

2005.春季号

関

KAN

交

KO

研

KEN



環境保全是

私たちひとりひとりに課せられた

避けては通れない

重いテーマです。

大阪府トラック協会は

環境保全是

どこまでも追求していきます。



OSAKA TRUCKING ASSOCIATION

2005

春季号
(No.112)

大阪のトラック業界での

睡眠時無呼吸症候群

SAS対策

NPO法人
大阪ヘルスケアネットワーク
普及推進機構(OCHIS)
理事長

武田 裕 1

平成16年度「地域運輸フォーラム」in大阪

今後の地域交通のあり方

近畿大学経営学部 教授

斎藤 峻彦 7

バス事業が大きく花開く昭和30年代

交通毎日新聞

生田 達幸 23

手話教室の開講

財団法人

関西交通経済研究センター 28

編集後記

29

大阪のトラック業界での 睡眠時無呼吸症候群

SAS 対策

～独自の検査システムで全国モデルに～



NPO 法人
大阪ヘルスケアネットワーク
普及推進機構 (OCHIS)
理事長 武田 裕



1

知らなかったでは

済まされない!

睡眠時無呼吸症候群

(SAS)

無罪から個人責任、

そして会社責任の時代へ

われている。

次に注目したいのが、それから約1ヵ月後の3月18日、国土交通省は『事業用自動車の運転者の健康管理等について』という通達を、(社)日本バス協会会長、(社)全国乗用自動車連合会会長(社)全日本トラック協会会長宛に出している。睡眠時無呼吸症候群(SAS)が病気として発生し得ることが明らかになったことを鑑み、SASに起因する居眠り運転や漫然運転による事故の防止を図るため、事業者には周知徹底を求めたものである。この通達以後、事業者責任に切り変わったということを事業者は特に注意しなければならない。

参考までに04年3月、全日空機長の睡眠時無呼吸症候群(SAS)による居眠りは、この機長を会社で「自己管理意識の欠如」として懲戒処分し、管理者も嚴重注意処分を受けたという顛末がある。

このように睡眠時無呼吸症候群(SAS)がこれだけ世間で話題となってくると、個人、会社とも

02年8月、和歌山県の国道42号線で乗用車を運転中に対向車線をはみ出して走行、対向車と正面衝突し3人に重症を負わせたとして業務上過失傷害罪に問われていた会社員は睡眠時無呼吸症候群(SAS)であったとして無罪となった。

しかしこの無罪は02年8月であるということが大きなポイントであり、決して現在の話ではないことに注目しなければならない。それから半年後に「平成の2・26事件」といわれる新幹線運転士の居眠り運転事件が発生。この事件により睡眠時無呼吸症候群(SAS)が一躍脚光を浴びることとなったが、運転士は個人責任を問



知らなかったでは済まされず、会社責任を問われる時代となっている。

2 運転免許にSAS検査システムの導入を

再び冒頭和歌山県の事故に戻るが、読売新聞では「運転免許でのチェックはしやうがない」とコメントしている警察関係者を紹介している。しかしはたしてそうだろうか。04年4月からスタートした大阪でのトラック協会の取り組みは職域という条件付ではあるが、今後の免許制度のあり方などを示唆するものであると考えられる。

3 健康保険組合からスタートし大ト協へ事業展開

当法人のSAS対策事業は(社)

大阪府トラック協会を母体とする1400社42500人が加入する大阪府貨物運送健康保険組合の保健事業活動からスタートした。

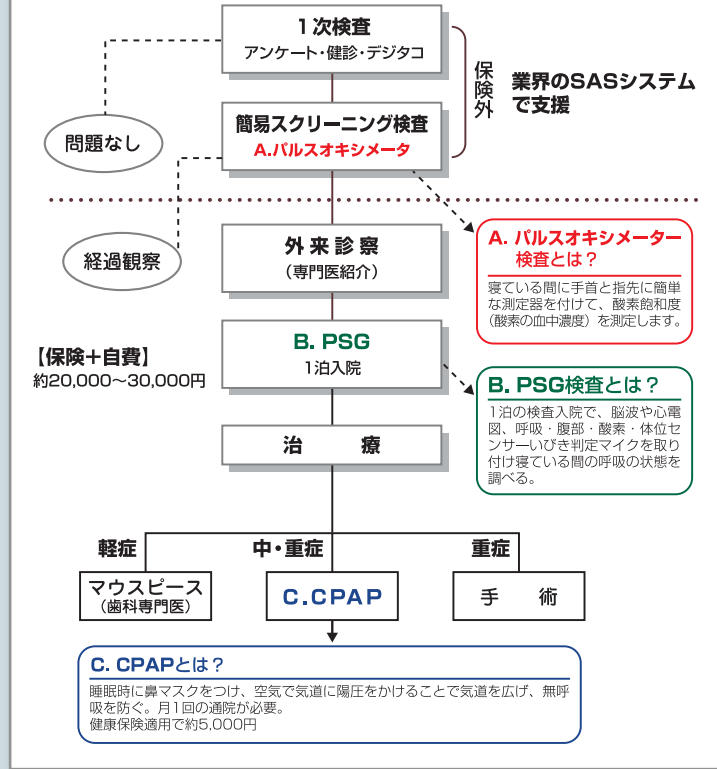
加入事業所の健康を預かる健康保険組合は、従来から『事故防止は健康管理から』が根底にあり、これらを一体で捕らえることが、業界の使命でもある安全走行に直結するとのコンセプトで健康と安全の両面において活動を展開してきた。この活動を支援したのが母体である大ト協と、事故を損害保険として扱う近畿交通共済で、交付金事業にSAS対策を活用し、このシステムの利用には事業所に新たに負担がかからないような取り組みに発展させた。

4 SAS検査システムの流れ

SAS検査システムは、自覚症状のチェックとして、業務性を加味した独自のアンケート

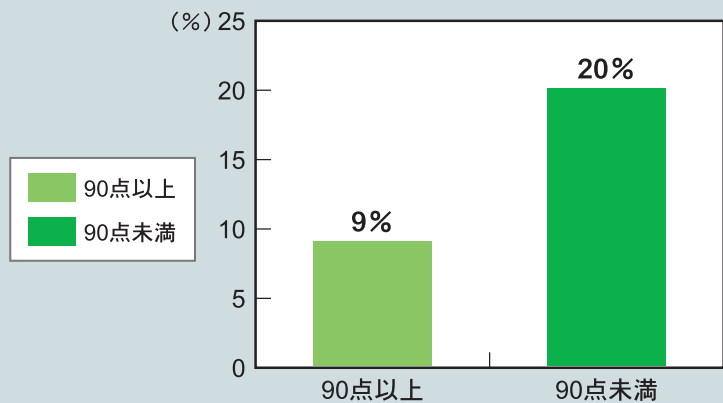
睡眠時無呼吸症候群 SAS システム

～検査から治療まで～



参照

A社におけるタコグラム点数の比較



	90点以上	90点未満
有所見者	19人(9%)	10人(20%)
健常者	198人	41人

参照

ト) 氏名・年齢・勤務形態など 飲酒・喫煙・運動習慣など生活習慣 睡眠の状況・日常生活や業務中の眠さなど18項目)

らをシステム入力し疑SAS者を抽出する。疑SASには次のステップであるパルスオキシメータ検査に入る。【参照①】

また③デジタルタコメータでの運行記録とSASの関連性は、大阪大学医療情報部での研究で明らかになり、16年11月の医療情報学会でも発表している。【参照②】

現在のシステム利用者は約8000人。その内約20%がパルスオキシメータ対象となり会社を通じて無料貸し出しをしている。その結果は医師判定となり、要精密検査の方には随時専門医療機関を紹介している。

このSASシステムの大きな特徴は、SASの心配のある人をフォローするものではないということだ。一見何の問題もなく健康そう

5 運送業界にマッチしたシステムが全国モデルへ

で「自分は違う」と思い込んで
る人の中にSASの方が結構い
る。自覚していない人も含めてS
AS患者を掘り起こし、治療から
安全運転につながるシステムであ
る。このように多くの人にを対象に
するためにはあまり費用や時間を
かけることができない。「業界の
事故防止と安全対策のいためにで
きるだけ多くの人を早めに且つ効
率よくカバーすること」が大前提
である。

現在検査システムからのSAS
者は約5・5%。大ト協9万人の
ドライバーでは、約5000人が
SASだと予想される。潜在的に
いるSASドライバーを見つけ出
し治療ができれば、交通事故件数
は確実に減少するであろう。
全日本トラック協会でもいち早
くスタートした大阪のSAS対策
を注目し、17年度は全国のトラッ
ク協会でも取り組めるよう国土交
通省からの交付金を活用してSA
S対策を展開する。

6

重症者には 優先的な予約を手配

日本では睡眠時無呼吸症候群
(SAS)の対応できる専門機関
がまだまだ少ないのが課題だ。し
かし当法人とSAS医療機関は全
国ネットワークを構築している。
その中でも専門医療機関が月1回
は必ず開催するSAS医療機関協
議会では、精度の高い検査とス
ムーズな受診や今後のよりよいシ
ステム構築などを議論している。
特に業務性を鑑み、重症SASが
疑われる方には優先的に受診予約
が可能となるなど大ト協の取り組
みを支援している。

7

業界全体の 健康づくりをサポート

健康保険組合からスタートした
SAS対策事業ではあるが、現在
は大ト協加入事業所全体をサポー
トしている。また健康保険組合は

昨年6月SAS対策を保健事業部
門とともに切り離し、当NPO法
人に委託した。大ト協はこれによ
り業界の健康づくりや福利厚生に
寄与する医療・保健専門機関を全
国に先駆けて抱えることが可能と
なり、加入事業所や加入者のサー
ビスの向上に寄与するという大き
なメリットを提供できるようにな
った。

現在このSAS対策システム
は、国土交通省、近畿運輸局から
も注目され、バス、私鉄関連でも
導入を検討中である。



《睡眠時無呼吸症候群

(SAS)とは?》

睡眠中に断続的に無呼吸を繰り返
し、まとまった睡眠をとることがで
きないため、日中強い眠気に襲われ、
交通事故やなど思わぬ事故の引き金
になる睡眠障害。10秒以上の呼吸の
停止が1時間に5回以上、または7
時間に30回以上ある場合に無呼吸症
候群と診断されます。

また生活習慣病の関わりが大き
く、高血圧、心臓肥大、脳卒中、糖
尿病にも影響を及ぼします。特に働
き盛りの男性に多いというデータが
あり、食事が不規則、運動不足、ス
トレスなども影響します。



《連絡先》NPO法人 大阪ヘルスケアネットワーク普及推進機構
〒536-8567 大阪市城東区鳴野西 2-11-2 大阪府トラック総合会館 3階
TEL (06)6965-4280 FAX (06)6965-4069

Quality First.

