一般社団法人交通環境整備ネットワーク 10 年史

The history of ecotran 2009-2019

発刊のごあいさつ

一般社団法人交通環境整備ネットワークは、2019 年 4 月に創立 10 周年を迎えることができました。

これもひとえに会員の皆様と国土交通省鉄道局をはじめとする関係各位のご支援、ご協力のおかげであり、心より感謝を申し上げます。

当法人は、C02 排出量が少なく環境負荷の小さい交通体系の構築が今後の我が国の持続可能な社会を支えていくこととなるとの認識のもと、鉄道を軸とした地域の交通環境が着実に整備されていくことを願い、次の四つを事業の柱としています。

一　交通環境の調査研究
二　交通環境の整備及びその活動に対する支援協力
三　交通環境にかかる提言、出版並びに情報発信
四　前各号に掲げる事業に附帯又は関連する事業

交通環境の調査研究につきましては、国内外の鉄道事情や地域の交通実態に関する調査研究を進め、その成果物として『地域交通を考えるー Regional Transportation Reviewー』を毎年刊行してきております。

交通環境の整備には、先ずもって多くの方に核となる地域の鉄道の現状を知っていただくことが大切であり、「地域鉄道フォーラム」や「セミナートレイン」、「鉄道写真詩コンテスト」等を開催するとともに地域鉄道会社に対してのアドバイザリー機能の強化を図ってまいりました。

当初は手探りで始めました私共の事業ですが、これまでのあゆみを 10 年史としてまとめましたので、ご高覧いただければ幸いです。

今後も鉄道を軸とした地域のより良い交通環境整備の一助となりますよう事業活動を展開して参りますので、倍旧のご支援ご協力をお願い申し上げます。

2019 年（令和元年）11 月 25 日

一般社団法人交通環境整備ネットワーク　代表理事　原　　潔

10 周年に寄せて

独立行政法人　鉄道建設・運輸施設整備支援機構　理事長　北村隆志

一般社団法人交通環境整備ネットワークが設立 10 周年を迎えられ誠におめでとうございます。

この法人の設立時に鉄道局長を務めていた縁で、法人の代表理事になられた原さんから応援頼みますよと言われ、私としては、内館牧子さんの「終わった人」ではないが第二の人生をどう過ごそうかと思い悩むのが世の常である中で、鉄道局 OB など鉄道の経験を積まれた方々が現役当時に培われた知識経験、ノウハウを活かして地方鉄道のサポート活動をされるとは、いいヴォランティア活動だなと軽く考えて、応援しますなどと申し上げたのです。

でも、その後の法人の活動ぶりを拝見しますと、情熱をもって立派な活動をなされ驚天動地です。セミナートレイン、鉄道茶論、地域鉄道フォーラムを開催され、各地で分野もひろく自然体の活動を継続されており、その人脈ネットワークの広さとアイデアに敬服する次第です。さらに鉄道写真詩コンテスト、地域鉄道の技術安全支援、「地域交通を考える」と題する定期刊行物を発刊されるなどそのエネルギッシュさに感心しています。第二の人生のいい過ごし方などと失礼な認識をもっていたことをお詫びします。

地方鉄道は、最近 JR 北海道の閑散線区の問題がクローズアップされていますが、全国どこの地域にもある問題です。人口減、マイカー利用が当たり前になり、鉄道の利用者が極端に減ったが高校生の通学やマイカーを利用できない人のために地域の交通は必要です。鉄道経営としては大赤字のため鉄道事業経営者側は赤字を削減するために、鉄道事業の廃止、バス転換又は地元自治体に相当分の負担を要請する。地元自治体側は鉄道が廃止されれば地域がさらに寂れていくという危機感の中で、鉄道経営は基本的には事業者の問題であるという意識、でも地域交通の維持という地域の問題でもあることも歴然とした事実という中で調整が行われる難しい課題です。

そういう中にあって、経営難の鉄道会社社長に応募し、自らが果敢に事業再生に取り組んでおられる方々の姿の紹介を通して、地方鉄道の経営は単に輸送の問題

にとどまらず、人の心を運ぶサービス業として地域の方々を巻き込んで様々な努力をしていくことがいかに大切か、机上の空論ではなく身をもって実態に即した活動の大切さを訴えられていることは傾聴に値します。また、地方鉄道では鉄道技術者が手薄でおろそかになりがちな安全防災対策についてその大切さを啓蒙されていることもさすがであります。

日本人には男女を問わず鉄道の大好きな人が多いのはご承知のとおりです。遠くに沈みゆく夕日で赤く染められた湖畔を走る鉄道、沿線の満開の桜林の下早くも散りゆく桜吹雪を浴びながら疾走する鉄道、若葉の頃に深い山間の中から力強く蒸気を吐きながら突進してくる鉄道など、鉄道のある風景は日本の原風景の一つです。鉄道駅は人々の出会いと別れがあり、人の感情の琴線に触れる場でもあります。この法人では鉄道に関わる文化も取り扱われています。このように地方鉄道に関わる多様な一面を複眼的に取りあげられてこられたことは鉄道のことに精通し慈しみをもっておられるこの法人の方々ならではです。私などが気付かない地方鉄道の面をさらに掘り下げていただければと思います。

さらに、地方鉄道は単に地域交通の分野にとどまる問題ではありません。街づくりと一体となった鉄軌道系の交通でコンパクトな街づくりをとよくいわれています。コンパクトな街づくりができれば地方にお住いの方々の活動ももっと活発となり健康が増進される。地方行政からすれば鉄道経営で赤字がでたとしてもお住いの方の健康度が増進すれば健康負担が減少するなど街経営全体でみれば大きなプラスになるという話をよく伺います。これも机上の抽象論ではなく実態に即した具体論であればもっと説得力を増すのにとよく思います。

また、地域の交通をどう確保するかの課題は地方だけの問題でもありません。大都市でも昨今高齢ドライバーの運転による事故の問題が話題となっています。自動運転の方向も示されていますが、どんなに都市鉄道が頻繁にあっても、バス・タクシーが利用できたとしても使いたいときにいつでも使える輸送手段、マイカーを手放すことは躊躇するという声も聞きます。このような問題も地域交通を考える一環でとりあげて頂ければと思います。

とまれ、このような問題は交通政策を担う現役世代に考えていただくべきです。でも、そのようなことをお願いしたくなるほどこの法人の活動には目覚ましいものがあります。

最後に、交通環境整備ネットワークがさらに、20 周年、30 周年とますます発展されることを、心から期待しております。

10 周年に寄せて

国土交通省鉄道局長　水嶋　智

一般社団法人交通環境整備ネットワークが創立 10 周年を迎えられましたことを心からお祝いを申し上げます。

貴法人は、環境負荷の小さい交通体系の構築が今後の我が国の持続可能な社会を支えていくこととなるとの認識のもと、鉄道を軸とした地域の交通環境が着実に整備されていくことをめざして創設されたと伺っております。

創設後この 10 年間、地域鉄道の現場で学ぶ「セミナートレイン」、鉄道のみならず鉄道を取り巻く文化・芸術などにも造詣が深いコメンテーターによるトークセッションが好評を博している「地域鉄道フォーラム」などの開催により、地域鉄道の現状や歴史を参加者とともに学ぶ機会を提供し、啓蒙・啓発活動に取り組まれて来られました。さらに、近年では鉄道旅の魅力、その旅情を表現する芸術活動として、鉄道写真詩コンテストも開催するなど、精力的に活動を展開され、今日の発展をみるに至ったことは、社員、会員の皆様の努力の賜であり、畏敬の念を禁じ得ません。

鉄道局といたしましても貴法人の活動趣旨に賛同し、地域鉄道フォーラムや鉄道写真詩コンテストを後援するとともに、地域鉄道フォーラムに職員を派遣し、広く一般において鉄道行政への理解を深めていただくためのＰＲの場として活用させていただいているところです。

さて、貴法人が設立された 10 年前を振り返ってみますと、私どもが司る地域鉄道行政においても変革を迎えた時期でありました。

貴法人の設立総会が開かれた 2009 年 3 月には、鉄道事業再構築事業の実施第１号となった福井鉄道の足掛け 10 年間の計画がスタートしています。

当時より多くの地域鉄道は、沿線人口の減少やモータリゼーションの進展により利用者の長期低落傾向にあり、厳しい経営環境に置かれていました。そのような状況を踏まえ、前年の地域公共交通活性化・再生法の改正により鉄道事業再構築事業の仕組みが構築され、上下分離などの事業構造の変更とともに、鉄道事業者の経営改善の取組及び沿線自治体等による支援を合わせて行うこ

