



2009-2010年度RIテーマ

国際ロータリー第2790地区 千葉南ロータリークラブ週報

THE ROTARY CLUB OF CHIBA SOUTH

創立	1964年3月2日	例会日	毎金曜日12時30分	例会場	オークラ千葉ホテル
会長	寺澤 一良	幹事	五十嵐 博章	雑誌会報委員長	佐久間 信一
事務局	〒260-0027 千葉市中央区新田町12-1トーシン千葉ビル7階			TEL	043-245-3204

2009年11月第1週号

第2242回



平成21年11月6日(金) 点鐘12:30(晴れ)

- *国歌斉唱 『君が代』
- *ロータリーソング 『奉仕の理想』
- *四つのテスト ~言行はこれに照らしてから~
 1. 真実か どうか
 2. みんなに公平か
 3. 好意と友情を深めるか
 4. みんなのためになるか どうか
- *お客様紹介
本日のゲストスピーカー／東葉高速鉄道株式会社
社長 小澤 慶和様

《会長挨拶及び報告》 寺澤 一良会長

【理事・役員会及びクラブ協議会】

何度も念を押すようでございますが、本年度は地区に対しては、四大奉仕委員会で通しますが、四大奉仕委員会のメンバーはそのまま理事に残させて頂いておりますので、四大奉仕委員会の上にCLP委員会があると言う思想をそのまま取り入れまして、本日からCLP委員会の新しい細則の任務に基づいて協議及び活動をお願い致します。

1. 最初に細則第1条第1節に則り、10月16日の指名委員会で決定いただきました49代会長候補を含む、次年度の常任委員長他の計11名の理事・役員と次年度幹事、次年度会計及び次年度SAAを指名して頂きました。従来からの責任の有り方と任務から、副会長が全般に知っている必要がありますので、従来通りクラブ管理・運営委員会委員長を兼務する事に決まりました。

又、毎回の例会運営に拘りの多い、プログラム委員会と親睦委員会はクラブ協議会の他に必要に応じて理事・役員会に招集する事があります。

という事でCLPでの委員会構成が決まりました。

2. 今年度はガバナー補佐の職務は思いの外経費がかかるようですので、分区B全体で諸経費を分担する事

を提案し、現分区Bのガバナー補佐からの提案を容認して、一人当たり¥1,500を拠出する事を可決しました。

3. 忘年家族例会については親睦委員長からの説明があり、了承致しました。
4. クラブ運営費会計報告は、幹事が報告して収支に問題は無く了承されました。
5. 秋季日帰り親睦旅行・職場訪問及び移動例会会計報告は、収支が了承されました。
6. その他
 - ①10月2日の理事・役員会で決定しましたGSEのホームステイをお願いしました金親直前会長と向後会員には地区の行事ですので、地区の方針で、ボランティア精神から無料をお願いしようと言う事でご了解頂きました。
 - ②本日CLP細則の別刷りは、経費節約と半年経過している本年度分という事で、事務局で印刷したものを配布致しました。この細則の交付と同時に、金親年度に創設しましたCLP導入準備委員会を解散させて頂き、今後はCLP委員会の実行状況を管理監督する為の、野城CLP推進研修リーダーとCLP推進委員会のメンバーに移管致す事になりました。
 - ③先日、ご母堂様が亡くなられた出井会員から、皆さんからの御芳志をご母堂様の名前でメモリアル・コントリビューターに寄付をされる申し出が御座いました。
 - ④水野ガバナー補佐エレクトと榊原会長エレクト・小林副幹事の激励会のご案内をメールボックスに入れる事を了承頂きました。

《地区大会表彰伝達》

- ◇マルチプル ポール・ハリスフェロー
竹尾 白会員、出井 清会員
- ◇100%ポール・ハリスフェロークラブ
- ◇米山功労者
金親博榮会員、松尾大邑会員、鈴木美津江会員
竹尾 白会員、寺澤 一良会員
- ◇ロータリー米山奨学会功労者(メジャードナー)200万円
寺澤一良会員
- ◇ロータリー米山記念奨学会功労クラブ
(特別寄付金クラブ累計100万円毎)

- ◇RI会長賞
- ◇30年以上100%出席ロータリアン
土屋 武次会員(40年)、花澤 衛会員(35年)
- ◇長寿ロータリアン
国友忠一会員(88歳)、土屋武次会員(85歳)
大野良亮会員(85歳)



《11月度誕生日祝い・結婚記念日祝い》

《誕生日祝い》

- 1日 松尾 大邑会員 3日 小塚 祐司会員
- 12日 畠山 明則会員 12日 丸島 新七会員
- 15日 金親 博榮会員 24日 本田 博会員

《結婚記念日祝い》

- 3日 土屋 武次会員 14日 橋口 徹
- 17日 佐久間信一会員 23日 松尾 大邑会員
- 25日 太田 和夫会員 28日 榊原 行夫会員

《ニコニコボックス報告》

☆寺澤 一良会員・五十嵐 博章会員

小澤様、ようこそいらっしゃいました。どうぞごゆっくりなさって下さい。卓話をよろしく願い申し上げます。

☆伊藤 和夫会員

11月5日、第3分区Bの親睦ゴルフコンペが平川カントリーで開催されました。優勝は出来ませんでしたが、飛賞15位に入り、車内を清掃するカークリーナーを戴きました。他クラブの千葉北・千葉緑RC方達と楽しい一日でした。