「人間力」と「情報力」で、流通の課題を解決する、センコーです。

SCM 新提案、センコー。

今、センコーは豊富な物流ノウハウを活かして、お客様のサプライチェーン全体の統合化をご提案しています。原料調達・仕入れから最終納品までの流れを一貫して最適化できる流通システムを創造。最大限の効率化とローコスト化の実現をお約束します。

ITを駆使して、SCM構築をサポート。

ベストパートナーシステム (BPS)

ベストパートナーシステムとは、センコー独自のイーザーオーダー型物流受託システムです。あらゆる業種のお客様に、「より速く、ローコスト」な物流オペレーションをご提供します。

ベストパートナーシステム ご提供できる機能の一例

受発注機能 ●「インターネット受発注システム」を構築し、eビジネスに対応します。

物流センター機能

- 「サジェスティブオーダリングシステム」で、出荷実績より、荷主企業様の仕入れ業務をサポートする需要予測を行います。
- 「バーコードロジスティクス」の「TC、PC、DC、クロスドックDCシステム」で、高精度・高スピード作業を行い、チェーンストア様にローコストオペレーションを提供。
- 「PHS無線ハンディターミナルシステム」では、物流センター内で「ペーパーレス作業」を行い、高精度な作業とリアルタイムに作業実績を報告。

配車機能

- 「配車支援システム」で、高効率な配車組みを行うとともに、「GPS動態管理システム」を使用し、配送状況のリアルタイムな提供。

流通情報企業へ。

センコー株式会社

Link with the Pacific Rim Nations

鴻池運輸は国際複合一貫輸送業者としてスピーディかつ、確実な輸送をグローバルに展開しております。国内外の物流拠点の充実と、情報システムの確立を積極的に推進しながら国際輸送体制を構築しております。

環太平洋国際複合一貫輸送システムの拠点



鴻池運輸株式会社

本社 社/〒541-0057 大阪市中央区北久宝寺町3-6-1鴻池ビル TEL. 06 (6244) 4511
支社 社/〒104-0061 東京都中央区銀座6-11-5 銀座鴻池ビル TEL. 03 (3572) 7501
支店 大阪港・国際物流関西・国際物流関東・低温物流(越谷)・東部(千歳)・鹿島・茨城・
千葉・北関東(高崎)・東関東(越谷)・東京・横浜・静岡・名古屋・京滋・大阪東・大阪西・
大阪南・和歌山・西部(福岡)
営業所/全国140カ所
海外事務所/ロサンゼルス・タコマ・シンガポール・香港・北京・大連・青島・上海・蘇州・深圳・
無錫・杭州・ハノイ・ホーチミン・マニラ・ジャカルタ

平成16年度『地域運輸フォーラム』in大阪

今後の地域交通のあり方

近畿大学経営学部

教授 齋藤 峻彦

はじめに

只今のご紹介にもありましたように、この度の近畿地方交通審議会におきまして、総合交通部会長を務めさせていただきました齋藤です。近畿地方交通審議会第8号答申においては、近畿地方の交通全般に及ぶ望ましい交通のあり方、あるいはあるべき姿について提示させていただきました。

交通政策としての取り組みの指針を示したわけですが、その中で、大阪圏の鉄道整備事業に関する答申の自身が、16年ぶりに書き改められました。実は、私は運輸政策審議会の第10号答申の作業にも参加していきまして、従って10号答申の時の委員を務めた者の唯一の生き残りとして申し上げているのですが、10号答申の時と今回の8号答申の時代の違いのようなものを実感しているところです。

前回の10号答申の時代と今回の答申時の大きな違いという点、まず、一番大きかった点としてマスコミの反応の違いのようなものがあります。前回のときは、私は専門委員を務めたにもかかわらずマスコミによる取材が多く、審議の

途中でいろいろな方が尋ねてきました。勿論、取材にお答えするわけにはいかないのですが、いろいろと憶測に基づく記事が掲載されるなど、マスコミの関心が高かったという印象があります。それだけ住民や自治体の関心も高かったということではなかったかと思えます。ところが、今回は、必ずしもそうではありませんでした。ちょっと寂しく感じるほどだったのですが、前回との違いの背景には、いろいろな要因があると思います。まず、大阪圏の都市鉄道体系がかなり概成をしたということがあります。第10号答申の答申路線の進捗率がかなり高く、新線整備関係だけでも73%で、なにわ筋線以外の大物の答申路線のほとんどが出揃ってすでに開業あるいは事業化の段階にあります。西大阪線、中之島新線の事業化も進んでいるのは大変ありがたいことですが、しかし、今回はそれだけ話題性のある路線が少なかったということになります。とはいえ、これは、むしろ喜ぶべき現象だろうと思えます。

それから、もう一点つけ加えておきたいと、関西経済の最近

の停滞ということも一つの要因になっているかも知れません。交通近代化をテーマとするシンポジウムに私は時折コーディネーターやパネリストの役で出ているのですが、最近のシンポジウムに参加して、元気があるといえます。客席の反応が一番素直であるのは、やはり中部圏だと思います。名古屋や三重県でもシンポジウムをすると、私が申し上げた中身に対するレスポンスがとても早い、ちょっととした冗談でも会場が「ワツ」と湧くというような元気を中部圏で感じるのでした。

昨年12月には長野県で交通のシンポジウムを行ったのですが、やはり会場は非常に熱心でした。しかしながら、大阪でシンポジウムを開くと、会場の雰囲気必ずしも元気でないとといったところがあります。最近の関西は元気に欠けるところがあるのではないかと思います。交通計画とか交通政策の議論を囲む環境条件として、関西の今の状況は、必ずしもいい状態ではないということが言えると思えます。

近畿地方交通審議会
第8号答申について

さて、今回の8号答申の中身を紹介させていただきます。かなり要約的に、特に鉄道の改善とか鉄道の向上といったところに視点を当てて、8号答申の特徴を見てみたいと思います。

まず、10号答申の時に比べますと、今回は議論や評価のフレーム自体が大きく変化しました。一点目として、将来の人口フレームや輸送人員の将来予測などの点で、初めて右肩下がりの予想フレームの中で評価作業が行われたという点です。京阪神圏の鉄道輸送量は、過去10数年の間はかなり大きく減少しました。今回の答申を行うための一連の作業の過程で、今後15年の間に、さらに1割程度の鉄道輸送量が減少するのではないかという予測フレームの中で評価作業が行われたわけです。

二点目として、提案路線の収支分析に関して、新しい評価フレームを準備しました。現行の都市鉄道整備に対する公的支援のスキームの下では皆さんから頂戴した提案路線の大半について、あまり思わしい収支予測が得られない、収益性の予測結果が必ずしも芳しくないということもあって、運輸局の方々といろいろな協議を繰り返しました。その結果、100%の建設費補助という制度を仮定して、いわば純粋な公設民営方式を想定した分析フレームを準備したわけです。

これについては、お手元に「近畿地方交通審議会答申第8号の抜粋」という資料がありますが、資料の本文1ページの下の7行目のところに「既存の支援制度の枠組みでは施設整備を十分に推進できないという事態も生じており、今後、施設整備を円滑に進めるためには、支援制度の充実、拡大を検討すべきである。」という文言があります。実は、そのための資金調達の方法とか可能性について、私どもは小委員会やWGでかなり突っ込んだ議論をしました。答申の表現としては、今申し上げたように具体的な表現法は回避してい

るわけですが、この点については旧運輸省と旧建設省が統合してつくられた国土交通省の縦割りの行政構造の壁をはずして、ぜひとも検討していただきたいテーマであると申し上げれば、私どもが行った議論の中身を想像していただけないかと思えます。

続いて三点目ですが、以上のような評価フレームの設定にもかかわらず、評価結果は東京圏の答申である運政審第18号答申の華やかな中身に比べるとかなり厳しいニュアンスをもつたものになりました。既存ストックの有効活用ということに高いプライオリティを置いた比較的地味な内容の答申となりました。

最後の四点目ですが、主として環境情報部会の皆さんの議論の結果として、モビリティ・マネージメントという論点を明確に打ち出させていただいたということがあります。つまり、従来のモーダルシフトの議論に比べて交通行動や交通手段選択に関する習慣を変えさせようという比較的積極的な手

法が提示されたというあたりが今回の答申の一つの特徴です。

そこで、資料の5ページのところ「別紙1」というのがありますが、この中身を文章で示したのが2ページの上の部分で、既存の鉄道ストックの活用を表しています。それから、「別紙2」ですが、本文では、3節の2ページの中ほどから下の部分にあたりますが、これが新規路線の整備を表しています。このように記述の順序から見ても、今回の答申の場合は、既存ストックの活用がウエイトがかかっているという特徴が見取れます。

さて、「別紙1」を見ていただきますと、大阪圏では相直が比較的遅れています。京都、神戸を入れると京阪神圏全体では、必ずしも遅れているとはいえないのですが、大阪では鉄道同士の相直が遅れていると言えます。今回の相直の目玉として、ご存知のように連絡線の建設を介しなければいけません。阪急と神戸市交の相直をあげることができません。ほかにJR西

日本、阪急、京阪に対しても社内
の路線同士の相直化をいろいろと
お願いしているところですが。

さらに、二つ目の「路線の機能
の向上」という柱の中には、大阪
市交中央線の急行運転というよう
なメニューが含まれています。地
下鉄の急行運転というメニューは、
1の「乗継」のところにも入って
おりまして、神戸市交西神・山手
線の急行運転というのがそうです
が、地下鉄の急行運転というのは、
過去の事例が少ないということも
あって、比較的インパクトの高い
部分を表すのではないかと思いま
す。