とにより、継続困難に陥った路線の維持を図ることが可能となったのです。

奇しくも我が国の人口は 2008 年をピークに減少局面に入り、少子高齢化社会の進展とともに地域鉄道を取り巻く環境が大きく変化していく時期に当たっており、貴法人の設立と鉄道事業再構築事業開始の時期が重なったのは、いわば必然であったのかもしれません。

この 10 年の間に地域鉄道を取り巻く環境において、もう一つ大きな変化が起きています。訪日外国人旅行者の大幅な増加です。2009 年に 679 万人であった訪日外国人旅行者数は、昨年は遂に 3,000 万人を超えるに至りました。

鉄道局としても駅や列車内における案内表示等の多言語化や無料 Wi-Fi の整備など外国人旅行者が利用しやすい環境の整備に取り組んでいるところであります。

一方、外国人旅行者も含むさらに多くの方々に地域鉄道を利用していただくためには、地域鉄道そのものの魅力を高めていくことも重要ではないかと考えております。

幸い貴法人では、地域鉄道に関する様々な利用促進策に関する情報や知見を蓄積され、調査・研究にも取り組まれていると承知しておりますので、ぜひそれらのノウハウを地域鉄道の活性化のためにご活用いただき、ご活躍いただきたく存じます。

今年は、元号が「令和」へと変わり、新たな時代が幕を開けましたが、鉄道が日本各地における公共交通の要であることには変わりありません。

安全で誰もが安心して利用できる鉄道ネットワークの構築を目指して、引き続き諸課題に取り組んで参りますので、貴法人のご支援、ご協力をお願い申し上げます。

本誌は、ホームページ（https://ecotran.or.jp/）と連携しております。
連携ページには、ホームページのQRコードを掲載しています。
このQRコードをスマーフォン等で読み取りご覧ください。
ホームページでは本誌の電子版もご覧いただけます。

電子版はこちら
https://ecotran.or.jp/10th/

目　次

発刊のあいさつ…… 3

10 周年に寄せて
独立行政法人　鉄道建設・運輸施設整備支援機構　理事長　北村隆志…… 4
国土交通省鉄道局長　水嶋　智…… 6

1. 設立に至るまで…… 11

2. 設立社員総会・理事会の開催
(1) 設立社員総会…… 12
(2) 設立理事会…… 15

3. 創立社員総会・懇親会の開催…… 16
(1) 創立社員総会…… 17
(2) 懇親会…… 21

4. 法人の取り組み
(1) セミナートレインの開催
①第 1 回セミナートレイン「銚子電気鉄道」…… 24
②第 2 回セミナートレイン「ひたちなか海浜鉄道」…… 24
③第 3 回セミナートレイン「千葉モノレール」…… 25
④第 4 回セミナートレイン「山形鉄道大学」…… 26
⑤第 5 回セミナートレイン「東京の地下鉄探検」…… 27
⑥第 6 回セミナートレイン「デハ 101 を語る」…… 27
⑦第 7 回セミナートレイン「鈴木商店と鉄軌道」…… 28
⑧第 8 回セミナートレイン「路面電車のある街・豊橋」…… 29
(2) 鉄道茶論（てつどうさろん）の開催
①第 1 回鉄道茶論「いすみ鉄道応援プロジェクト」…… 30
②第 2 回鉄道茶論「房総横断鉄道」…… 30
③第 3 回鉄道茶論「津軽鉄道応援者の集い」…… 31
④第 4 回鉄道茶論「千葉の鉄道 119 年目」…… 32
⑤第 5 回鉄道茶論「湊線の歴史を語る会」…… 32
⑥鉄道茶論番外編「津軽鉄道 80 周年記念シアタートレイン」…… 33
(3) 地域鉄道フォーラムの開催
①第 1 回地域鉄道フォーラム「地域コミュニティと鉄道運営」…… 33
②第 2 回地域鉄道フォーラム「公募社長サミット in 東京」…… 34
③第 3 回地域鉄道フォーラム「地域鉄道の安全防災対策について」…… 35
④第 4 回地域鉄道フォーラム「全国公募鉄道社長サミット in 東京」…… 36

⑤第５回地域鉄道フォーラム「鉄道事業の再生・活性化に向けて」…… 38
⑥第６回地域鉄道フォーラム「女性の視点で語る鉄道の魅力・その活性化」 39
⑦第７回地域鉄道フォーラム「暮らしと鉄道」…… 42
⑧地域鉄道フォーラム 2016「地域鉄道の価値を考える」 …… 43
⑨地域鉄道フォーラム 2017「写真と詩で伝える鉄道の魅力」 …… 45
⑩地域鉄道フォーラム 2018「鉄道と音楽」 …… 46
⑪地域鉄道フォーラム 2019「鉄道と映画」 …… 48
(4) 鉄道写真詩コンテストの開催…… 51
①鉄道写真詩コンテスト 2017…… 52
②鉄道写真詩コンテスト 2018…… 58
③鉄道写真詩コンテスト 2019…… 64
(5) 地域鉄道支援
①地域鉄道技術安全懇話会…… 69
②ひたちなか海浜鉄道への安全対策支援 …… 70
③法人会員に対する支援プログラムの強化 …… 71
(6) 調査研究及び書籍の刊行
①地域交通を考える…… 75
巻頭言集…… 82
②津軽鉄道小史…… 109
③湊線百年史…… 109
④パンフレット「鉄道は地域の架け橋」 …… 110
⑤地域鉄道関係資料…… 115
(7) 情報発信
①ホームページ…… 129
②お知らせメール…… 131
③ecotran 通信 …… 131
④環境情報…… 133

5. 組織
(1) 定款…… 135
①業務執行理事の増員…… 136
②主たる事務所の移転…… 136
(2) 会員
①会員の推移…… 138
②会費の改正…… 138
③事業収支状況…… 139
(3) 組織…… 142
①役員の変遷…… 144
②現役員のプロフィール…… 146

6. 年表 …… 151

あゆみ

1. 設立に至るまで

2000 年以降多くの地方鉄道が廃止されてきた。地域の足としてのみならず、地域の文化をも担ってきた鉄道が消えていく状況に危機感を持った人は少なくない。

当時亜細亜大学で教鞭をとっていた交通評論家の佐藤信之もその一人であり、彼を中心に自然発生的に集まりが持たれるようになった。

その手始めとして、2007 年 8 月 1 日第 1 回セミナートレイン「銚子電気鉄道」、翌年 2008 年 8 月 4 日に第 2 回セミナートレイン「ひたちなか海浜鉄道」を開催した。

当時正式な団体名はなく、「地方鉄道支援勝手連」と称して開催広告を行った。

同年 11 月 15 日には、いすみ鉄道を応援しようと大多喜町の老舗旅館の広間を借りて第 1 回鉄道茶論を開催した。この開催にあたっては関東運輸局千葉運輸支局の後援をいただき、「コミ鉄ソサエティ」を団体名とした。なお、このコミ鉄とは、コミュニティと鉄道を合わせた造語である。

これまでの活動を通じて、鉄道事業者、鉄道行政、地域住民間を結び、相互に情報を共有できる仕組みづくりが必要と痛感するに至り、そのためには任意団体で

の活動では限度があり、きちんとした団体を設立することが肝要との結論に至った。

設立団体は、NPO 法人とするか、社団法人とするかを比較検討した結果、「一般社団法人及び一般財団法人に関する法律」が 2008 年 12 月 1 日に施行され、税法上の利点や活動での制約も考慮した結果、「一般社団法人」を選択することとした。

2005 年 2 月には地球温暖化防止京都会議（COP3）の京都議定書が発効しており、CO2 排出量が少なく環境負荷の小さい交通体系の構築が求められている状況下、私どもの活動対象は、鉄道のみならず鉄道を核とした地域交通の全般での整備が必要との認識に立ち、名称.を「交通環境整備ネットワーク」とした。