☆小塚 祐司会員

昨日のゴルフ、お疲れ様でした。26日の同好会コンペも多数のご参加をお願い致します。

☆出井 清会員

母親の葬儀の際には、色々とお気遣い下さり有難うございました。

本日のニコニコボックス	6,000 円	累計	342,314 円
金の箱	210 円	累計	10,667 円

第2243回例会

- 日時⇒ 平成21年11月13日(金)点鐘 12:30
- 演題⇒ 『大切なのは、
救急隊が到着するまでの6分間』
- 卓話者⇒ 千葉市中央消防署
救急救命士 斉藤 正

第2244回例会

- 日時⇒ 平成21年11月20日(金)点鐘 12:30
- 演題⇒ 『低炭素社会実現に向けた取り組み』
- 卓話者⇒ 中沢 治久会員

《出席報告 (会員数44名)》

今関		川口	欠	鮫島	欠	野本									
五十嵐		北原		塩谷		花澤									
伊藤		国友	欠	末吉		橋口	欠								
植松		小塚		鈴木・美		畠山	欠								
太田		小林		瀬谷		原田	欠								
大野	欠	向後	欠	竹尾		本田	欠								
小野		澤本		高橋		松尾									
川合		榊原		土屋		丸島	欠								
金親		斎藤・昌		寺澤		水野									
金田	欠	佐久間	欠	出井		野城									
栢木		澤野	欠	中沢		吉田裕									
<table border="1" style="width: 100%;"> <tr> <td>出席</td> <td>31名</td> <td>欠席</td> <td>13名</td> <td>ピンター</td> <td>1名</td> <td>修正出席率</td> <td>80.95%</td> </tr> </table>								出席	31名	欠席	13名	ピンター	1名	修正出席率	80.95%
出席	31名	欠席	13名	ピンター	1名	修正出席率	80.95%								

千葉市内例会変更のご案内 [メニュー](#) [ご利用下さい](#)

千葉RC	月	12/14・28	三井ガーデンホテル千葉
千葉西RC	火	12/22・29	センシティタワー「東天紅」
千葉幕張RC	火	11/17・12/15	アパホテル&リゾート東京ベイ
新千葉RC	水	12/2・16・30	京成ホテルミラマーレ
千葉北RC	水	11/25・12/16	ホテルポートプラザちば
千葉中央RC	木	12/17・31	三井ガーデンホテル千葉
千葉港RC	木	11/26・12/10	京成ホテルミラマーレ

本日の卓話

演題…『首都圏の高速鉄道』
卓話者…東葉高速鉄道(株)
代表取締役社長 小澤 慶和様



皆様こんにちは。この演台に立つのはこれで4回目になります。ただその都度、私の立場が違っており、一番最初にお話しさせて頂いた時には、千葉県の商工労働部長をやっておりました時にお招き頂いたかと思えます。

今日の新聞でご覧頂いたかと思いますが、北総鉄道の5%運賃引き下げの問題が掲載されておりました。これは、首都圏の鉄道の中で特に千葉県の北総鉄道と東葉高速という第3セクター、これは民間と県・市がお金をだして作っている鉄道会社です。何故、この5%引き下げの問題が起こったのかといいますと、成田新高速鉄道の開業に合わせ、真ん中の北総線を使って運行するのですが、料金設定が両端が安くなり、北総線の運賃と両端の運賃とのバランスを取らなければならないというような問題が起こり、そのバランスを取るためにお互いにお金を出し合っている程度やりましょうということです。

さて、弊社の場合は皆様ご存知の通り、有利子借金が3,100億円あります。これは、恐らく第3セクターではダントツな数字です。何故このような多額のお金が設備投資の際に生じたかと申しますと、一つには、営業路線

は西船橋と東葉勝田台駅間の16.2km、9駅を運行しており、西船橋から先は東西線で、尚且つ東京メトロの東西線とは相互直通運転を行っております。地元の方には、東葉高速というよりは、メトロといわれております。最初の経緯として、東西線の延伸という形で免許申請がされました。ところが諸事情があり、結局、3セクでやらざるを得なくなり、その時にP線方式(プライベートライン)という資金の調達方法を使いました。これを新線に使うということは、今言われていることですが非常に乱暴な議論です。なぜなら、新線というのは、営業を開始しないとお金が払えない状態になります。ところが、複々線であったり、沿心であれば、本体で儲けられるラインを持っているわけです。そこで設けたお金を新線に投下出来るということです。ただ資金調達だけの問題ということになります。因みにこの方法で成功した鉄道会社は一社もありません。私の経営責任を逃げるわけではありませんが、このP線方式で新線を作って上手く行ったという鉄道会社は全国にはありません。