そのほか、近代化が遅れている
JR各線の複線化、駅の大規模改
良、梅田貨物ヤードの再開発関連
といった事業の具体化の必要が答
申に盛り込まれています。

一方、7ページのほうには「別
紙2」があつて、新規路線の整備
について、いろいろな路線がリ
ストアップされています。しか
し、先ほど申し上げましたように
100%の建設費補助を前提とし

た公設民営方式という仮想の評価
フレームを設定したのですが、し
かしながら、人口減少の予測フレ
ームということの影響が非常に大き
くて、10号答申の場合に比べると
かなり厳しい中身になったという
ことについては、先ほど申し上げ
たとおりです。

前回の第10号答申においては答
申路線を整備の緊急度に合わせて
二段階のランク付をいたしました。
さらに、それ以外に事業化を検討
すべき路線というランクがあいま
すので全部で三段階のランクを準
備したというのが前回の10号答申
の特徴でした。それをA、B、C
ランクと呼びさせていただきますと、
前回の10号答申の中で整備の緊急
性が高いとされたAランクの路線
の中でいまだに整備されていない
路線として、「なにわ筋線」があり
ます。今回、再びこの「なにわ筋線」
が答申路線になつていのですが、
この「なにわ筋線」に関しましては、
都市鉄道調査委員会のほうで私ど
もはいろいろ分析をして、どうい
う路線として整備されるのがいい

のだろうかということをおあれこれ
と予想をいたしました。大阪都市
圏の将来性という点では戦略的な
性質がかなり高い路線であるとい
うことも分析の結果わかりました
し、完成したら使い勝手が大変い
い路線になるだろうということも
わかりました。

しかしながら、その一方で、こ
の路線が完成すると他の路線、特
に既存の地下鉄路線の輸送量に与
えるインパクトがかなり大きな
るといふこともわかりました。し
たがつて、この路線が整備される
場合には、ある種の条件を満たす
方式の導入がどうしても必要であ
るといふことになるのですが、こ
れが、なかなか難しい状況にあつ
て、このことが「なにわ筋線」の
事業化を遅らせている原因となつ
ています。しかしながら、関西西
際空港の今後の機能強化という点
でも、この路線は非常に重要な位
置付けを与えられているわけです
から、私としては、なんとか突破
口を探り当ててほしいと願つてい
るわけです。

さて、今回、新たに路線そのも
のが設定された例としては、大阪
市交通局の3号線の延伸、西梅田
から十三へというのがあります。
大阪市交通局と阪急との直結ある
いは相直ということが想定される
路線ですが、ただ、相直というこ
とになりますと、両者の間には電
気方式の違い、集電方式の違いと
トレインのような電車の導入を前
提としなければいけない路線です。

「中之島新線」の延伸、6・7 km
はかなり意欲的な路線です。規模
の大きい路線計画であると同時に、
京阪電鉄の頑張りにも期待しなけれ
ばなりません。同時に区間によつ
ては、大阪市とのPPP (Private
Public Partnership) つまり、官
民共同体制の導入による整備が必
要とされる可能性も高いのではな
いかという路線です。

次に「大阪モノレール」の門真
市から瓜生堂への延伸ですが、現
在の近鉄奈良線付近までの南伸と
いうのが答申路線です。この路線
については、答申路線の一部が、

前回の10号答申のCランク路線に該当しますので、前回のCランク路線に新規延長部分を加えた新路線という位置付けができるかもしれません。

それから、大阪国際空港とJR伊丹を結ぶ路線ですが、これはルートとしては10号答申のCランク路線と重なるのですが、今回はJR福知山線との相直の検討を促しているという点に特徴があつて、前回はモノレール路線の延伸という性格を持つていたのですが、今回は高速鉄道として整備されること が想定されています。従つてこれが高速鉄道ということになると、新路線に近い性質を持つということになります。

そのほかの路線ですが、京都市交東西線の延伸、これは前回答申のB路線にあたります。同じく京都市交烏丸線の延伸は前回答申のC路線にあたる路線です。そして、北大阪急行の箕面への延伸は前回答申のB路線にあたります。

また、京阪奈新線の延伸に相当する二つの路線は、前回の答申の

それぞれB路線とC路線にあたります。大阪市交8号線の湯里六丁目への延伸は前回答申のC路線、大阪市交7号線の鶴町への延伸は前回答申のBランクの路線ということになります。

以上が今回の答申路線ですが、新聞等でも報じられたように、前回の答申路線の中で今回抜け落ちたいくつかの路線があります。これらの路線に関しましては、今後様々な検討が地元において加えられることになると思います。また、今回のような審議は、時間をおいて将来も行われることになるわけですから、その時に、新しい提案路線としてそれらの路線が再び浮上してくることに期待しているところ です。

以上の路線の選定に当たつての考え方ですが、お手元の資料の2ページの下から3ページにかけて書いてありますので、少しご紹介 します。「本答申において、路線の選定に当たつては、利用が確実に見込まれる大都市圏の鉄道路線であることを前提に、運輸政策審議

会第10号答申の未整備路線も含め 地方自治体等から検討すべきものとして提案のあつた路線を検討対象とした。」ということ で、「これらの路線について、一定の条件設定の下に、…」という箇所 の条件には人口予測のフレームであるとか、沿線の開発計画についてはこれこれの資料を使うといったことや、そして、データに不整合が発見されればデータの整合を行うなど、さまざまな条件設定に伴う作業がありました。すなわち、「一定の条件設定の下に、路線ごとの輸送需要を算定し、これを踏まえて費用対効果や採算性の分析を行っている。費用対効果としては、整備費用に対する時間短縮、快適性向上、道路混雑緩和、環境改善等の効果を金銭価値に換算し分析している。これらの検討に基づき、費用対効果が1を超えるものがあり、かつ、施設整備に対し相当の支援措置を前提に採算性が確保される路線を基本とし、さらに、地域開発や都市機能の向上等都市政策上の必要性を考慮して、京阪神

圏において、中長期的に望まれる鉄道ネットワークを構成する新たな路線」として選定した。」ということになります。

そしてその下の3、4行の所が とても重要です。「したがつて、これらの路線は整備する意義がある路線ではあるが、それぞれの路線にもよるが施設整備について相当の支援措置を前提にしていることから、このような支援措置が講じられなければ具体化することが困難であることに注意する必要があります。」という部分です。今の文章の中に「施設整備に対し相当の支援措置を前提に…」という表現がありました が、審議会の過程で、仮想的な100%建設費補助という公設民営のフレームを設定したという先程の話がこの部分に相当します。これについてはさまざまな議論がありました。仮想的なものを設定することに反対だという委員の方もおられました。この辺りの経過については皆様 に想像して いただけるのではないかと思います。

路線の選定に当たっては、定性的な評価もあれこれとしたわけですが、定量的な評価結果がかなり重視されたということが言えると思います。しかし、その一方で、L R Tに関しては、建設コストが比較的安いということ、また今後、自治体等の対応次第では、その採用に広がりが見られる可能性があるということから、今回は厳正な選定作業の対象にするというよりも、提案路線が当該地域において、どのくらい熱心に検討されてきたのかといった計画の熟度のようなものを定性的に評価して、L R Tの導入に対してはかなり前向きな姿勢を打ち出しました。堺市の東西鉄軌道8.3kmは検討の熟度が高い提案路線の代表的な例です。堺市のL R Tは、阪急と神戸市交の相直と並んで今回の答申の目玉のひとつと言っていると思います。

L R Tに関しては、堺市以外にも滋賀県南部地域、京都市、神戸市、尼崎市などで検討されています。その中には、京都市や神戸市のようにかつて路面電車を廃止し

た経験のある都市も含まれています。一度は古くさい交通手段、時代遅れの交通手段の烙印を押された交通手段が、新しい時代の交通ニーズにかなう交通手段として再び脚光を浴びるという事例は、実は、L R Tや路面電車だけではなくて、新幹線もそのような議論をいくつかうけて生まれ新時代の鉄道ということができます。

路面電車の見直し政策やL R Tの導入政策は、アメリカ、カナダ、フランスなどの諸都市でも非常に積極的に推進されています。一方でドイツやオーストリア、オランダなど路面電車を以前から大事にしてきた都市交通政策が、改めて高い評価を得るといような状況になっているので今回の答申でL R Tに関して比較的明るい見通しを立てることができたのは、一つには、L R Tの多くが公共財である道路インフラを利用して整備されるため、整備費用とか運営費用が高速鉄道に比べてかなり安く、それが想定されるだけでなく、さらにL R Tの導入に対する公的

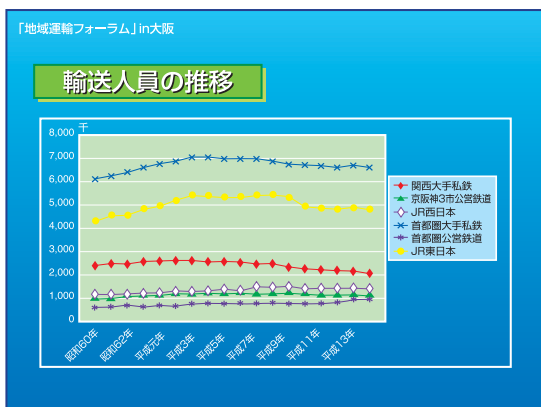
支援の拡充が国交省によって検討されているということもあって比較的楽観的なトーンで提言ができたということがあります。しかし、なおよく考えてみますと、こうした公的支援の中身がL R Tと高速鉄道の間で異なるのは果たして合理的なのだろうかという問題が生じてきます。あるいは、東京の場合と京阪神の場合とは、通勤鉄道の整備に関わる収益性分析（収支分析）に関してかなり大きな格差が出ている可能性が高いわけです。例えば東京圏では200%とか220%を超えるような混雑率がなおよ多くの路線に、しかもかなり長距離長時間の区間にまたがって存在しているという状況があります。乗客にとつての苦難は今でもかなり大きいわけですが、その一方で、これだけの混雑ですから収支予測に関しては、東京圏の場合はかなり明るい見通しを立てやすい状況にあります。このような品質格差が大きい場合に、東京圏の場合と同じような評価フレーム