そして 2009 年 1 月 19 日に東京駅八重洲において設立準備委員会を開催して、公共交通に関わる行政、公共交通事業者、住民との間のゆるやかな結合体として、それぞれの意思疎通の増進に寄与することとし、鉄道事業者、行政、サポーター団体を「コミ鉄ソサエティ」、個人の会員を「地域鉄道支援ネット」として組織を目論んだ。

同年 2 月 14 日には津軽鉄道本社において設立趣旨を説明、この模様は陸奥新報で報道がされた。また、2 月 18 日には国土交通省鉄道局総務課に設立趣旨説明を行った。

2. 設立社員総会・理事会の開催

2009 年 3 月 7 日に千葉市において設立総会及び理事会を開催した。

この設立時メンバーは、佐藤信之、原　潔、齋藤実、吉田千秋、向後功作、田中人及び長瀬　博の 7 名で、以下の事項を決した。

(1) 設立社員総会

・設立の趣旨

・定款の承認並びに組織規程の承認
・理事、監事の選任
・主たる事務所の所在場所の決定
・入会金・会費の決定
・基金の募集事項の決定
・理事、監事の報酬

設立の趣旨は、鉄道と地域の関わりをコーディネートしてきた「コミ鉄ソサエティ」並びに「地方鉄道支援市民ネット」の活動を発展させるため、一般社団法人交通環境整備ネットワークを設立するもので、主な事業は、以下のとおり。

1　交通環境の調査研究
2　交通環境の整備及びその活動に対する支援協力
3　交通環境にかかる提言、出版並びに情報発信
4　前各号に掲げる事業に附帯又は関連する事業

◇コミ鉄ソサエティについて

鉄道は地域の人流、物流の担い手となり、街も駅を中心に発展してきたが、地域全体が活力に満ち、魅力を持つことがその地域の鉄道の成立要件と言っても過言ではない。鉄道は地域コミュニティ推進の担い手ともなるもので、その「コミュニティ」と「鉄道」からなる造語に、「社会・協会・社交界」を意味するソサエティをミックスした名称で、交通関係有識者、交通関係者が集い、一般社団法人交通環境整備ネットワーク設立後は分科会として位置づけ活動を行う。

代　表	向後　功作	(銚子電気鉄道)
メンバー	佐藤　信之	(交通ジャーナリスト、亜細亜大学)
〃	原　　潔	(運輸政策研究所)
〃	齋藤　　実	(東武鉄道)
〃	吉田　　平	(いすみ鉄道)
〃	吉田　千秋	(ひたちなか海浜鉄道)
〃	北見　延久	(ひたちなか海浜鉄道)
〃	澤田長二郎	(津軽鉄道)
〃	澁谷　房子	(津軽鉄道)　　(2008.10 現在)

◇地方鉄道支援市民ネットについて

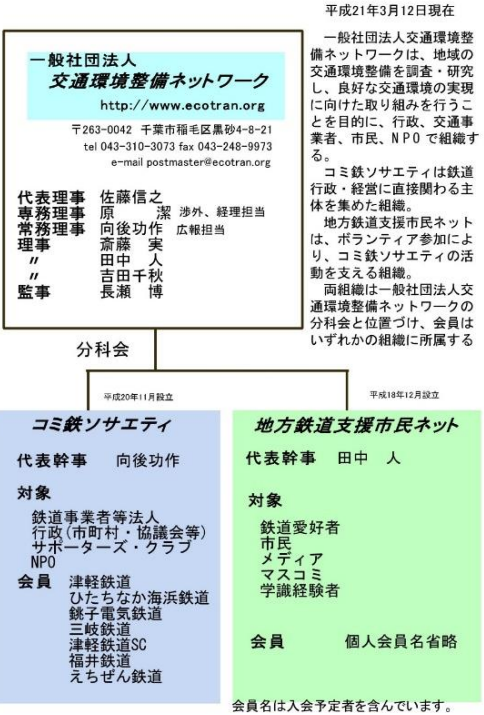
地方の鉄道を見つめなおし、鉄道を生かした街の実現を目標とする市民の集まりとして活動。代表は、田中　人（早稲田大学・亜細亜大学講師コミュニティ論）。亜細亜大学の学生を中心にセミナーやシンポジウム、写真展等の開催を通じて地

域の鉄道サポーターズクラブとも連携を図ってきた。一般社団法人交通環境整備ネットワーク設立後は分科会として位置づけ活動を行う。

定款は案のとおりに承認されて公証役場の認証手続きを行うこととし、組織規程も承認がされた。

理事には、佐藤信之、原潔、向後功作、齋藤　実、吉田千秋及び田中　人の 6 名が、監事に長瀬　博が選任された。主たる事務所は、佐藤信之自宅の千葉市とした。

入会金は 1,000 円、個人年会費 2,000 円、法人年会費 10,000 円とすることに決定。



基金募集総額は 100 万円とし、理事、監事には特段の拠出要請が行われた。

◇基金とは

一般社団法人の設立にあたっては当面の資金が必要となり、会社の資本金に相当するものとして資本金勘定に「基金」を置くこととし、理事、監事に拠出を求めた。

募集総額：100 万円

募集期間：平成 22 年 3 月 31 日まで（平成 27 年 3 月 31 日まで延長）

条　　件：拠出された基金は、当法人が解散するまで返還しない。また、利息は付しない。

募集総額の算定基礎:：理事及び監査役に拠出を求め、次により算定。。

・代表理事、専務理事、常務理事より各 10 万円拠出　計 30 万円

・理事定数は 15 名、よって前項理事を除く 12 名の理事より各 5 万円　計 60 万円

・監査役定数 2 名各 5 万円　計 10 万円　　総計 100 万円

（参考）基金の拠出状況　2019 年 4 月 1 日現在

日 付	氏 名	金額(円)	備 考
2009/5/29	佐藤信之	100,000	
〃	原 潔	100,000	
〃	向後功作	100,000	
〃	吉田千秋	50,000	
〃	田中 人	50,000	
〃	齋藤 実	50,000	
〃	長瀬 博	50,000	
2010/7/30	吉田千秋	50,000	追加
2011/6/11	唐崎好彦	50,000	
2012/6/9	藤本昌弘	50,000	
2013/6/8	小島好己	50,000	
合 計		700,000	

