、逆に民間に反省を促した。

免許を受けた。ただし、中丹に免許が下りれば国営は撤退するという条件つきだった。ところが中丹に免許が下りた時点で地元村民が騒ぎ出した。国営免許の際、村予算の不足を嘆きつけたのである。結果、村長始め村会幹部の責任辞職問題に発展した。20年代半ばを境に国営に自重が芽生えるが、それも程度の問題。裁定する運輸当局にとつて頭が痛く、29年に開かれた第20回日本乗合自動車協会定時総会の席上、運輸省の中村自動車局長は「国鉄バスの背後には与論らしきものがついてくる。これには大変困っている」と顔を曇らせている。



運輸は物価庁長官による認可制だった。国家経済上、運賃を物価体系の一連とみなし物価との関係で調整する必要があるとの見解だった。これが27年までつづく。最初の認可は22年2月、1キロ当たり40銭で認可した。しかし、物価の上昇は直ちに改定を余儀なくし、2ヶ月後には再改定の運びとなった。その後も資材不足や猛烈なインフ

レで経営環境はひつ迫し業界は再三にわたつて運賃改定を要請している。

一方、22年12月16日、従前の自動車交通事業法が衣替えし第一次道路運送法が公布された。目的は大ざっぱに言つて道路運送行政および道路運送事業の民主化であり輸送秩序の確立にある。同時に免許基準の根拠を明らかにしたほか運送責任の明確化などを盛り込んだ。ここにもGHQの意向が色濃く反映された。業界は1路線1営業主義の原則が揺らぐと不安を覚えたものなす術がない。不安は4年後の26年、同法の全面改定で増幅された。すなわち、第1条の「公正な競争の確保」は1路線1営業主義の完全終焉であり、この地点で1路線1営業は過去の夢となった。陸運局が誕生したのはその2年前の24年6月1日であり、同時に国鉄が日本国有鉄道として運輸省から分離している。



乗合バスは20年代半ば頃から明るさをみせる。ひとつは石油事情の好転である。まだなお木炭や

新炭などの代替燃料が全体の38%を占めていたが、原油処理設備能力の向上と相まってガソリンや石油の供給量が漸増していく。GHQの覚書きで代燃自動車の石油燃料車への転換禁止が解除されたのもフォローとなる。

もうひとつは生ゴム。生ゴムの民間貿易が再開されたためタイヤやチューブの配給や価格規制が廃止された。これによりバス事業は軌道に乗る。資材面での規制から解放され事業者の主体性を取り戻していく。27年度の事業者数は325。路線も69万3495キロ。实在車両2万2428台。この数字から当時の躍進ぶりが分かる。

新免は23年度以降毎年平均して10件を越え24年度14、25年度19、26・27の両年度は10を割ったものの28年度には10に復活。京都では29年に加悦鉄道が与謝野郡で4.7キロの新免を得ている。一方で車両の大型化も進み、23年に乗車定員300人と、いう超下級が出現。価格は288万円。ただし実際に運行したのかどうかは不明。

● 壮観だった 全国バスガイドコンクール

一方遊覧バス（観光バス）は戦時中、全くの

休眠状態だったが、戦後GHQ関連や外人観光客などを出発点に復活していく。終戦直後の事業者数117。5年後には287、車両数は1053台にのぼった。学生や生徒が修学旅行でバスを利用するようになったのもこの頃で、25年度以降は輸送人員、車両ともまさに倍々ゲーム。28年度には輸送人員が4700万人、3200両と「驚くべき躍進ぶり」（日乗協）。シーズン時になると供給不足は全国各地で起き28年、運輸省は通達で国鉄に助け舟を求めている。

中でも観光地、京都の実績は光彩を放った。入浴する修学旅行生はもちろん外人観光客の増加もめざましく、29年には5万人の万台を突破。5年前比べると何と10倍増である。同年、その増加ぶりを地元紙は「京都駅前の交通公社に入った連絡によると5月までの海外からの外人観光客は128団体、4000人。昨年同期に比べ約3倍増。この調子でいけば今年の外人観光客は戦後最高を記録するとみられ、京に落ちる金も100万ドル（3億6千万円）を越えるのでは」と報じている。また同年5月8日、交通毎日新聞は社説で「従来京都市内観光Aコースではひとりあたり約300円。所要時間は4時間。これでいくと1両で1日2回できたものが今年は嵐山の方へコースを伸ばしたため2運行できない。その割に料金は50円増

しの350円であることから乗車人員の割には収入は少ない模様。しかし何といても花の京都である。少しのロスもなく車を動かし成績のよい車になると1日に2万円は軽く水揚げするというからすごい。この計算でいくと1両1ヶ月の収入は数10万円にのぼる。世のデフレを尻目に我が世の春を謳っているといわれても腹は立つまい」と報じた。