あくまでも運輸事業というのは、一つだけでは上手くいきません。例えば、西武さん東武さん、京王さん等、不動産部門と一緒にしているわけです。開発をし、そこに線路を敷いていき、その開発利益が線路の中に入っていくということで、別の財布を持っているということです。ところが、第3セクターの会社というのは、それがありません。たしかに駅を作るのは正眼駅ということで恩恵を被る方々に出して頂くのですが、弊社の場合は、3,200億円以上の建設費が掛かりました。この建設費は、皆様ご存知のように成田のとんでもない事案の時でした。平成8年に開業となっておりますが、計画では平成3年に開業予定で、5年間遅れました。遅れた最大の原因は、用地買収の難航です。何故、難航したかといいますと、成田問題で収用委員会がなくて、八千代中央と東海神の一部が全くどうにもなりません。既に90%以上路線を作っているのに、先行投資でお金を借りているのですが、その間、有利子でどんどん借金が増えてくるわけなのです。計画では、2,800億円でしたが、500億円増えたのです。

弊社の場合、沿線の開発が非常に順調で、今現在、一日平均13万3千人のお客様を運ばせて頂いており、運輸収入が、約147億円あります。また、広告や駅の中やガード下を貸したりして、営業外での収入が約7億円あります。しかし、国に返す金額が、毎年、100億円弱あり、平成8年から昨年までの13年間で鉄建公団さんへお支払いした金額は、元利合計で1,580億円です。県と市のご努力でお金が回るように資本の増強を毎年、30億円づつやって頂いておりますが、これも大変なことだと思います。

自治体とか直接的な補助を戴くという方法ですが、これを解決することはほぼ不可能だと思います。一つには、本来のP線の趣旨に沿った形で解決するべきだと思います。やはり、メトロさんとの関係において解決していかねばならないと思います。二つには、筑波の90%の国の無償資金をどうにかしていただかなければならないと思います。

何故、3セクが儲からないかというお話をさせて頂きます。いくら売り上げが上がっても、結局、1%金利が上がると30億円ボンと行きますので、今はたまたま低金利ですが、これが2.5%~3%の水準になると太刀打ち出来なくなるだろうと思います。

私どもの誇りですが、一つには、私共、開業13年を迎えましたが、この13年間、無事故です。お金を掛けた鉄道で、極めてストレートでホームもあまり曲がっておらず、尚且つ、踏切が一か所もありません。高架と地下ですので、そういう点では事故を起こしにくく大変安全な鉄道であると言えます。しかし、そういう中でも人が行くものであり、手を抜くと必ず事故に繋がります。特に最近では、ヒューマンエラーという、人間が原因になる事故があります。これは皆様方の職場でも同じことが言えると思います。人間のやることですから、どうしても判断に迷いが生じます。思い込んでみたり、見忘れてしまったり、甚だしくは寝てしまったりとかあると思います。ヒューマンエラーは、はっきり言って、リスクカウントをしななければならないと思います。安全というのは、正に創造性の問題であると良くいわれています。例えば、ホームにバナナの皮が落ちていたらどうなるか・・・、掃除をしていけばリスク回避になります。

安全管理に対してどのような意識があるのかというテストを受けました。かなり厳しいテストでしたが、その中で一番大事なのは、先ず人命がそこに存在しているということです。それから、机の上では、安全は語れません。やはり、現場に行って現物を見て現実に即応した3つの現を経営者として考えるべきであるということです。そのようなことで、毎日、車両機種に行ったり各駅を回ったりしておりますが、やはり色々なことが目に付きます。また、2週間に一度、安全推進会議をやっております。その中で、“ヒヤリ!・ハット!”事案を上げるようにとっております。これが上がらない職場は危ない職場であると思います。それが、成績や効果に結び付いてしまうと嫌だと言い、なかなか現場は上げたがらないのです。しかし、それが上がっていくことによって、正にフェイルセーフによって質が高まってくると私は考えます。

実は、私が社長になってから、今まで、1件もなかったのですが、“ヒヤリ!・ハット!”は、既に80件を超えております。上げると起こるだけでは、やはり安全管理は出来ないということではないのでしょうか。

ある日、お客様が電車の中で気分が悪くなり、最寄りの駅で止めて様子を見たら、顔が土気色で命が危ない状態なのでAEDを使ったところ、心肺停止状態から意識が戻ったのです。やはり、普段からの訓練が必ずそこに結び付いてくるのだと思いました。また、それを使うという決断力が大切です。

私どもの車両は、10両編成で運転をしております。一車両は30トンですので、300トン、定員数は一車両150人ですから1,500人ですが、常時700~1,300の方が乗車しておたれます。この方々の命を守っていかねばならないということが一番大事なことだと思います。