理事、監事の報酬は、当面無報酬とすることで決定。

(2) 設立理事会

設立社員総会に引き続き、設立総会を開催した。

代表理事に佐藤信之を選任、業務執行理事として原　潔理事を専務理事、向後功作理事を常務理事に選任した。

設立時メンバー

長瀬　　田中

齋藤　吉田　　佐藤

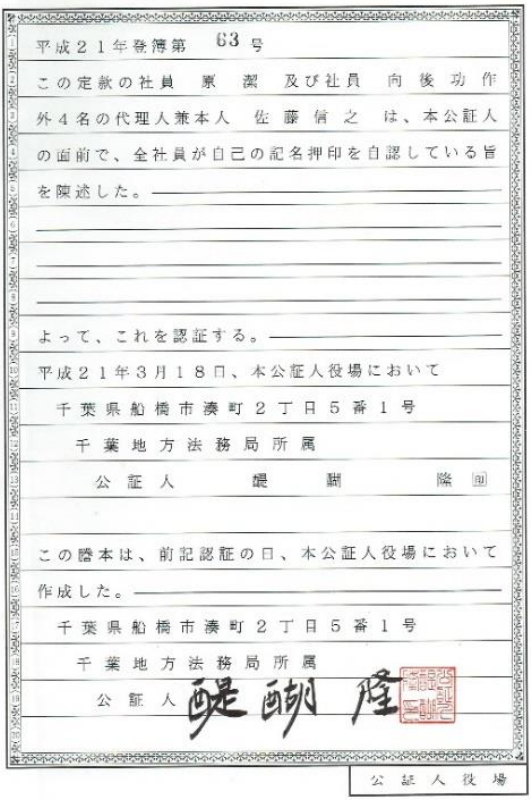
向後　　原

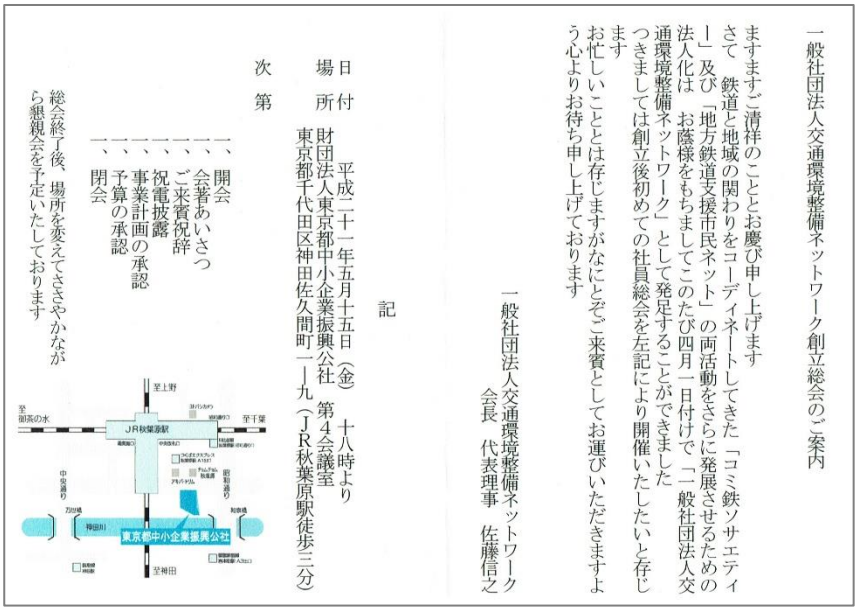
日付	曜日	内　　容	場　　所
2009.1.19	(月)	設立準備委員会開催	於　東京都八重洲黒龍八重洲ビル
2009.2.6	(金)	定款原案作成	
2009.2.14	(土)	法人設立趣旨説明	於　津軽鉄道本社
2009.2.18	(水)	法人設立趣旨説明	於　国土交通省鉄道局総務課
2009.2.18	(水)	定款事前確認依頼(定款原案提出)	於　船橋公証役場
2009.3.3	(火)	定款確認一部修正内示	於　船橋公証役場
2009.3.7	(土)	設立総会 ・定款の承認 ・理事、監事の選任 ・主たる事務所所在場所の決定 ・入会金、会費の決定	於　千葉市
2009.3.7	(土)	理事会 ・代表理事の選定 ・業務執行理事の選定 ・基金について ・個人情報保護規程の承認 ・経理会計規程の承認 ・入会申込書の様式、当面の業務　他	於　千葉市

3. 創立社員総会・懇親会の開催

2009 年 3 月 18 日に船橋公証人役場において定款の認証を受けたことから、4 月 1 日付けで一般社団法人設立登記申請を千葉地方法務局に提出し、その法人登記が無事完了したことから、団体門出のお披露目を兼ねて創立社員総会及び懇親会を開催することとした。

2019 年 5 月 15 日、東京都中小企業振興公社第 4 会議室において創立社員総会を開催、その後東京都産業労働局秋葉原庁舎 2 階の「浜町亭」に場所を移して懇親会を開催した。


平成２１年登簿第　63 号
この定款の社員　原　潔　及び社員　向後功作
外４名の代理人兼本人　佐藤信之　は、本公証人
の面前で、全社員が自己の記名押印を自認している旨
を陳述した。
よって、これを認証する。
平成２１年３月１８日、本公証人役場において
千葉県船橋市湊町２丁目５番１号
千葉地方法務局所属
公証人　　堤　　副　　隆　印
この謄本は、前記認証の日、本公証人役場において
作成した。
千葉県船橋市湊町２丁目５番１号
千葉地方法務局所属
公証人　堤副隆
公証人役場



一般社団法人交通環境整備ネットワーク創立総会のご案内

ますますご清祥のこととお慶び申し上げます
さて 鉄道と地域の関わりをコーディネートしてきた「コミ鉄ソサエティー」及び「地方鉄道支援市民ネット」の両活動をさらに発展させるための法人化は お蔭様をもちましてこのたび四月一日付けで「一般社団法人交通環境整備ネットワーク」として発足することができましたつきましては創立後初めての社員総会を左記により開催いたしたいと存じますお忙しいこととは存じますがなにとぞご来賓としてお運びいただきますようお待ち申し上げております

一般社団法人交通環境整備ネットワーク
会長 代表理事 佐藤信之

記

日付 平成二十一年五月十五日（金） 十八時より
場所 財団法人東京都中小企業振興公社 第4会議室
東京都千代田区神田佐久間町一一九（JR秋葉原駅徒歩三分）
次第
一、開会
一、会著あいさつ
一、ご来賓祝辞
一、祝電披露
一、事業計画の承認
一、予算の承認
一、閉会

総会終了後、場所を変えてささやかながら懇親会を予定いたしております

(1) 創立社員総会

創立社員総会は、主賓として慶應義塾大学名誉教授藤井彌太郎様、国土交通省鉄道局地域鉄道支援室長上住まり様、国土交通省鉄道局地域鉄道戦略企画官安西幸光様、国土交通省鉄道局鉄道業務政策課専門官中田勝久様をお迎えして 18 時より開催した。

冒頭、佐藤信之代表理事より以下のあいさつを行った。

〇代表理事あいさつ

本日は、たいへんお忙しい中お集まりいただき、誠にありがとうございます。当協会の門出にあたるこの創設総会に、慶應義塾大学名誉教授で交通経済学がご専門の藤井彌太郎先生、そしてご多忙の中、国土交通省鉄道局のご要職の皆々様にご臨席賜り厚く感謝を申し上げます。

さて、鉄道と地域の関わりをコーディネートし、さまざまな活動をしてきた「コミ鉄ソサエティ」、それから「地方鉄道支援市民ネット」これは任意団体だったわ

けですけれども、両活動をさらに発展させるため、法人格を備えようとこれまで様々な作業を進めてまいりました。関係の諸手続きが済みまして、お蔭様をもちましてこのたび４月１日付けで一般社団法人交通環境整備ネットワークとして発足することができました。

まだ、まだ、生まれたばかりの小さな団体ですが、地域鉄道を大切にする私どもの熱き思いは大きく、一歩一歩活動を着実に積み上げ、大きな力が発揮できるようになりたいと考えています。それにはここにお集まりの皆様方のお知恵とお力がぜひとも必要であると考えております。

そしてより多くの賛同者の輪を広げてまいりたいと思いますので、どうか今後ともお力添えをお願い申し上げ、ご挨拶とさせていただきます。ありがとうございました。

続いてご来賓より祝辞を頂戴した。

◯国土交通省鉄道局地域鉄道支援室長上住まり様祝辞

ただ今ご紹介にあずかりました国土交通省鉄道局地域支援室の上住と申します。どうぞよろしくお願いします。 本日はここに一般社団法人交通環境整備ネットワークが設立されたということで、心からお慶び申し上げます。

またこの貴重な門出の場にお招きいただきありがとうございます。 本日お越しの皆様方には、地方の中小の鉄道の置かれているたいへん厳しい状況というのは申し上げるまでもなくよくご存知だと思いますが、国土交通省で は地域鉄道の再生や活性化を鉄道行政の非常に大きな柱のひとつとして位置づけております。

地域公共交通の活性化及び再生に関する法律が施行されましてから早くも一年半が経つわけですが、地域の鉄道の活性化というのは、地元の関係者の方々が一体になってがんばる取り組みを、国が支援させていただくという形になっておりますが、だんだんその形が浸透して来つつあると思っております。はじめはトライアングル型のつながりかもしれませんが、参加される皆様方がいろいろ議論される中でだんだんと当事者の意識が芽生え、こなれてきて、徐々にサークル型になっていくのではないかというふうに考えております。

実際に皆様の創意工夫というのが成果として現れてきておりまして、地域に

よって事情は異なると思いますけれど、その一部でも良いからその成果を他の地域で真似ていくことで横にどんどんと広がっていくといいな、と私は考えています。 そういう意味でも、情報発信であるとか情報共有というのはとても大事だと考えておりまして、そのような場を作っていただいたことは大変貴重なことと考えて おります。

ぜひ皆様のお知恵を拝借しまして、私どもにもフレッシュなアイディアを授け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ご列席の皆様方のご健勝とご活躍と、交通環境整備ネットワークのご発展をお祈り申し上げます。ありがとうございました。