この年代で特筆すべきは、26年から毎年計10回にわたっておこなわれた全国バスガイドコンクールだろう。主催は日乗協。京都府バス協会2代目会長、川本直水氏の発案といわれる。第1回目は同年6月東京の日比谷公会堂で開かれた。この時は実に壮観だった。全国から選りすぐりの花の乙女をみて見たい、また居ながらにして全国各地の観光地にふれたいと、会場周辺は長蛇の列。その相当部分が中に入れなかつたといわれる。

審査員は徳川無声、山本嘉次郎、声楽家の佐藤美子と錚錚たる顔ぶれ。乙女たちは与えられた7分間で知識とノウハウ、それに日頃の喉を競った結果、優勝は帝産オートの谷沢芳枝さんに輝いた。京都代表の永井幸子（京都観光バス）さんは3位だった。第2回目は翌年京都市中京区の京都劇場で開催されている。

● 編集後記 ●



今年も残すところ1カ月余りとなりました。アテネオリンピックでの日本選手の活躍を吹き飛ばす「中越地震」「台風」と日本列島が多くの災害に見舞われました。

阪神・淡路大震災から10年、中越地震の被災地の状況に当時を思い起こされる方々も多くいらっしゃると思います。被災地の皆様に心よりお見舞い申し上げます。

さて、今季号の冒頭は、近畿運輸局企画振興部の奈良平部長から、10月8日に開催されました近畿地方交通審議会において、審議会から「近畿圏における望ましい交通のあり方について」と題する「答申第8号」があり、その内容につきまして、行政の立場からご執筆を戴きました。公務ご多忙のなか、ご協力いただきましたことを厚くお礼申し上げます。

また、大阪府トラック協会大和会長から、トラック業界の環境対策への取り組みについて貴重なご報告を賜りました。

そのほか、昨年に引き続きまして、神戸市みなと総局から「神戸空港」のその後の進捗状況をはじめ、多くの方々から寄稿等お寄せいただきましたこと心より感謝申し上げます。

ところで、当機関紙の表紙を本号から一新いたしました。ここ数年、表紙デザインが一定せず、ご迷惑をお掛けいたしました。が、「関交研」を基調とした図柄をもって表紙と致しますので、関西交通経済研究センター＝「関交研」のイメージをよろしくお願い申し上げます。

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等を行い、関西の社会、経済の発展に寄与することを目的といたしております。

当センターの事業活動につきまして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」を設けております。

現在、123社・団体の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、財政基盤の更なる強化が必要であります。従いまして広く業界の皆様方に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、ぜひともご入会下さいますようお願い申し上げます。

なお、この度の寄附行為の改正により個人の方々につきましても、賛助会員としてご入会いただけることとなりました。

ご入会は、随時承っておりますので、ご一報いただき次第、詳細につきましてご説明させていただきます。

賛助会員には次のような便宜がございます。

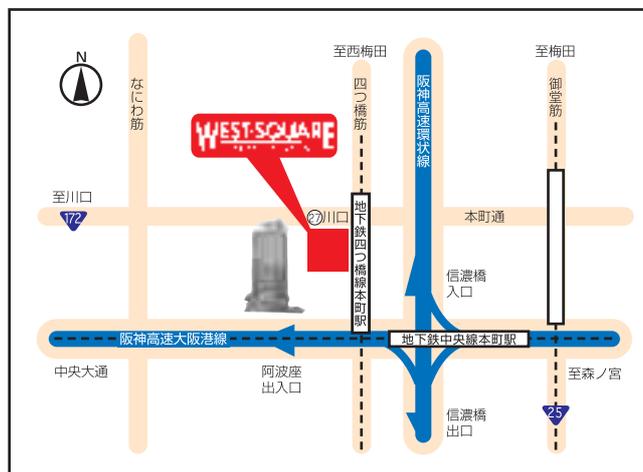
- ① 当センターに対する交通経済に関する調査研究の委託
- ② 交通経済に関するコンサルタント業務の利用
- ③ 当センター作成の資料、定期刊行物及び報告書類等の配布
- ④ 当センター備付資料等の閲覧
- ⑤ 当センター主催の講演会、セミナー等への優先ご出席取扱い
- ⑥ 調査研究に対する意見の開陳

賛助会員の会費は、団体会員の場合は年間1口10万円、個人会員の場合は年間1口1万円で、何口でも加入いただけます。なお、団体会員のご入会に際しましては、拠出金としまして1口に付き10万円を入会時にご納入していただくこととなっております。この拠出金は当センターの基本財産として当センターの運用資金の財源として永久に管理するものであります。

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 2004年 11月発行

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 岡井 孝博
〒550-0005 大阪市西区西本町1丁目7番2号(ウエスト・スクウェアビル9F)
TEL 06(6543)6291
FAX 06(6543)6295
e-mail kankou@bellcity.ne.jp
URL <http://www.bellcity.ne.jp/kankouken/>



〒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 kankou@bellcity.ne.jp
 U R L <http://www.bellcity.ne.jp/kankouken/>