を用いて大阪圏や名古屋圏の通勤

鉄道の事業化を評価することが果たして本当に妥当か、あるいは合理的なのかという根源的な問題が残るわけです。

鉄道輸送人員の推移

そこで、答申の中身から少し離れて、わが国の地域公共交通政策に関わるいくつかの問題点を諸外国との違いという点にも着目して議論してみたいと思います。スクリーンには、輸送量の推移を表す図が出ていますが、会場の皆様



は既にご承知のように、関西の都

市鉄道の輸送人員は、91年以降12年間にわたって、大きな減少を示しました。91年以降12年間のデータを見ると5私鉄の輸送人員の場合で22%以上も減少している、とくに定期客は30%近くも減少しています。これについてはいろいろな議論があつて、阪神大震災を境に私鉄からJRへの利用転換が大きかったという点が指摘されていますが、JR西日本の京阪神都市輸送のデータを見ると過去7年間で6%以上も減少しているということがありますので、私鉄の輸送量を減らす原因のひとつではあつたが、決定的な原因とは言えないということになります。一方、首都圏の鉄道についてはどうかというところ、この画面ではちょっと見にくいかもしれませんが、同時期に一時期漸減という一時的な現象があつたものの最近は完全に下げ止まつて、むしろ増加基調に転じているといった状況です。名古屋圏の場合も全体に縮小基調ですが減少率は関西よりも小さくなつて

います。

なぜ関西でこんなに鉄道の輸送量が減つたのかということに関しては、先程申し上げたようにさまざまな犯人探しの議論が行われまして。少子高齢化の影響、特に少子化の影響がはじめているのではないかと。クルマへの利用転換がかなり進んでいるのではないかと。個人は、これは大きな原因の一つだと思つているのですが。もち論少子化の影響も大きいと思つていますが、特に郊外部の交通に関しては、クルマへの利用がかなり転換して、買い物等は駅近くの商店街とか都心に出かけるよりも、むしろクルマでロードサイドにあるショッピングセンターに出かけて大量に買い物をするという買い物行動が一般的になつています。これは、東京の郊外部でも同じで、駅前商店街やダウンタウンの集客力が低下するという構造的な現象が起こつています。この点は特に注意しなければいけない現象で、クルマの利用が増えることと、都市市街地の集客が低下するという

現象は強い因果関係をもつていて多くの専門家の間では位置付けているのです。

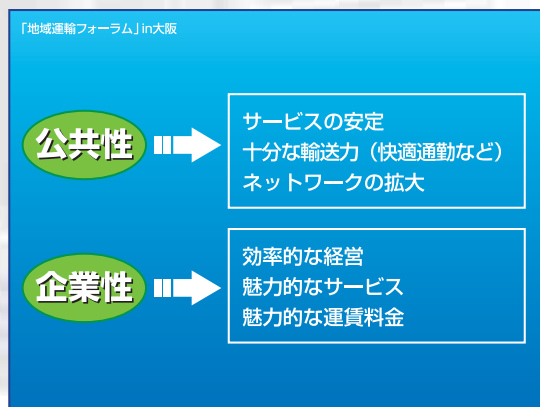
それに情報化の影響もあるかもしれない。たくさんの方が携帯を使うようになって直接会わなくなつたというような視点も議論されましたが、京都大学の北村先生は、むしろ情報化は交通を増やす方向にはたらいてきたとおつしやつています。

最後、関西経済の低迷という点があります。路線によつては、沿線の大規模事業所が次々に外国に移転することによつて定期客がかなり大規模に減少するというような現象に直面しました。関西経済の低迷ということだけでなく、産業立地の変化や関西経済における産業構造の変化のようなものもかなり響いているのではないかといい気もします。

鉄道事業における

公共性と企業性

そこで関西という地域に目を向けると、改めて浮上してきている



のが、公共性と企業性という古典的なテーマです。これの両立が従来通りのやり方で果たして可能かという本質的な問題であります。大学の講義のようで恐縮ですが、都市鉄道のケースで公共性と企業性という概念を分けてみると、公共性というテーマに関しては、まず、輸送サービスを安定的に提供し続けることという点まで含めた、サービスの安定というテーマがあります。そこから、十分な輸送力を確保して、快適通勤に近づいていくというテーマが出てきます。

さらに、ネットワークを拡大して、今回の答申路線のような社会的要請に応えたネットワーク整備を行い、その拡大を図る。この辺りが公共性というテーマに合致する交通政策の課題ということになります。

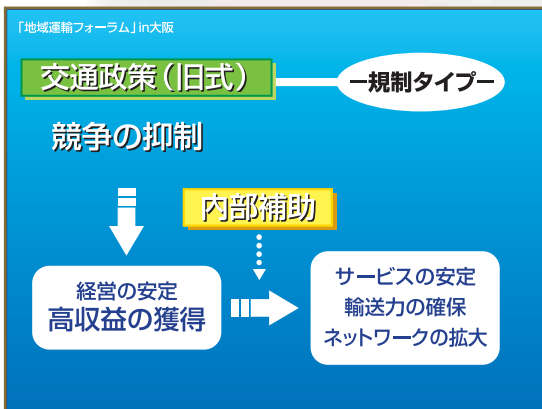
一方、企業性という概念に関わる交通政策のテーマといいますと、まずは効率的な交通企業経営を実現する、そして魅力的な輸送サービスを提供し、魅力的な運賃料金を設定する。このあたりが企業性というテーマに即した交通政策の課題になるのではないかと思います。

ところが昔の鉄道の独占時代には公共性と企業性の両立というところが比較的容易に達成されたのに対し、最近の競争時代においてはその両立がかなり難しくなった。スライドの中でいうと、快適通勤の実現につながる輸送力の確保、それにネットワークの拡大というようなテーマと、企業性の中でも特に一番下の「魅力的な運賃料金」を実現するというようなテーマが、

しばしば両立させることが難しいトレードオフの関係に立つようになった、そして、そのトレードオフの関係に立つ可能性は、東京よりも関西や名古屋において、ずっと高くなったというような変化が起こった、というふうに認識することが必要なのだろうと思います。

交通政策

もち論交通政策の方も変化しています。まず、スライドは旧式の交通政策を映していますが、いま申し上げた公共性と企業性を両立



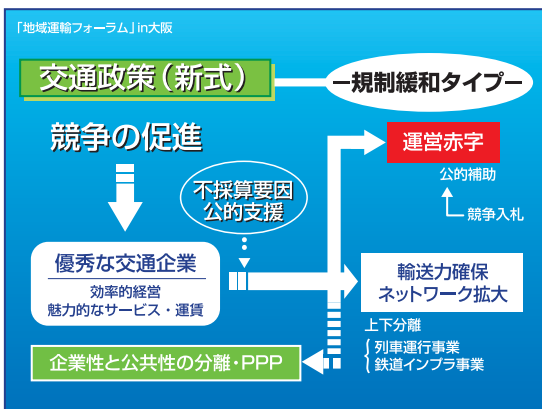
することのできる交通政策がつい先程まで強い力を持つていました。旧式というところから感じる感じがしますが、いわゆる公的規制を中心とする規制主導型の交通政策と言えらると思います。需給調整規制を交通産業に加えることによって、特定の企業にある種の独占を与える、結果として競争を抑制することにより交通企業の経営を安定させる、運賃政策にも介入して、交通企業が抱える不採算要因に対して適切な内部補助ができるような高収益を獲得させるようにする、規制を通して得られた安定財源によって、サービスの安定、輸送力の確保、ネットワークの拡大といった先ほど公共性というテーマでお話した三つの課題を解決するわけです。

つまり、公共性と企業性の両立を一つの交通政策体系によって解決するというのが旧式、旧式というのは古くなったという意味よりも、現在、このような力のあるスマートな交通政策が持続可能でなくなったという意味で、この表現を

使わせていただいています。その旧式の交通政策が長い間、持続可能性を維持してきたわけです。

図の中の重要なキーワードは、内部補助ということになります。それからもう一つ大事なキーワードとして隠されているものがある。とすれば、それは需給調整規制ということになります。需給調整規制と内部補助が連動関係にあるというタイプの交通政策が旧式の交通政策の大きな特徴を表しています。

次のスライドは新しいタイプの



交通政策を表しています。旧式の交通政策が今日通用しなくなったのは、競争の影響によるものです。つまり競争の到来によって旧式の交通政策が維持可能でなくなった。どうしてかという点、競争が激しくなると内部補助を行うような財政的な余力を交通企業につくりだすことが非常に難しくなるため、とにかく競争時代の交通政策は、規制緩和や競争の促進によって優秀な交通企業を消費者に選別させるというタイプのものに次第に変化せざるをえないということになります。

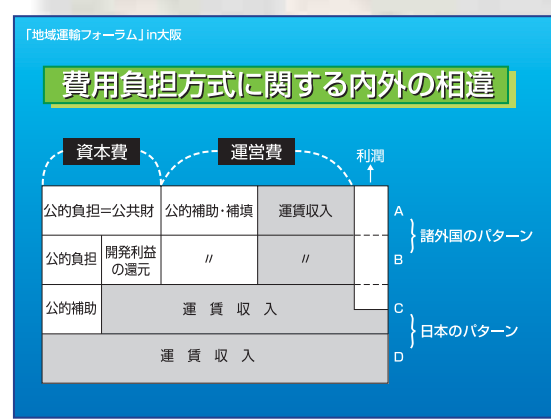
しかし、競争の促進によって競争的なマーケットに参加する消費者の利益は、確実に増大するわけですが、その一方で、交通企業が、都市鉄道であれ地方鉄道であれ、赤字要因をそのまま抱え続けることが段々と困難になるという状況に陥ります。そこで、交通政策としては赤字路線の運営とか、一図の右上の「運営赤字」とありますのがそうですが、採算の見通しが立たない輸送力確保の必要であると

か、この場合は大都市での快速通勤を実現するというようなテーマが含まれますが、あるいは、採算は立たないけれども社会的な要請に基づいてどうしてもある路線を作つてネットワークを拡大しなければならぬというような場合に対してはしっかりと公的支援を講じなければいけない、つまり、さまざまな不採算要因については、昔は内部補助の作動でうまく切り抜けてきたわけですが、それが出来なくなつたため、外部補助つまり公的支援をきちんと講じなければいけないというように変わつてきたわけです。