〇慶應義塾大学名誉教授藤井彌太郎様祝辞

一般社団法人交通環境整備ネットワーク、名前が長いですね（笑）、私は原稿を書くのが苦手なのですが、会長の佐藤さんの原稿の排出量はものすごく多く、たいへん精力的な人です。

原さんとは古いお付き合いで、鉄道運賃の制度改正、プライスキャップの議論の時からで、自宅に伊豆望洋軽便鉄道と言いましたか、大変立派な鉄道模型がありまして、私もそれに何周か乗せていただいたのですが、しょっちゅう脱線する、またすぐに復旧するという鉄道で（笑）、そういう訳で、お二人ともバイタリティも富み、成果をあげてこられてきました。

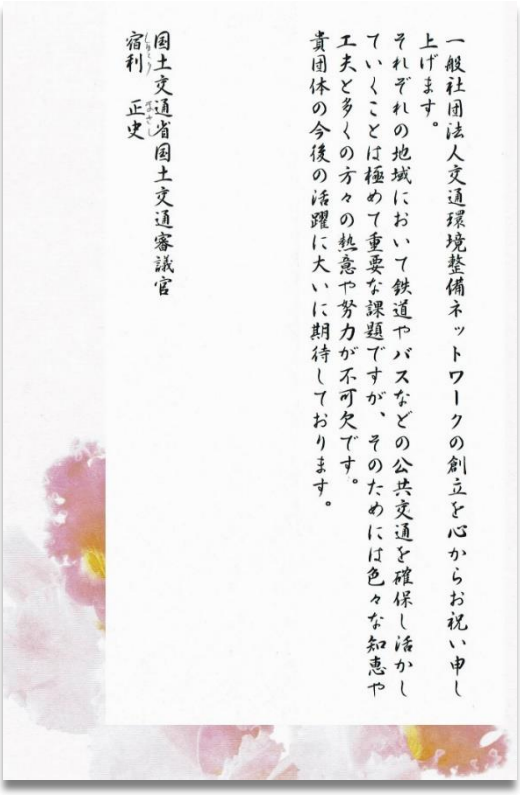
今もお話がありましたように地方鉄道に風としてはあまりいい風が吹いていない。今存在する地方鉄道、また新しい新幹線ができると新しい地方鉄道が加わるかもしれませんが、いろいろの種類の鉄道があって、沿線の人口規模も違うし、あるいはお客さんの利用条件も違う、そういう意味では一概には言えないわけです。社会にせっかくある鉄道を、社会皆で活用できるように我々も願っておりますので、この交通環境整備ネットワークで情報と交流の機会をぜひ創り上げていっていただきたいと思います。

学校の教師は、ひとこと悪口を言わないと気がすまないところがありまして（笑）、名前に「交通」と付いて、「鉄道」と付いていない、それがちょっと問題でありまして、「交通」と付いて検討する結論は、必ずしも鉄道の問題じゃないかもしれない、特に地域の交通の問題というのは。

「公共交通」というのは鉄道もバスもタクシーもあるわけで、鉄道だけが公共交通ではないのです。そういう意味では地域の交通をどういうふうに守るかという広い意味できっと幅広く活躍されると思います。その中でも、なおかつ鉄道の存続が必要だということは、だいたい我々は判っているわけです。こういうことをまず整理して、その上で地域社会の交流の機会をぜひ作っていって欲しいと思います。

交通環境整備ネットワークのご発展を心から期待しております。

以下の祝電が披露された。



○祝電　国土交通省国土交通審議官　宿利正史様

「一般社団法人交通環境整備ネットワークの創立を心からお祝い申し上げます。それぞれの地域において鉄道やバスなどの公共交通を確保し活かしていくことはきわめて重要な課題ですが、そのためには色々な知恵や工夫と多くの方々の熱意

や努力が不可欠です。貴団体の今後の活躍に大いに期待します。」

◯祝電　近畿大学教授　斎藤峻彦様

「新しい機構の設立を祝し、今後ますますのご発展をお祈り申し上げます。」

◯祝電　津軽鉄道株式会社代表取締役社長　澤田長二郎様

「一般社団法人交通環境整備ネットワーク設立、総会開催おめでとうございます。念願成就、今後益々のご隆盛を祈念申し上げます。」

◯祝電　千葉都市モノレール株式会社様

「この度は一般社団法人交通環境整備ネットワークのご設立、誠におめでとうございます。今後は、より良い交通環境の実現に向け、貴ネットワークのご活躍を心より期待しております。」

◯ 祝電　JR 千葉鉄道サービス株式会社代表取締役社長　後藤慎悟様

「交通環境整備ネットワークの創立総会の開催おめでとうございます。貴社団法人のご発展と皆様のご活躍をお祈りいたします。」

続いて、2009 年度事業計画と予算について承認を頂戴し、閉会となった。

(2) 懇親会

創立社員総会に続いて、会場を移動して 19 時 15 分より懇親会を開催した。

懇親会には国土交通省鉄道局長北村隆志様、同局総務課長濱　勝俊様、同局総務課長補佐越智政広様が新たに加わっていただき、はじめに北村隆志様よりごあいさつと乾杯のご発声により門出の祝賀が行われた。

国土交通省鉄道局長北村隆志様
ごあいさつ

交通新聞

2009.5.29

地域交通再生へ

全国規模の組織設立

交通環境整備ネットワーク

行政や有識者・研究者、事業者、地域住民が一堂に会して地域公共交通の調査・研究や維持・再生活動を手掛けるための推進母体となる一般社団法人「交通環境整備ネットワーク」の創立総会がこのほど、東京都内で開かれた。同ネットワークは、交通政策論が専門で自ら地方鉄道の維持・再生活動に携わる亜細亜大学の佐藤信之講師が主宰していた「コミ鉄（コミュニケーション鉄道）ソサエティー」と「地方鉄道支援市民ネットワーク」を上部組織として束ね、法人格を持たせた。

地域公共交通の重要性がクローズアップされる中、各地で鉄道やバスの存続活動が起こり、国土交通省も地域公共交通活性化・再生法（通称）を制定して支援に乗り出したが、従来は全国規模で活動を横断する組織がなかった。

新しいネットワークは、①交通環境の調査活動②各地の再生活動への支援③交通に関する提言や情報発信――の3項目を目標に掲げた。

創立総会でいさつする佐藤会長

地域交通の再生には行政（都道府県・市町村）、事業者、地域住民の3者の連携が欠かせないが、これまでは利害の相反などで対立関係に陥りがちで、新組織は3者の利益が一致するような形での存続策を提唱していく。

一般社団法人は公益法人改革の一環として昨年12月に認められたばかりの新しい法人の組織形態で、従来の社団法人で必要だった主務省庁による設立許認可を外し、登記によって比較的簡単に組織を立ち上げられるようにした。これまで交通のように公共性の高い分野は、NPO法人として組織化される事例がほとんどだったが、今回は事業者（鉄道会社など）にも参加してもらえるよう、一般社団を採用した。

会員は、ひたちなか海浜鉄道や銚子電気鉄道など事業者と個人を合わせた約30者（人）で、会長に佐藤講師、理事にはひたちなか海浜鉄道の吉田千秋社長らが就任。実際の活動では今年6月に千葉都市モノレールをテーマにしたセミナー、9月には津軽鉄道を取り上げる茶話会をそれぞれの現地で開催。会報の発行やホームページも開設する。

行政、住民 事業者 利益一致へ対策提唱

総会では佐藤会長が、「地域公共交通の維持・再生には鉄道駅やバスを降りてから自宅や最終目的地までの2次交通整備が必要で、さまざまな角度から可能性を検証したい」と活動方針を紹介。国土交通省鉄道局からは上住まり地域鉄道支援室長が来賓出席し、「活性化・再生法施行以来、鉄道やバスの維持・再生を事業者に任せることなく地域を挙げて考える傾向が強まってきた。交通環境整備ネットワークには行政、事業者、住民のベクトルをそろえるような形での活動を進めてほしい」と期待を述べた。

◇

交通環境整備ネットワークは会員を募集中。年会費は個人の場合2000円。詳細はホームページ＝アドレスhttp://ecotran.org＝で。

4. 法人の取り組み

2009 年 4 月 1 日の法人発足後、初めにセミナーレインを開催した。それ以降、鉄道茶論、地域鉄道フォーラムを開催して地域の鉄道の現状を参加者と共に知り学ぶ機会を設けると共に、2017 年からは鉄道旅の魅力、その旅情を表現する新たな芸術活動として「鉄道写真詩コンテスト」を開催している。

