



桐生ロータリークラブ週報

2005年

国際ロータリー第2840地区 2004-2005年度 国際ロータリーのテーマ



CELEBRATE ROTARY

R.I 会長 グレン E. エステス・シニア

善意というものがいいなら
ロータリークラブは唯の社交クラブだ。
職業は金儲けのためにしかなく、
社会奉仕というも施しにすぎず、
国際奉仕は外交以外の何ものでもない。

パストガバナー 前原 勝樹

会長 前原 正一 幹事 養田 隆

クラブ会報・広報委員会 堀 明・金子篤郎・塙越紀隆・須永博之

1月31日号

第2509回例会

(1月24日(月) 第2例会)

- 1. 点鐘
- 2. ロータリーソング齊唱
- 3. 来訪者紹介
- 4. 会長の時間
- 5. 幹事報告

- 6. 委員会報告
- 7. 卓話 「わたらせ渓谷交通まちづくりワークショップに参加して」
佐羽 宏之 様
- 8. 点鐘

ようこそビジター

〈卓話者〉

佐羽 宏之 様

〈桐生赤城RC〉

田村 浩道君

会長の時間

全国都道府県対抗男子駅伝競走で、群馬県が第5位に入りました。すばらしい事です。

幹事報告

- 山崎ガバナー事務所より、2003-2004年度のガバナーワークショップ報告書が届いております。全会員へ配布とのことですので、本日各テーブルの上に置いてあります。ご覧下さい。
- 群馬県社会福祉協議会より「ぐんまのボランティア」が届いております。
- 桐生南、桐生西、桐生赤城の各RCより週報到着。
- 昨年12月26日に発生いたしましたインドネシア・スマトラ沖地震による津波被害の義援金についてのお願いが、ガバナー事務所から届きましたので、理事会で協議した結果、当クラブでは募金箱へのご寄付を会員の皆様へお願いすることになりました。本日、例会中に募金箱を回しますので、ご協力をお願い申し上げます。

委員会報告

出席委員会

本日の出席(平成17年1月24日)：総員62名・出席48名
平成16年12月27日例会修正出席率：72.22%

ニコニコボックス

前原正一君…県対抗男子駅伝群馬5位入賞を祝し、優勝長野の最終ランナー上野君のラストスパートに感激して／竹内康雄君・森喜美男君・園田 誠君…誕生祝

／前川佳彰君…結婚祝／前原勝良君…昨年12月クリスマスイルミネーションに関し、前原会長の談話を頂き、また多くの会員の方々がお見え下さいまして有難うございました。電気代の関係で早々と消灯して申し訳ありませんでした。／牛脇 章君・養田 隆君・川島康雄君・館 盛治君…藤江 篤会員に大変お世話になりました。／吉田栄佐君…森 末廣会員にお世話になりました。／堀 明君・須永博之君・前川佳彰君…クリスマス会の写真を戴きました。／藤井征夫君…友情とはかくも有難きかな、川島康雄さんへ／藤井征夫君…岸 省吾さんの優しさに感激しました。

卓話



「わたらせ渓谷交通まちづくりワークショップに参加して」

佐羽 宏之 様

1. 自己紹介

佐羽宏之と申します。1957年酉年生まれです。この一年から伊勢崎市となりましたが、元の赤堀町香林工業団地で三立応用化工株式会社の社長をしております。当社は、プラスチックを主な材料にその応用製品開発が仕事です。現在では、電気部品の絶縁性能を向上する真空モールドを中心に主に冷凍空調機械や、リニア

例会場 桐生俱楽部 TEL45-1513 例会日 毎月曜日 12:30PM

ホームページ <http://www.Kiryu.co.jp/Kiryurc/> メール Kiryu-rc@ktv.ne.jp

モーターコイルのモールドを行っております。

2. ワークショップ参加のきっかけ

第三セクターの危機はしばらく前から全国的に叫ばれしており、多くの企業が破綻している中、この地域を走る「わたらせ渓谷鐵道」もその例外ではありません。地方自治体が関与することで、住民からは行政サービスの一環であるかのような受け止め方をされ、現に営利を考えれば継続不可能なマーケットで仕事が進められてきた矛盾が、資金の枯渇と言う現実にぶつかって、ここで一気に表に噴出してきた問題です。私の会社も昭和63年の会社設立時に沿線自治体にある企業として協力を求められ、わずかではありますが株主として出資をしました。数年前から株主総会に出る機会も在り、その席で毎年のように繰り返される「がんばります」という説明に疑問を持ちながら現在に至ったものです。そのような中で、数年前に桐生市の広報・公聴課が募集しました『市民の声の会』に参加する機会を得て、桐生を走る「おりひめバス」のことを調べました。その際、補助金に頼りながらも経営的に効果的なサービスの提供に無頓着な運営実態に触れ大きな疑問を持ちました。近頃、行政の経営危機に際し、住民の意見を聞くと言うのがはやっていますが、わたらせ渓谷鐵道でも同様な試みが行われることになりました。行政の積極的な取り組みなのかどうか疑問ではありました。実際にどのような活動が行われるのか興味もあり、市の広報で募集がありましたので申し込んだところ当選したというのが参加の理由です。