ただ、公的補助を行うにあたりは、後で話が出てくるのですが、競争入札制を導入したり、あるいは、輸送量確保やネットワーク拡大というようなテーマに関しては、鉄道の上下分離によって鉄道インフラ事業を分け、鉄道インフラ事業の方には公的支援を講じるけれども、鉄道運行事業に対しては規制緩和を進めていく、あるいは列車運行事業が公営事業で経営効率性が低いような場合には、民営化、すなわちプライベートイゼーションを進めるというようなさまざまな政策が関わってくるわけです。

いずれにしても、競争が強まれば強まるほど、単一の交通政策によつてかつてのように公共性と企業性を両立させるといふようなことが困難になつてくるわけで、両者はそれぞれの政策領域に分離せざるを得ないということになります。しかしながら、完全に分けてしまふということではなく、両立を図ろうとする場合には、先ほど申し上げた上下分離方式を導入するとか、あるいは、図ではPPP (Private Public Partnership) と表記しましたが、公的部門と民間会社の間でいわゆる連携・協力の態勢を作つていくというような試みが必要となつてきます。

次に大都市の公共輸送に関する政策スキームにかかわる制度の違いを内外の例で見たいと思います。スライドは内外の違いを表す図



です。図ではA・B・C・Dの4つに分類しているのですが、鉄道輸送だけではなくて設備投資の費用も含む全体費用を資本費と運営費に分けて、どのような費用分担方式になつているかという視点に従つて4つのパターンに分けたのがこの図です。

A・Bは諸外国に多いパターンです。諸外国のパターンは、むしろほとんどがこの中に入るといつてもいいと思います。資本費に関しては、全額公的負担で鉄道インフラは公共財の世界として位置づ

けている国もかなり多いのですが、その一方で、公的負担を減らすために開発利益の還元策が組み込まれている事例も結構たくさんあります。例えば、アメリカやフランスなどがそうですが、両国の場合には、何らかの税制を通して一定資産税であるとか交通税等の目的税ですが、開発利益の還元を行っているケースが多く、開発利益の還元成功すればするほど公的負担額の抑制効果が大きくなるという結果になります。

一方、図の右側の方は電車やバスの運営費用を表していますが、これに対しても後で申し上げるような政策スキームを反映してかなり高い割合で公的補助、あるいは、公的補助が行われるのが普通で双方とも税金を使うという点では同じですが、補助はあくまでも補助という意味ですが、補填は、英語の compensation で、ある目的を交通事業に実践してもらう場合に、それによって失われる収入を税金で補填するというニュアンスになります。以上から、運賃収入、す

なわち利用者負担にかかる部分というのは、資本費以外の運営費に對してもかなりの公的補助や補填が行われますので、一番右側に残った運賃収入の領域だけということになります。

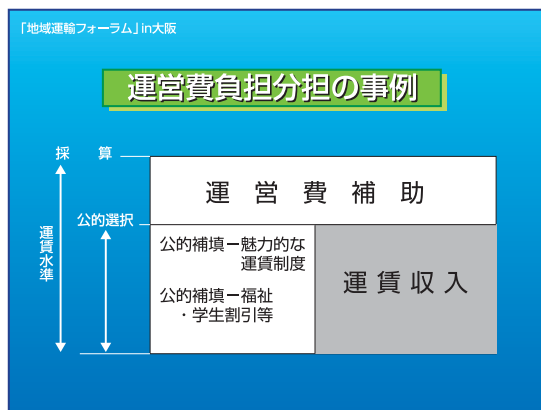
A・B型が外国に多いパターンであるのに対して、日本のパターンはCまたはD型ということになります。C型は公営や第三セクターの場合です。第三セクターについては、「利潤」のスペースが加わるわけですが、公営の場合はこの部分は空白になります。公営と第三セクターに対しては、地下鉄建設補助やニュータウンの建設補助とか、あるいは、案内軌条式軌道やモノレールに対する補助制度がありますので、資本費に関しては図のような公的補助の領域ができるわけですが、それ以外の分野は、補助のあとで不足となる資本費の部分を含めて運賃収入のかたちで利用者が負担しなければなりません。

そして一番下のD型は、私鉄やJRのパターンということになります。

ます。特に都市鉄道を営む大手私鉄やJRの場合は、はつきりとした補助制度がない、間接的な公的支援制度はありますが、図に描くとなるとこういう感じになります。運賃収入で費用の全額を賄わなければいけないというのが、JRや私鉄の費用負担方式なのです。しかしながら、この大きな格差ほどには外国と日本の都市鉄道の運賃は、大きな格差を生じていないのではないかという指摘が、おそらくあるのではないかと思います。

事実、運賃格差は、このように運賃収入、あるいは、利用者負担にかかる領域にこれほど大きな差を含んでいるにもかかわらず、そんなに大きくはない。大きな格差を生じないのは、一つには日本の大都市鉄道輸送の輸送量や輸送密度が非常に高いということを反映しています。つまり一つの理由は、やはり日本の交通企業の優秀さ、鉄道企業の経営効率性の高さを反映しているというふうに言えると思います。

そこで次の図ですが、これは、



フランスの制度を前提として書いた図で、縦幅は運賃水準を、横の幅は乗客数とか輸送量を表すというような感じで見てくださいと思います。図の上端は交通事業として採算をとるのに必要な運賃水準を示しています。一番高い所にある横に伸びた線がそうです。これに対して交通政策の意思決定組織は、たいていの場合低運賃政策を採択する。つまり、事業者が必要とする運賃水準 — 採算に必要な運賃 — よりもかなり安めの運賃を選択するわけです。ここで

公共選択としないで、公的選択と表現したのは、公共選択という名に値するような民主的なプロセスを経て、それぞれの低運賃政策が採用されているという事例は、それほど多くないのではないかと思いますので、あえて公的選択という言葉を使いました。ということ、要するに、交通政策当局が自分たちの判断で安い運賃を導入するわけですから、そのことによつて生ずる運賃収入の減少分に関しては、これは補填をしなければいけません。これが運営費補助と呼ばれるもので、英語で表現すると Revenue Support Grant といいますが、つまり、subsidy (補助) ではなく、収入が足りない分をサポートするための交付金というようない方をするわけです。これを私どもは、運営費補助とか運営補助と訳しているわけです。さらに、交通政策当局は、魅力的な運賃制度を交通政策のメニューの一環として採択をすることがあります。パリの場合ですと、カルトオランジュとか回数券のカルネ等がその

ような例ですが、これらを導入することによつて生ずる普通運賃と比べた運賃の減少分についても、これは公的補填の対象になります。勿論福祉目的、学生割引等の公共割引によつて生ずる収入不足分も補填の対象になるということですから、このようなさまざまなプロセスを経て、最後まで利用者負担になるということで、先ほどの A・B 型のような費用負担方式となるわけです。

次の表は、運賃回収率を表します。つまり、公共交通の運営

「地域運輸フォーラム」in 大阪

運賃収入／公共交通の運営費

都市名 (国名)	運賃収入	都市名 (国名)	運賃収入
アトランタ (アメリカ)	35%	ブラハ (チェコ)	25%
アムステルダム (オランダ)	25%	ベルリン (ドイツ)	33%
ウィーン (オーストリア)	40%	マドリッド (スペイン)	51%
ストックホルム (スウェーデン)	43%	モスクワ (ロシア)	11%
パリ (フランス)	42%	ローマ (イタリア)	23%
ブリュッセル (ベルギー)	33%	ワシントン (アメリカ)	47%

データは1997年または1998年 (資料) Jane's Urban Transport Systems, 1999-2000

費、データの中にはバスの運営費も入っていますが、鉄道とバスの運営費の何%を運賃収入が賄っているかを表す表です。Jane's の Urban Transport Systems の年鑑から選んだデータですが、ちよつとデータが古めで申し訳ありませんが、このデータブックは値段がかなり高いものですから、そろそろ新しいのを買おうかなとは思っているのですが、ただし、新しいデータが得られても、その数字はそれほど大きく変動するという性質ではありません。

アトランタは35%、アムステルダムは25%、ウィーンは40%、ストックホルムは43%、パリは42%、ブリュッセルは33%、チェコのプラハは25%、ベルリンは33%です。マドリッドが一番成績が良くくて51%ですが、最近新しいサークルラインを導入したので、新しい数字は下がっているのではないかと思います。モスクワは非常に例外的で、低運賃政策の極端な事例です。ローマは久しく10%台だったのですが、最近20%台に上って

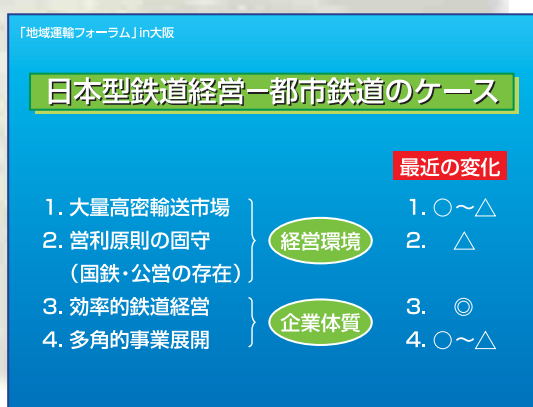
きました。そしてアメリカのワシントンDCが47%ということになります。イギリスのデータがないのは、実はこの年鑑にはイギリスの財務データが入っていないということがあります。他の参考書類には、イギリスのデータが入った資料があるので、異なる原典のデータを並べると、いろいろと問題が生じるかもしれないので、イギリスについては割愛させていただきました。

それでは、日本のデータでこの数字を計算したらどのようなことになるかというと、経営面で苦勞の多い大阪交通局の場合でも、110%近くとなります。大手私鉄15社の合計値で計算すると120%台という数字が出てきます。つまり、日本の場合は100%を超える部分で、支払利子等の資本費や利潤、あるいは株主への配当金などが賄われているということになるのですが、このように100%を超えていても、日本の場合は赤字企業と呼ばれる可能性があるといるところが、外