(1) セミナートレインの開催

法人設立以前のセミナートレイン第 1 回と第 2 回の開催状況についても触れる。
法人設立後の開催は、第 3 回目からとなる。

①第1回セミナートレイン「銚子電気鉄道」

2007 年 8 月 1 日第 1 回セミナートレイン「銚子電気鉄道」を開催した。

銚子電気鉄道本社において社長の小川文雄氏より現状の説明をいただいた後、高神地区コミニュティセンターに移動し、講演会を開催した。

プログラム

第 1 部（銚子電気鉄道　仲ノ町駅）13：00～13：40

◯銚子電気鉄道の現状　銚子電気鉄道社長　小川文雄 氏

第 2 部（高神地区コミュニティセンター 2 階　集会室）14 : 20～15 : 40

◯コミュニティと鉄道　銚子電気鉄道鉄道部次長　向後功作 氏

◯鉄道と広告　日本民営鉄道協会総務広報部長　原　潔 氏

②第2回セミナートレイン「ひたちなか海浜鉄道」

2008 年 8 月 4 日ひたちなか海浜鉄道那珂湊駅において、第 2 回セミナートレイン「ひたちなか海浜鉄道」を開催した。

社長の吉田千秋氏より湊線の現状を説明いただいた後、同線の支援団体であるおらが湊鐵道応援団の団長を務める佐藤彦三郎氏より応援団設立の経緯とその活動報告をいただいた。

プログラム
13：14 勝田駅より乗車
13：40 阿字ヶ浦駅
13：40 講演
◯「ひたちなか海浜鉄道の現状」
ひたちなか海浜鉄道社長　吉田千秋 氏
◯「おらが湊鐵道応援団の活動」
団長　佐藤彦三郎 氏
15：10 終了

③第3回セミナートレイン「千葉モノレール」

2009 年 6 月 27 日（土）千葉モノレールにおいて、法人設立後として初めてとなる第 3 回セミナートレイン「千葉モノレール」を開催した。

千葉モノレールは、総延長 15.2 キロの懸垂型モノレールで、2006 年度上下分離による経営再建を果たしており、そこに至る原因と再建スキーム並びに鉄道の新輸送サービスについて学ぶ。参加人員　70 名
プログラム
13：00 千葉モノレール千葉みなと駅集合
13：19 貸切列車で移動 沿線ご案内
13：35 動物公園駅到着
13:45 千葉モノレール本社会議室入室
13：50 セミナー開始
講演
◯「千葉の都市交通・総論」 佐藤信之 氏
◯「千葉モノレールの現状」千葉都市モノレール株式会社経営管理室 今関真治 氏

○「千葉モノレールの再建スキーム」原 潔 氏
○ 「鉄道の新輸送サービス」国土交通省鉄道局業務政策課専門官 中田勝久 氏
質 疑
16：00 セミナー終了 千葉モノレール展示室等見学 自由解散

④第4回セミナートレイン「山形鉄道大学」

2010年10月30日（土）に山形鉄道においてセミナートレイン「山形鉄道大学」を開催した。、日常なにげなく「東北」という言葉を使っているが、その視点は東北のものではなく、地域の人が、地域の視点で自ら発信していくことの大切さを学んだ。参加者　午前の部26名、講演会　51名
プログラム
【午前の部】
10：40 赤湯駅集合　（参考：つばさ 105 号 東京 8：08→赤湯 10：38）
10：59 出発（207D）

◯列車内 山形鉄道野村浩志 社長の挨拶
○ 宮内駅にて駅弁受け取り「もっちい」駅長がお出迎え
◯交通環境整備ネットワーク 佐藤信之代表より挨拶
11：30 運転士方言ガイドの話しを聞きながら駅弁の昼食
11：54 荒砥駅着・・・資料館・車輌基地・最上川鉄橋ご案内
13：15 荒砥駅集合
13：25 荒砥出発（214D）

◯フラワー長井線カリスマ販売員「のっちぃ」によるグッズ・乗車券販売
13：42 あやめ公園駅下車（あやめ会館へ移動）
14：00
◯基調講演「鉄道と文化から考える東北」早稲田大学 田中 人 氏
◯「子連れローカル鉄道旅行ー子鉄の楽しさ徹底解明―」

詩人・社会学者 水無田気流 氏
15：20「鉄道の元気、まちの元気」
◯講 演 ひたちなか海浜鉄道社長 吉田千秋 氏
◯銚子市観光プロデューサー・元銚子電鉄鉄道部次長向後功作 氏
16：30 閉会
会場より長井駅まで街を散策
17：00 長井駅出発
18：17 赤湯駅着 （参考：つばさ 128 号 赤湯 18：31→東京 20：56）

⑤第5回セミナートレイン「東京の地下鉄探検」

2012 年 3 月 24 日（土）国土交通省関東運輸局の後援により地下鉄博物館ホールにおいてセミナートレイン「東京の地下鉄探検」を開催した。東京の地下鉄網の発展の歴史とその土木技術及び最近の利便向上のための大規模工事の実際を学ぶ。参加者 24 名
プログラム
◯講演：「東京地下鉄の歴史」交通評論家 佐藤信之 氏
◯講演：「地下鉄建設技術のあゆみと最近の改良工事」東京地下鉄㈱鉄道本部改良建設部長 野焼計史 氏

⑥第6回セミナートレイン「デハ101を語る」

2015 年 9 月 19 日国土交通省関東運輸局の後援により第 6 回セミナートレイン「デハ 101 を語る」を開催した。上毛電気鉄道は、養蚕が盛んであった上毛地域とその輸出を行なう東京、横浜との交通利便を図る目的で大正 13 年に免許を取得し、昭和 3 年 11 月に現在の区間である中央前橋・西桐生間 25.4 キロを開業しているが、この開業時の車両、デハ 101 が今日に至るまで大切

に整備保存されており、この車両と当該鉄道に対する支援の状況を学ぶ。参加者30名
プログラム
13：00 中央前橋駅集合、受付終了後大胡駅まで電車にて移動
大胡電車庫においてセミナー
◯「あいさつ並びに鉄道の現状」上毛電気鉄道株式会社社長　古澤和秋 氏
◯「上毛電鉄の歴史」東武博物館名誉館長　花上嘉成 氏
◯「鉄道への支援活動」
　2015 年の公共交通をつくる会会長・上毛電鉄友の会副代表　佐羽宏之 氏
その後デハ101 にて西桐生駅まで乗車
登録有形文化財の西桐生駅を見学し、16：10 終了解散

⑦第7回セミナートレイン「鈴木商店と鉄軌道」

　2018 年 8 月 20 日東京都中央区立産業会館第 2 集会室において、第 7 回セミナートレイン「鈴木商店と鉄軌道」を開催した。
　鈴木商店は明治 7（1874）年に創業し、樟脳、製糖、麦酒、小麦等の事業を展開、その後化学、金属、造船、鉄道業等に進出、大正年間には日本一の総合商社となったが、昭和金融恐慌を機に昭和 2 年(1927 年)に経営破綻をした。この鈴木商店が関わった鉄軌道業に焦点をあてて、但馬軽便鉄道、肥筑軌道、山陽電気軌道、帝国炭業・鞍手軽便鉄道、羽幌炭砿鉄道等の計画やその後の足取りを学んだ。参加者　13 名
プログラム
◯講演　鈴木商店と鉄軌道 18：30～20：00
　　特定非営利活動法人 須磨歴史倶楽部 理事長　小林善彦 氏

⑧第8回セミナートレイン「路面電車のある街・豊橋」

2019 年 3 月 9 日に第 8 回セミナートレイン「路面電車のある街・豊橋」を開催した。

鉄道アーティストの小倉沙耶様の司会でセミナーを開始し、豊橋鉄道鉄道部部長梅村仁朗氏からごあいさつと路面電車の現況について説明を受ける。とよはし市電を愛する会顧問の伊奈彦定氏からはこれまで描き続けてきた路面電車の絵画から、その歴史と未来への期待を、社会学者で愛知学泉大学講師の田中人氏からは社会学の観点から路面電車と地域の関わりに関して講演をいただいた。赤岩口車両区では、車両やピットのほか、1880 年代の貴重なレールの数々を確認。豊橋市民から「市電」と愛されて 90 余年のそのあゆみと路面電車の魅力に触れた一日となった。参加者　25 名