3. 現状の把握

わたらせ渓谷鐵道は、皆様ご承知のとおり旧国鉄足尾線が転換したもので、古河工業の鉱山鐵道として大正3年に全線開業され、一昨年90周年を迎える。目的が鉱山鐵道でしたから、貨物輸送が主たる目的であり、人の輸送は二次的なものでした。列車は、貨物列車に客車を連結する混合列車で運転され、昭和30年代に旅客が気動車に完全分離された以降も貨物は蒸気機関車により運転されていたことは皆様ご存知のことと思います。当然大きな赤字を生んでおり、国鉄の廃止対象路線に上げられており、営業係数も700(100円稼ぐのに700円かかる)という状況でした。第三セクター転換に際し、人員削減、軽量気動車導入、ワンマン化などの合理化を行い、営業係数を130まで圧縮した上、計画的運賃の値上げを予定して10年後には黒字化することを目指していました。ところが、バブル崩壊などの影響を受け、平成6年に最大利用者約106万人を記録したものの、予定した運賃値上げも行われず、ずっと単年度赤字のまま今日にいたり、転換時に路線長に比例して受け取ってた14億円のうち初期投資を除き積み立てた7億円の基金を使い切り今日に至りました。今後、この鉄道の存続には、更なる公的資金の投入が避けられず、そのためには県、市町村とも住民のコンセンサスが必要な状況であり、廃止を含めて今後の方針を決めるべく、県と沿線市町村により平成15年わたらせ渓谷鐵道再生等検討協議会(会長近藤大間々町長)が作られ方針を決めることになったというものです。

4. ワークショップ活動の実態

今回のワークショップは、2004年2月22日(日)から、8月22日(日)までの半年間、応募者から選ばれた市町村民約50名によるメンバーを、行政側で用意したコンサルタント会社(日本交通計画協会他)と行政事務局(群馬県企画部交通政策課・各市町村企画部)が支援すると言う形で行われました。ワークショップの形態がとられたのは、最近の行政手法のひとつとして、直接地域住民の意見を聞きその中からアイデアを得ようとする試みの一環と思われます。県でも前橋市の道路問題でワークショップによる問題解決が功を奏した前例があり実施に踏み切ったようです。会合は、事務局、コンサルタントによる進め方の説明の後、予め予定されて

いた5つのジャンル(経営・利用促進・魅力アップ・観光振興・バス転換)に別れ8つのグループができました。後は数回の全体会合の他、各グループごとの自主活動となり、7月19日に東村公民館で行われた中間報告会、そして報告書完成をうけて8月22日に大間々町図書館で「わたらせ渓谷鐵道再生等検討協議会」への提言発表会が行われ、約半年の活動を終えました。

私は、「経営」をテーマとするAグループ(グループ愛称:プロジェクトW)のメンバー5人(当初6人)のひとりとして活動し、主に夜間(19:00から)の自主会合16回と全体会合4回あわせて20回の会合を行い、提言書をまとめました。ワークショップを構成したメンバーは、主に沿線に住む一般市町村民でしたので、テーマとしては、「魅力アップ」や「観光振興」に人気が集まり、「経営」は難しい問題であること、「バス転換」は、何とか存続をと願う参加者が大半を占めた中で初めからバス転換ありきはおかしいと言うことから嫌われたようです。ワークショップの具体的活動は、主に行政・会社側から提供された資料を基に、自分たちの調査も加えてアイデアを出し改善策をまとめると言うものでした。資料としては、各年度の営業報告書、自治体の支援状況、事前に行われた沿線市町村での住民アンケート結果などがありました。後はグループ独自に詳しい資料を事務局に要求して入手するとともに、会社を訪問しての質問なども行い情報といたしました。私のグループは、「経営」がテーマでしたが、私のほか先生のO Bを始め自営業者、事務局をかねた行政マンで構成されておりました。実は、活動の中で、もっともエネルギーが必要であったのは、現状認識の部分でありそのために約半分の会合を費やしました。新聞や雑誌などで多く取り上げられているように、日光までの路線延長や、カルロス・ゴーン氏のようなカリスマ的社長を迎え一発逆転大黒字が実現できるというような、現状はさておいてともかく存続だという考え方からの脱却がまずもってグループの課題となつたわけです。たとえば、「日光までトンネルを掘れば、日光への観光客がどっと利用するのでそれだけで黒字だ」「トンネルを掘るお金はどうするの」「そんなお金はどこから探してくるのさ」と言うような議論が延々と続きました。そこで、資料をしっかりと読みこなす必要が高まり、営業報告書を手始めに、営業開始の段階からの分析を始めました。貸借対照表や損益計算書などが出てくると難しいと言うことで落伍者もいましたが、今の問題におけるこのワークショップの位置づけを考えて再確認し、QC手法などを利用して現状分析や、問題解決手法の検討などをを行い、何とかまとめのレポート完成にこぎつけました。

Aグループの見解としては、以下のようになりました。沿線の人口をはじめとする資源状況を見てみれば、この路線の黒字経営化は至難の業です。しかし、沿線自治体は、県でも有数の高齢化が進むこの地域の将来構想を見据えてしっかりと公共交通ビジョンを持たなければなりません。そして、普段の生活に十分役立つ地域公共交通ネットワークを構築する必要があること。現在の輸送密度は、バスに代替するには少し大きいようですが、まずは会社自体が洗練された高度な経営を行って、経営内容が沿線市町村民から十分な評価を得られることが、まざもって避けられない公的資金投入の第一条件となり、存続の前提条件となるということ。そのための手法について提案をいたしました。各グループの発表結果を見てみると、鉄道があることが前提の提言が多かったようです。詳しくお話しする時間はありませんが、Aグループをはじめ、各グループの提言書は、桐生駅北口にあります「市民活動推進センターゆい」にて自由に閲覧できますので是非ご覧ください。

(紙面の都合により続きは次号掲載とさせていただきます)