国の場合と大いに違うところです。

さて、その優秀な経営を誇る日本の私鉄企業ですが、最近ではJRも優秀な鉄道企業の仲間入りをしています。これが世界の鉄道改革のモデルになってきました。日本は、新幹線と国鉄分割民営という2つのことを通して鉄道改革という点で世界の交通改革に大きな影響を与えてきました。だいたい、公共政策の分野で、日本が世界の先進国に影響を与えているというようなことは、これまであまり見られなかったのですが、新幹線の導入によって鉄道の近代化を図る、鉄道の民営化を思いつきり決断する、あるいは民営化まで行かなくても上下分離の導入によって鉄道を赤字経営の状況から開放してやるというような鉄道改革が世界の先進各国で進められています。これには、日本の鉄道政策の成果というようなものが大きな影響を与えてきたのです。

その鉄道改革の大元のモデルになったのが、日本の大手私鉄の経



営の仕方、私は、日本型鉄道経営と呼んでいるのですが、これは、図のような四本柱にまとめられると思います。

一つは、日本の都市鉄道が大量高密輸送市場に恵まれていること。大体において輸送密度が10万を超えるような輸送のマーケットは先進諸外国にはありません。それから、二番目に、私鉄は、私企業であるがゆえに営利原則を固守することができた。逆にいうと国鉄や公営が存在していたために、儲からない路線の整備は、そういつた

公的な鉄道に任せてきたという点があります。自分は私企業だから儲からない鉄道の整備は「勘弁してくれ」というと、これはある意味で企業わがままかもしれません。これをずつと守ってきたということに意味があります。逆に儲からない路線に手を出した私鉄は潰れてしまったという言い方もあながち間違いではないと思います。以上の2つの点は、日本の私鉄の経営環境として位置づけることが出来ると思います。

一方、世界の鉄道改革のモデルになったのは、三番目の効率的な鉄道経営ということで、これは、私鉄の企業体質にほかなりません。それにもう一つは、鉄道業はそれほど儲からなかったかもしれないが、私鉄は多角的な事業展開を図ることによって、あまり儲けのよいくない鉄道業を支えてきたということがあって、以上が日本型鉄道経営を支えてきた四つの柱ではないかと思えます。

この四本柱のどれ一つが欠けて

も日本型鉄道経営の成功は無かつたと言ったことができませんから、従って、何が幸いしたかといえば、やはり四つの柱が日本の大都市で重なり合ったところが幸運であつたということになります。外国の大都市では、これをまねようとしても、なかなかまねができない、従って、外国の場合は、せいぜい三つ目と四つ目の柱を中心に頑張っていくしかないということになるわけです。

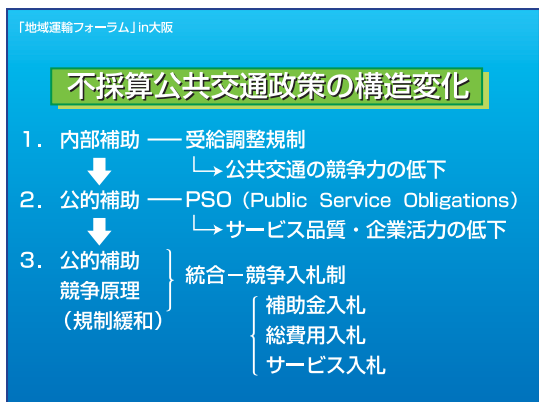
しかしながら、先ほどの話にも出てきましたように、最近、この四本柱にはかなり大きな変化が起こつていて、三本目の柱に関してはとくに問題はありませんが、一番目、二番目、四番目の柱に関しては変化が大きい、今回の8号答申で議論した鉄道整備の環境条件という点もまさしくこのことに関わっているわけです。大量高密輸送市場、すなわち、輸送力増強を図りながら採算性も達成できるというような市場は、東京にはまだ多く残されているかも知れないけ

れども、関西や名古屋ではかなり少なくなりつつある。それに二番目の営利原則の固守という柱ですが、これについても国鉄がJRになり、多くの公営交通が財政難に悩んでいるという状況を考えると、私鉄がこの態勢をこれからも続けていくということは大変難しくなっているのです。

四番目の多角的事業展開に関しては、企業によって随分大きな差があります。うまくいっているケースは別として、兼業やグループ企業に鉄道を支えさせるといようなやり方が大変しくなっているところか、むしろ逆に鉄道事業が足を引張られているというような事例が増えていて、この辺りに関しても大きな変化が生じています。三を除く三つの柱については全体として厳しい状況が進行していると言った感じがします。

鉄道の話ばかりでなく地方輸送を行う鉄道やバスの採算問題にも触れながら、交通政策に関する大きな構造的変化のプロセスについて若干紹介しますと、先ほどの話

と少し重複する部分がありますが、以前は、内部補助に頼って不採算の路線を維持できるという状況がありました。需給調整規制を介して内部補助の能力を強化してやるのが交通政策の課題でした。しかしながら、先ほど申し上げたようにこのようなやり方だと競争時代に公共交通が対応していけない、内部補助は公共交通の競争力を低下させるといふ大きなマイナス効果を伴うわけですから、従って、競争時代になると内部補助は次第に外部補助、すなわち公的補助に代えなければならなくなります。



一時期のEU諸国で導入したPSO (Public Service Obligations) は、これに相当するケースに関しては無条件に公的補助を行うという、そういう制度ですが、これではしばらくの間はかなりうまくいったのですが、しかし、時間がたつにつれて、このようなやり方だと公共交通がだんだん薬漬けのようになつていく、サービスの品質は上らないし、交通企業の活力は低下してゆくというようなことが次第にわかってきた。そこで、最近では、補助金と競争原理を組み合わせるようなやり方、規制緩和時代に適合的な交通政策と公的補助政策を統合するというようなやり方に変わってきています。

見ると、全然違う国のバス会社のロゴを付けたバスが止まっていたりして、競争入札制が随分進んでいる状況がわかります。スウェーデンのストックホルムに新しく出来たLRTの路線では、フランスの会社が電車を運行しています。公的補助金を使う場合でも入札が行われるようになり、一番安い補助金を入札した企業に免許を渡すというやり方が増えてきました。しかし、この方法だと、過疎路線の場合、運営上のリスクが大きくなりすぎるということから、一年間の輸送に必要な費用の総額を入札にかけさせる、もち論、一定のサービス水準を示した上で入札を行うわけですが、費用総額を入札にかけるといふ方式も採用されています。一定の補助を提示して、サービスの中身を入札させるといふサービス入札―数はまだ少ないのですが―という方法もあります。ただし、これには審査に時間がかかり客観的な判定がしにくいなどの問題があります。

ヨーロッパを旅行していますと、田舎町の駅で降りて駅前のバスを

このように地域交通政策が構造的に大きく変わってきたということは、これからの日本の交通政策においても、地域分権がどんどん進んで、いわゆる地域化、リージョナリゼーションが進行していくということを意味します。

今後の地域交通政策の課題

このような変化を念頭におくと、これからの地方は国と協力しながら地域交通政策に取り組んでいかなければいけないということになります。その場合、日本の今後の地域交通政策の展開にとって欠かせない一つの論点となるのが、狭い行政区画の壁を越えた広域的な交通政策や交通計画を立案したり決定したりすることが、日本においても必要になってくるだろうという点です。

先ほど申し上げた「なにわ筋線」の整備問題などは、まさしく、このような論点に関わっているわけで、例えば大阪市や大阪府が「なにわ筋線」に手厚い援助をすれば

「地域運輸フォーラム」In大阪

広域的な交通政策・計画立案組織

- 米国； Metropolitan Planning Organization (MPO)
(例) Southern California Association of Governments
- 英国； Passenger Transport Authority (PTA)
→ 大都市圏とグラスゴー地域、ロンドンを除く
- フランス； 広域行政組織→すべての都市県
(例) 14F-イルドフランス運輸組合 (STIF)
- ドイツ・オーストリア； 運輸連合 (Verkehrsverbund)
→ すべての都市県

するほど郊外に住む住民は「ただ乗り」になってしまおうというような矛盾が発生します。諸外国では、こうした問題を解決するために、広域にわたる交通政策や交通計画の立案や実現化に関して責務を負うさまざまな組織が作られてきたわけでスライドではいくつかの事例を並べてみました。

アメリカのMPO (Metropolitan Planning Organization) の事例の一つですが、Southern California Association of Governments の本部がロサンゼルスにあります。このMPOは、交通政策や交通計

画はもちろん、ごみの問題、環境問題、住宅問題など行政区画にまたがって発生するような広域的な問題を扱う意思決定組織となっています。

これに対して、英国のPTA、つまりPassenger Transport Authorityと呼ばれる組織は、イングランドの六大都市圏とスラスクライド、つまりグラスゴー都市地域にありますが、ここでは公共交通、とくに鉄道・バスに関するさまざまな計画や政策を担当する広域的な組織です。

フランスではイルドフランスの運輸組合に代表されるような広域行政組織が、すべての都市圏に置かれていて交通政策に関する政策決定を行っています。

ドイツ、オーストリアの全ての都市圏にあるフェアケールス・フェアブント (verkehrs verbund) と呼ばれる運輸連合は、交通企業と自治体が一緒になってある種のカルテル組織のようなものをつくり、公共輸送に関する共同計画や運行ダイヤ、共同ダイヤグラムの設定、

共通運賃制度の中身などを決める組織で、また、運賃はすべて運輸連合にいったん入るので運賃清算所の機能も併せ持っています。

以上のように交通政策に関わるさまざまな意思決定組織を関係自治体が工夫して、行政区画の壁を越えて作ってきたという事例を紹介したわけですが日本でもこれからはこうした課題に取り組みなければいけないのではないかと思っています。

この点については専修大学の太田和博先生が非常に詳しいのですが、スライドのような条件が必要だろうと主張されています。私共が書いた「自由化時代の交通政策」(東大出版会版)の中に、太田先生の論文があつて、その中に書いてあるのですが、一番目は「一般の行政主体からの独立」という点ですが、つまりは特定の自治体によるつよい影響を避けなさいということを意味します。二番目は「各自治体の代表者による意思決定」市民の反映」という条件ですが、アメリカのMPOなどもそうです