プログラム

○講演の部　13:10～14:45（豊鉄ターミナルホテル 9 階　多目的展望ホール「オーロラ」）

13：10　セミナー開始 司会　鉄道アーティスト　小倉沙耶氏

13：15　ごあいさつ　豊橋鉄道株式会社鉄道部部長　梅村仁朗 氏

13：25　講演 1

「とよはし市電のあゆみとこれから」とよはし市電を愛する会顧問　伊奈彦定 氏

13：55　講演 2

「路面電車－社会学からのアプローチ」社会学者・愛知学泉大学講師　田中人 氏

14：25　質疑

14：45　講演の部終了

○見学の部　14:45～17:00　（豊橋鉄道赤岩口車両区）

14：45　駅前に移動

15:13　豊橋鉄道東田本線「駅前」乗車

15：35　「赤岩口」到着　赤岩口車両区見学

16：20　「赤岩口」乗車

16：41「駅前」到着
17：00　セミナー終了・解散

(2) 鉄道茶論（てつどうさろん）の開催

鉄道茶論は、歴史的建造物や古くからの飲食店等を使って、お茶を飲みながら肩肘はらない雰囲気の中で鉄道談義を行う趣旨で始まった。

法人設立前に第1回を開催している。

①第1回鉄道茶論「いすみ鉄道応援プロジェクト」

関東運輸局千葉運輸支局の後援をいただいて、2008年11月15日（土）大多喜町大屋旅館の大広間を借り、第1回鉄道茶論「いすみ鉄道応援プロジェクト」を開催した。佐藤信之より講演の後、共に公募で選ばれたいすみ鉄道とひたちなか海浜鉄道の両吉田社長のトークが繰り広げられた。参加費は1,000円。

プログラム
13：15　「コミ鉄ソサエティの説明」　原潔氏
13：30　「大多喜町の交通文化の生成期について（明治～大正）」佐藤信之 氏
14：10　「いすみ鉄道とひたちなか海浜鉄道の挑戦」吉田平氏・吉田千秋 氏、（進行）向後功作氏
14：50　休憩（お茶と菓子）
15：05　フリートーク
15：45　「まとめとご挨拶」関東運輸局千葉運輸支局長　佐藤由佑 氏
16：00　終了

②第2回鉄道茶論「房総横断鉄道」

2010年2月6日、関東運輸局千葉運輸支局の後援により千葉県市原市サンプラザ市原において第2回鉄道茶論「房総横断鉄道」を開催した。白土貞夫氏の講演により小湊鉄道の歩みを学んだ。その後有志により小湊鉄道保存蒸気機関車を見

学し、五井より乗車。上総中野でいすみ鉄道に乗り換え大原に至る房総横断鉄道の旅を実施した。参加者　37 名
プログラム
10：00　開会 ビデオ上映「ローカル線紀行」解説 佐藤信之
10：35 上毛電気鉄道友の会設立の報告
10：40 講演「小湊鉄道の歴史」 鉄道史学会会員 白土貞夫 氏
11：40 フリートーク
11：55 「総括及び閉会のあいさつ」関東運輸局千葉運輸支局長 飯村 勉 氏
12：00 終了

③第3回鉄道茶論「津軽鉄道応援者の集い」

2013 年 7 月 6 日、四谷ルノワールにおいて第 3 回鉄道茶論「津軽鉄道応援者の集い」を開催した。(18:00～20:00)

津軽鉄道は、地元津軽鉄道サポーターズクラブのほか、東京においても津軽鉄道東京応援団が組織され、大学鉄道研究会や、個人でも数多くの人が津軽鉄道を応援している。そのような人たちが一堂に会して津軽鉄道を語ろうとの趣旨で開催したもので、応援メンバーのほか、津軽鉄道社長の澤田長二郎氏と同社顧問の澁谷房子氏も入って総勢 29 名が参加した。

佐藤信之より主催者あいさつ、澤田社長より日ごろの支援に対して感謝の辞を述べ、その後、応援者を代表して、東京側からは小学館の三浦一夫氏、津軽側からは津軽鉄道サポーターズクラブ会長の高瀬英人氏からそれぞれ応援活動について報告があった。

各人からは、津軽鉄道との関わりを含めて自己紹介が行われ、それぞれの津軽鉄道に対する愛着が述べられた。

津軽鉄道からは、旅客の増大、DMV の導入、ストーブ列車の保守維持等の諸課題がある中で、特に旅客の増大のために積極的な営業の推進とお客様を呼ぶための魅力を増進させるとの強い決意が表明され、それに沿って一同応援を行っていくこととなった。

④第4回鉄道茶論「千葉の鉄道119年目」

2013 年 7 月 27 日、千葉市稲毛区の Lounge & cafe　Aka-Tombo リカープラザ 3 階において第 4 回鉄道茶論「千葉の鉄道 119 年目」を開催した。(15 : 30～17 : 30) 参加者　17 名

総武線の前身となる総武鉄道が明治 27 年 7 月 20 日に開業して 119 年目。 JR 稲毛駅前の喫茶店を借り切り、当法人の代表理事で交通評論家の佐藤信之が鉄道史研究家の白土貞夫氏と元千葉鉄道管理局広報室長を務めた金子幸雄氏と共に、総武線の歴史をたどりつつ座談会を行った。総武鉄道では、日本の鉄道製造会社が製造した初の車両を使用し、日本初の鉄道高架橋を築いたことなどの興味深い話が紹介された。

概要録　https://ecotran.or.jp/act/130727/record.pdf

⑤第5回鉄道茶論「湊線の歴史を語る会」

2013 年 11 月 16 日、ホテルニュー白亜紀において、第 5 回鉄道茶論「湊線の歴史を語る会」を開催した。(14 : 00～17 時 00) 参加者 26 名

ひたちなか海浜鉄道湊線が 100 周年を迎えることから、同線の歴史を話題とし、ひたちなか海浜鉄道吉田千秋社長のあいさつの後、佐藤信之より、湊線の免許から開業に至る状況を、当時の鉄道古文書を示しながら解説を行った。ひたちなか海浜鉄道危機管理室長の北見延久氏からは湊線と水戸とのつながりや夏季輸送や施設の近代化を進めてきたこと、国鉄真岡線からきたキハ 112 を元の国鉄色に変えようとした時、色見本が JR にもなく、独自に写真や文献で研究して何回も試行錯誤しながら色合わせに成功したことが述べられ、親子二代にわたって湊線に奉職

し駅長を務めた柏昭太郎氏からは夏季の海水浴客輸送では国鉄との連絡ダイヤの交渉での苦労話を伺うことができた。

⑥鉄道茶論番外編「津軽鉄道80周年記念シアタートレイン」

2010 年 7 月 3 日、津軽鉄道津軽五所川原駅留置客車内において「津軽鉄道 80 周年記念シアタートレイン」を開催した。(15：20～17：40)

佐藤信之代表が「津軽鉄道の魅力」について語るとともに栗山弘監督『津軽の鉄道』及び『東北ローカル線の再生』の上映を行った。

(3) 地域鉄道フォーラムの開催

地域鉄道の現状を広く知っていただくために、毎年地域鉄道フォーラムを開催している。

①第1回地域鉄道フォーラム「地域コミュニティと鉄道運営」

2009 年 11 月 7 日、東武博物館ホールにおいて第 1 回地域鉄道フォーラム「地域コミュニティと鉄道運営」を開催した。

法人設立後初めて開催するもので、地域鉄道の現状とその活性化方策について考えていただくことを目的とした。第 1 回を記念して、東武博物館館長の花上嘉成氏に「東武博物館のあゆみ」と題して講演を願った。参加者は 53 名