「地域運輸フォーラム」in大阪

地域交通政策の策定主体(エージェンシー)の要件

1. 一般の行政主体からの独立
2. 各自治体の代表者による意思決定—民意の反映
3. 専任の交通専門スタッフの配置
4. 国の規制による“政治の失敗”の防止
5. 財源調達方法の意思決定に関する民主的手続き
6. 情報公開の徹底

(専修大学・太田和博教授)

が、組織の理事の多くは知事や市長によって占められています。つまり、知事や市長クラスが民意を代表するメンバーとして、その組織の一番重要な会議に加わって議論をし、最終的には多数決原理に従って意思決定を行うということが必要です。

三番目は「専任の交通専門スタッフの配置」ということで、交通政策や交通計画の専門家が必要だという条件で、私なども交通政策を研究しているわけですが、別に退職後の仕事の斡旋を頼んでいるわ

けではありませんが、交通政策の専門家やスタッフは、やはり必要だろうという感じをもっています。四番目の「国の規制による“政治の失敗”の防止」は、万が一地域レベルで政治の失敗が起こってナショナル・ミニマムの破壊が起こるかもしれない、あるいは、少数者の権利の侵害のようなことが起きるかもしれないという可能性に対して最小限の規制の権限を国が担保する必要があるということを意味します。五番目の条件は、財源調達方法の意思決定に関しては、とりわけ民主的な手続きを経なければならぬということを意味しますが、日本にとってはこれがこれから一番大きな課題になってくると思います。

交通税のような新しい地方交通政策の財源を確保するための税制をつくっていくとか、あるいは、諸外国に多いのですが道路の駐車料金収入のような財源を交通政策にあてがうとか、あるいは、駐車違反の罰金は地域交通政策の充実

の財源にあてられるというのが外国ではむしろあたりまえになっていきますから、日本でも縦割り行政の壁を取っ払った上で、これからの交通政策の地方分権に取り組んでいかなければいけないのだろうという気がします。

今後の関西の空港

以上で地域交通政策のお話は終わりですが、最後に最近の関西、伊丹空港をめぐる一連のゴタゴタに関連して、蛇足になるかもしれませんが一言だけ申し上げたいと思います。

かねてからの関西の交通政策をめぐる議論を聞いていて、やや戦略性という観点に乏しいのかなという感じを持ってきました。特に、関西の空港政策をめぐる議論においては戦略的な発想がなかなか表に出てこなかった。特に最近では、国内航空路線が関西から伊丹に次々にシフトするという状況に対して、地元関西から異論とか検討を求める議論が、あまり出てこ

なかったということが非常に気になっておりました。私は、いろいろなところで、「こんなことではないのですか」と言い続けてきたのですが、なかなか目立った反応が得られなかったということがあります。伊丹空港は非常に使いやすい空港だということはよく解るので、このままだと関西の国際ハブ空港として育つポテンシャルがどんどん低下してしまうということが想像できるわけで、あれこれと心配していたところ、案の定、昨年の後半になって、この問題に対して国から横槍が入るといって残念な状況になったわけです。

しかし、その一方で、いよいよ来月には中部国際空港が開港します。こちらでは、中部空港を国際ハブ空港に育てるための戦略的な態勢が着々と整えられています。最初に申し上げたように中部地方で交通のテーマでシンポジウムをやると観客の反応がとてつもないということがあります。皆さん、本当に熱心に耳を傾けてくださると

「地域運輸フォーラム」in大阪

交通計画・政策の戦略性—中部国際空港の優位性

1. 24時間空港であることを生かせる体制
2. 都心部からのアクセスの良さ
3. 航空路線の乗り継ぎの利便性の良さ
地方—中部—海外
海外—中部—海外
4. 民間主導型の空港—施設や運営面での利点
5. 安定した地元需要—一角となる産業需要の存在

(一橋大学・山内弘隆教授)

いう雰囲気があるのですが、そういう熱気のようなものが中部国際空港の戦略にも反映していると思います。

暮れの12月22日の日経新聞に中部国際空港をめぐるシンポジウムの議論の要旨が掲載されておりましたがその中で、一橋大学の山内弘隆先生が、中部国際空港の戦略性を説明しておられますので、ここで紹介したいと思います。

山内先生は、日本の中では最もこのような議論をするのにふさわしい能力を持った先生だと思いま

すが、中部国際空港の戦略を立てるのにきちんとこのようなふさわしい専門家が呼ばれて、いろいろな議論をしているというところにまさに戦略性を感じます。

山内先生の議論では、戦略性が五つの要点にまとめられているわけですが、一つ目は、24時間空港であること、この条件は関西と同じです。二つ目は、都心からのアクセスがよいこと、これについても関西は大同小異で、十分対抗可能であると思います。大事なのは次の三つ目で、航空路線の乗り継ぎの利便性のよさの条件です。とにかく中部国際空港に多くの航空路線を集める。地方としかから中部空港経由で海外にお出かけください、また海外から中部空港を経由して地方都市まで航空機でどうぞ、さらに海外から中部国際空港で航空機を乗り継いで、別の海外の都市に行ってくださいというような、航空輸送の中継基地として中部国際空港を位置付けているという点です。従って、現在の小牧空港に何割かの路線をシェアさせるとい

うような発想は全くもっていないわけで、定期航空輸送に関しては全部の路線を中部国際空港に集めるといいう、そういう発想です。

四つ目は民間主導型の空港であるため、施設の設計とか空港の運営面での自由度が高い、そして五つ目に地元にとヨタを中心とした核となる産業需要があり、安定した大都市圏の需要が存在する、という点を挙げています。いずれの点も、常識に沿ったポイントという点でしようが、これらのポイントを一つの空港に集中させるという点が戦略性ということの中身を表すわけです。空港の専門家の視点で尊重されているという点もさることながら地元の人々が大きな夢の実現に対して大きな努力を払っているという、そういう姿勢が明確に読み取れると思います。

関西にとつて中部空港は大きなライバルになるだけでなく、東京圏の成田・羽田のシェア体制に対しても影響を及ぼすのではないかと予想されます。もし、中部国際空港の戦略が成功すれば、長期的

には大空港に育つ可能性も決して夢ではないと思います。

おわりに

空港に関して私がつけている感想が今日の話の結論にもなるのですが、これから将来における交通政策の議論においては、合理性の追求と高い戦略性が求められると思います。そのための深く熱い議論がますます必要になっているわけで、競争時代が進展すれば進展するほど、そのような方向に向かっていく可能性が高くなるわけで、ここ近畿圏における地域交通政策に求められる課題もまた非常に多様なものになっていくわけで、私どもは、これからも努力を積み重ねながら、このような多様な問題に取り組んでいかなければならないと思っているところです。



News 52

<http://www.gotsu.co.jp>



毎日、ホームページを見てほしい、だから。





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7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。

2回目はバス事業が本格化する、昭和30年代。

バス事業が大きく花開く 昭和30年代

交通毎日新聞

生田 達幸

● 我が世の春を謳歌

乗合事業は飛躍的に伸長した。まさに我が世の春を謳歌した。近鉄のある役員は「あの頃のバス部門は平社員からトップクラスまで社内を闊歩していた」、また京都市交通局の幹部も「バスの到着が2分でも遅れるともう乗り切れない」と当時を振り返る。車内は常にすし詰め、正月など着物姿の婦人の帯が後ろに回ることも珍しくはなかった。背景には急激な経済成長に伴う大都市周辺部の人口増がある。つまり住む地域から働く地域へ、また最寄りの駅までの需要などで大躍進した。データがそれを物語る。30年度の輸送人員は34億6千万人だったのが10年後には98億人と3倍にハネ上がり、走行キロでも年平均で13%の伸びを示した。39年度には





京阪三条と新和歌浦を結ぶ(125キロ)長距離バス

輸送シェアで全交通機関の34%を占めるに至った。ちなみに輸送量で最大だったのが43年度。この時は100億人を突破した。

30年代は長距離バスが本格化する時代でもある。従来のレールによる補完的な役割から文字どおりレールに対抗する並列的な立場になる。長距離バスとは当時路線キロが100キロ越えを指したが、これでいくと33年度と同バス

の運行系統数を100とするなら、40年度には317と3倍以上に膨れ上がっている。このうち201キロ以上が33年度が1系統、40年度には30にのぼった。運行回数は1日1往復から3往復が一般的で、関西圏では38年、京阪バスと南海電鉄が共同運行で全長125キロの京阪三条⇄新和歌浦間を始めている。だが4年後には休止に追いこまれた。道路事情の悪化に伴うコスト増が原因だった。

ハイウェイバスがデビュー

39年9月6日、名神高速道路の尼崎、一宮間が開通した。この開通をめぐって開通前から烈な路線獲得合戦が演じられた。すなわち、各社はハイウェイバスを将来を占うキー輸送と位置付けた。申請は全国バス事業者の共同出資による日本急行バスを皮切りに、国鉄、近鉄、名神高速自動車、近江鉄道、関西高速自動車、北陸急行バス、名古屋近鉄バス、京阪自動車、名古屋鉄道、滋賀交通、三重交通の各社がつづいた。そこで運輸省は、38年7月に事業者の乱立を防止するために、全国事業者として申請して

いる日本急行バスに国鉄が資本参加し、新たに新日本急行バスを設立し、また沿線の輸送を目的とした申請については、名神高速道路のみを対象として、各1社に免許を与えるという基本方針を打ち出した。しかしこの方針は国鉄の強い反対に会い、政治問題にまで発展した。調整は難航し、最終的には未調整のまま運輸審議会に一括諮問する運びとなった。

そして7月10日から5日間公聴会が行なわれ、結果、名神全線を運行するものとして日本急行バスおよび国鉄、近鉄、阪神、南海の3社、乗せ換えとして近江鉄道、京阪自動車の2社が適当であるとの答申があった。この答申に基づき、全線を運行する事業者として、国鉄が39年10月5日、日本急行バスが10月14日、日本高速(近鉄、阪神、南海3社の合弁)が翌年3月6日にそれぞれ運行開始をした。

そして結果(実績)はどうだったか。川本直水氏は「いざフタを開けてみると意外にも営業成績は振るわず、三者三すくみで、とらぬ狸の皮算用に終わった」と切り捨て、一部メディアは開業3ヶ月を振り返り「実績は季節波動の大きい観光バスの性格が強く芳しくない」と評した。開業から1年後、日急バスの長島常務は「成績

は徐々に上向いているが、ネックは運賃の低さ。ビジネス客の取り込みもテーマとなる」とこれもまた歯切れが悪い。



深刻化する労働力不足
「いっそ不景気になれば」

世は高度成長時代、並行して労働力不足が深刻化する。バス界では車掌やガイド不足に頭を痛めた。当時のバス界幹部のコメントを紹介す

る。「運転手は何とかカバーできるが問題は車掌だ。完全充足にはほど遠い。そのうえ定着率が悪くいつ辞めるかわからない。人手不足は半永久的に続く」とみている。「金のワラジをはいて九州方面に向かったが結果的にみれば旅費倒れに終わった。そこには企業イメージの悪さもあるがバス界全体のレベルの低さを感じる」「たとえば他産業より多くの給与を与えても車掌のなり手はあるかどうか。今の若者は肉体労働を敬遠している」「朝は早く夜は遅い。日曜日も休めないとなると若者にはなかなか受け入れられない」「こんな状態ならいつそ不景気になってくれた方がいい」「このままの状況が続けば遠からずバスの運行をストップしなければならぬ」。いずれも強い深刻さが伝わってくる。そこで登場するのがワンマンバス。36年、ワンマンバス運行の際の基準が定められ本格化する。当初、安全面が懸念されたが全くの杞憂に終わっている。39年10月から40年9月までのワンマンとツーマンの事故率はツーマンの方が逆に倍近く高く、0・13と0・21の開きがあった。しかもワンマンには転落、火災事故は皆無だった。この時点でワンマンバスはしつかりと市民権を得た。要因として当局からの保安に関

する厳しい義務付けのほか事業者サイドの努力も見逃せない。運転者選任や教育で全力を傾ける一方、独自の労働条件を設定した。このためワンマン申請は相つぎ、あまりの多さに当局の処理作業は進まず、業界の一部からは当局が導入を進めておきながら認可が遅れるのはどういふことか、と反発があがった。ワンマンは当初人手不足を背景にした営業時間を延長するための苦肉の策だったが、今やバス事業体質改善の柱となった。ワンマンは43年10月現在、全国乗合事業者365のうち46%が運行、京都では京都市バス14台、京都市21、京阪宇治交通4、京都市交通1、京阪バスでは89台が稼働した。

一方、運賃は物価の手を離れ運輸省に認可権が移った。移管後の運賃改定の最初は32年前後。次が37〜8年、そして40〜1年とつづく。ところがこの間京都市交通局など6大都市と東京の大手9社は39年12月26日の運賃改定まで13年間改定していない。これは6大都市公営バスの運賃が1区13円、1区増すごとに10円の加算と特殊区間制運賃を実施していたことと経済成長に伴う輸送人員の伸びが顕著だったためである。だが公営バスは40年を前に陰を落とす。公営のアキレス腱ともいふべき人件費の負担

が民営よりはるかに重くのしかかったからである。

39年度決算で地方公営企業の30%のあたる約400億が赤字を出し赤字額は300億円ののぼった。累積だと660億円に達した。交通事業に限れば料金収入のほとんどを人件費に投入する状況だった。

貸切も大きく花開く

貸切も大きく花開いた。30年代半ばから本格化するレジャーブーム到来は、全国のアチコチでバスの供給不足を招いた。修学旅行用のバスは1年前に契約しなければ確保できず、このため旅行日をシーズンオフにチェンジする学校も珍しくなかった。「全国の観光地にバスが何台も連なって走りゆく姿は実に壮観だった」と当時を懐かしむ事業者は少なくない。輸送人員はこの10年で2.3倍、走行キロは4.2倍、車両数は3.5倍運収は5.3倍と脅威的な伸びを示した。国民ひとりあたりの年間利用回数だと1.9回にのぼった。レジャーブームは国際観光都市京都への入洛客にも反映、36年度には



1200万人を超えた。前年比17%増の大幅な伸びである。京都の観光バス業界はここに最盛期を迎える。ただし課題もあった。輸送需要の季節変動である。今も変わらぬテーマだが、当局は「運賃認可に際し季節波動は織り込んでい」と運賃改定に耳を貸そうとしない。代わりにピーク時、乗合バスの予備車の投用を条件付

で認めた。

37年から帰省バスが始まっている。長距離路線の拡充と表裏一体で運賃は概ね国鉄2等級急行並みに設定された。当初、旅行業者などは所要時間面でクビをかしげたが輸送人員は年を追って増えた。ワンマンと同様のプロセスをたどった。

貸切バス輸送状況推移表

項目 年度	免許 (事業者数)	車両数 (両)	実働数 (%)	総走行キロ (千キロ)	総走行キロ (%)	輸送人員 (千人)	営業収入 (百万円)
25	312	1,112		20,197		12,284	
30	428	4,153	73.0	122,695		73,000	10,364
40	529	14,587	59.1	511,633	85.6	166,927	55,700
45	559	18,017	63.1	739,061	85.5	180,989	115,416

運送事業者のパートナー



 近畿交通共済協同組合

〒536-0014 大阪市城東区鳴野西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.kinkyo.or.jp> E-mail:kinkyo@kinkyo.or.jp

手話教室の開講

わが国では高齢化が急速に進み、2015年には国民の4人に1人が65歳以上の高齢者となる本格的な高齢化社会を迎えようとしております。また、これら高齢者や身体障害者の方々が健常者と共に暮らせる社会の実現が求められており、「ノーマライゼーション」の考え方も広まっています。こうした中、すべての人が公共交通機関を使って移動しやすくするためのいわゆる「交通バリアフリー法」が2000年11月に施行され、駅施設や鉄道車両・バス車両等を新たに導入する場合に、バリアフリー基準（移動円滑化基準）への適合が義務付けられており、施設整備は交通事業者の努力により改善が進められております。しかしながら、すべての人の移動円滑化のためには、これらハード面の整備と合わせて、人的協力・ソフト面の対応も重要視しなければならないと考えられます。

このようなことから、昨年4月、交通エコロジー・モビリティ財団では鉄道駅等での案内サービスの向上と聴力障害者とのコミュニケーションを図ることを目的とした、公共交通機関従事者を対象とした「手話教室」を開講されました。

これをうけて、当センターでは昨年秋、交通エコロジー・モビリティ財団のご支援を受け、関西鉄道協会のご協力により「手話教室」関西版を開講いたしました。講習会には阪神間の主な鉄道事業者から24名の方々が参加され、手話技術の入門編として約6ヶ月間延べ20回の講習を受講されました。

最初はなれない手つきで緊張した雰囲気でしたが、「大阪聴力障害者協会」から派遣いただきました講師の先生の巧みな手話と楽しい講義に受講者の緊張もほぐれ、和やかな講習会を重ねられ、去る3月30日に無事講義を終えました。

今回の手話教室の開催につきまして、受講者をはじめ関係者の皆様方から高い評価をいただき、是非継続して開講されたい旨のご意見もいただきましたことから、今後とも交通エコ

ロジー・モビリティ財団のご支援をいただき、

聴力障害者と運輸事業従事者とのコミュニケーションの場を広めていくための「手話教室」を引き続き開講いたしたく存じますので皆様方のご支援をよろしくお願い申し上げます。

なお、2005年「手話教室」は、4月27日から25回の予定で入門編を開講することとなっております。



財団法人 関西交通経済研究センター

● 編集後記 ●



昨年末のスマトラ沖地震による津波災害や地震の経験のなかった福岡西方沖地震と今年も自然災害に悩まされる年なのかと不安がつのります。

当センターでは、阪神淡路大震災の直後から運輸交通分野における復旧・復興等に関する調査・研究を日本財団のご支援を受けて数多く行い、価値ある文献等を多数保存いたしておりますのでご活用いただければ幸甚に存じます。

さて、今季号は1月21日に開催いたしました『地域運輸フォーラム』in大阪での近畿大学の斎藤教授のご講演を再演いたしました。今後の地域交通の進め方等のご参考としていただきたいと存じます。

また、今、ドライバーの健康管理で重要視されています「SAS」につきまして、NPO法人大阪ヘルスケアネットワークの武田先生に症状や治療法等について貴重なご寄稿をいただきました。お忙しいところご協力いただきましてありがとうございました。

今回は、長編ものの機関誌となりましたが、いずれも内容のあるものでございますので、業務の参考としてご活用ください。

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、114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。

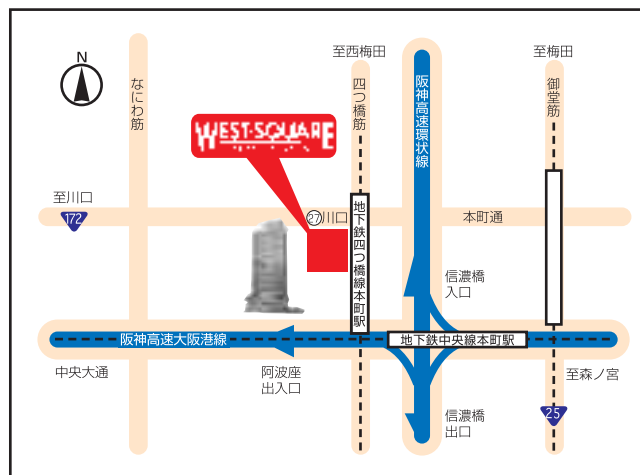
- ① 当センターに対する交通経済に関する調査研究の委託
- ② 交通経済に関するコンサルタント業務の利用
- ③ 当センター作成の資料、定期刊行物及び報告書類等の配布
- ④ 当センター備付資料等の閲覧
- ⑤ 当センター主催の講演会、セミナー等への優先ご出席取扱い
- ⑥ 調査研究に対する意見の開陳

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 春季号 2005年 3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(ウェスト・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・スクウェアビル9階
 TELL06 (6543) 6291 FAX06 (6543) 6295
 e-mail kankou@bellcity.ne.jp
 U R L <http://www.bellcity.ne.jp/kankouken/>