プログラム

13：00　開演のあいさつ　代表理事　佐藤信之

13：05　基調講演「住民主体のまちづくりとその背景―地方鉄道活性化の条件」
早稲田大学・亜細亜大学講師　田中　人 氏

13：30　講演「津軽鉄道の現状と課題」
津軽鉄道株式会社　代表取締役社長　澤田長二郎 氏

13：55　講演「ひたちなか海浜鉄道の現状と課題」
ひたちなか海浜鉄道　代表取締役社長　吉田千秋 氏

14：20　総括講演　「街中再発見から始まる鉄道活性化」

銚子電気鉄道株式会社　鉄道部次長　向後功作 氏
14：45　質疑
15：00　記念講演　「東武博物館のあゆみ」東武博物館館長　花上嘉成 氏
15：30　閉　会

②第2回地域鉄道フォーラム「公募社長サミット in 東京」

2010年6月12日、国土交通省鉄道局の後援、第三セクター鉄道等協議会との共催により、東武博物館ホールにおいて第2回地域鉄道フォーラム「公募社長サミット in 東京」を開催した。

経営難の鉄道会社社長に応募し、自らが果敢に事業再生へ取り組む姿を報告。なぜ、前職を投げ打ってまで苦難の道を選んだのか。現実を踏まえたレール維持のための計画の内容、更には地域住民に一番訴えたいことはなにか。地方ローカル鉄道の存在意義を問い直すとして開催した。これ以降の地域鉄道フォーラムは、定時社員総会の開催と併せて実施することとなる。参加者は183名

プログラム（13：00～15：30）
○地域鉄道の現状と課題について
講演者：山　形　鉄　道　（山形県）　社長　野村浩志 氏
ひたちなか海浜鉄道（茨城県）　社長　吉田千秋 氏
い す み 鉄 道　（千葉県）　社長　鳥塚　亮 氏
北　条　鉄　道　（兵庫県）　副社長　松本孝徳 氏
○公募社長サミット　「明日をめざして」
モデレーター　交通評論家　佐藤信之 氏
パネラー　山形鉄道社長　野村浩志 氏
〃　ひたちなか海浜鉄道社長　吉田千秋 氏
〃　いすみ鉄道社長　鳥塚　亮 氏
〃　北条鉄道副社長　松本孝徳 氏

講演録　https://ecotran.or.jp/act/100612/record.pdf

③第3回地域鉄道フォーラム「地域鉄道の安全防災対策について」

2011 年 6 月 11 日、東武博物館ホールにおいて国土交通省鉄道局後援第 3 回地域鉄道フォーラム「地域鉄道の安全防災対策について」を開催した。

この地域鉄道フォーラムの開催に先立つ 3 月 11 日には東日本大震災が発生、多くの人命が失われた。鉄道においてもその損傷は大きかったが、震災復興のためには鉄道の早期復旧が欠かせない。常日頃からお客様の安全を確保し、自然災害にも強くなるよう全力を尽くしてきた鉄道であるが、今回の大震災で、鉄道による死者が一人も出なかったことは関係者として少なからず安堵した。あらためて地域鉄道に対する国の支援の仕組み、鉄道の安全防災対策の現状や技術を知り、鉄道利用者、沿線住民としても安全防災に寄与できる役割を考える機会となるよう開催した。参加者 61 名

横田孝洋氏

宇賀神　博氏

河合　篤氏

プログラム（13：00～15：00）
講演
○「地域鉄道支援の概要」
国土交通省鉄道局地域鉄道支援室長　横田孝洋 氏
○「東武鉄道の安全防災対策の取り組み」
東武ステーションサービス株式会社常務取締役
宇賀神　博 氏（前　鉄道事業本部安全推進部課長）
○「地域鉄道の安全防災対策」
公益財団法人鉄道総合技術研究所理事　河合　篤 氏

講演録　https://ecotran.or.jp/act/110611/record.pdf

④第4回地域鉄道フォーラム「全国公募鉄道社長サミット in 東京」

2012 年 6 月 9 日、東武博物館ホールにおいて国土交通省鉄道局後援第 4 回地域鉄道フォーラム「全国公募鉄道社長サミット in 東京」を開催した。2010 年 6 月 2 日開催の第 2 回地域鉄道フォーラムで公募社長サミットを開催したところ、大変な反響を呼んだことから、その後公募による社長に新たに就任された方も交えて、再び全国の公募鉄道社長が一堂に集い、地域と鉄道について論じた。参加者 172 名

プログラム（13：00～15：30）
◯開会の辞：交通環境整備ネットワーク審議役　松本孝徳 氏（北条鉄道　前副社長）
◯公募鉄道社長による講演「地域と鉄道」

秋田内陸縦貫鉄道	（秋田県）	社長	酒井　一郎 氏
由利高原鉄道	（秋田県）	社長	春田　啓郎 氏
山形鉄道	（山形県）	社長	野村　浩志 氏
ひたちなか海浜鉄道	（茨城県）	社長	吉田　千秋 氏
千葉都市モノレール	（千葉県）	社長	大澤　雅章 氏
いすみ鉄道	（千葉県）	社長	鳥塚　亮 氏

◯全国公募鉄道社長サミット：公募社長によるパネルディスカッション

講演録　https://ecotran.or.jp/act/120609/record.pdf

この地域鉄道フォーラムを記念して 6 社合同の記念入場券セットの発売を行った。

台紙イメージ（表紙）

台紙イメージ（中面）

発売箇所①　６社での販売

・６社２００部づつ番号０００１～から１２００番を振り分けて販売致します。発売駅等は、それぞれの社のホームページでご確認下さい。
・発売番号のお問い合わせはご遠慮下さい。

発売箇所②　東武博物館ホール（エントランス）での販売

・会場では番号１２０１～から番号順に発売いたします。ご希望の番号の先行販売、取り置きは出来ません。
・お釣りがなるべく無い様にご準備下さい。なお支払いは現金のみとさせて頂きます。
・状況により発売点数を制限させて頂く場合がございます。
・発売開始時間は１１：００時です。発売開始時刻の１１：００以前の行列、博物館開館時刻の１０：００前の行列は御遠慮下さい。

ご注意

・上記のお約束を守れない場合、発売を中止する場合が御座います。
・転売目的の購入・オークション出品目的の購入は御遠慮下さい。
・本件に関しての東武博物館へのお問い合わせは御遠慮下さい。

⑤第5回地域鉄道フォーラム「鉄道事業の再生・活性化に向けて」

2013 年 6 月 8 日、東武博物館ホールにおいて国土交通省鉄道局・第三セクター鉄道等協議会後援第 5 回地域鉄道フォーラム「鉄道事業の再生・活性化に向けて」を開催した。

国土交通省鉄道局鉄道事業課長の高原修司氏からご挨拶とともに国が進めている地域鉄道支援対策を中心に説明をいただいた。

高原修司 氏

地域鉄道は、地域との結び付きを強化し、観光での利用促進等に取り組んできているが、この取り組みが更に大きな動きとなるよう、国土交通省においては「地域鉄道の再生・活性化等研究会」を設けて具体的な施策の検討を進めてきた。その研究会座長を務めた矢ケ崎紀子氏の講演では、地域と密着して沿線需要を確保していくとともに、これまでの取り組み事例を示しながら観光での新たな需要を呼び込む手立てを地域ぐるみでつくっていくことが重要であることが指摘された。吉田千秋氏の講演では、鉄道事業者の立場から、地域との連携が大切であることが述べられた。参加者 169 名

矢ケ崎紀子 氏

プログラム（13：00～15：15）

◯開会の辞：一般社団法人交通環境整備ネットワーク代表理事　佐藤信之

◯来賓挨拶：国土交通省鉄道局

鉄道事業課長　高原修司 氏

◯講　演

「地域鉄道の再生・活性化の事例から学ぶ」

首都大学東京　観光科学域特任准教授　矢ケ崎紀子 氏

「地域と共に歩む鉄道をめざして」

ひたちなか海浜鉄道株式会社　社長　吉田千秋 氏

講演録

https://ecotran.or.jp/act/130608/record.pdf

吉田千秋氏

⑥第6回地域鉄道フォーラム「女性の視点で語る鉄道の魅力・その活性化」

2014 年 6 月 14 日、東武博物館ホールにおいて国土交通省鉄道局後援第 6 回地域鉄道フォーラム「女性の視点で語る鉄道の魅力・その活性化」を開催した。

鉄道に関わる第一線の女性の方々に鉄道の魅力とその活性化へのアイディアを語っていただくもので、はじめに来賓の国土交通省鉄道局鉄道事業課長の高原修司氏からご挨拶と交通基本法の成立並びに地域公共交通活性化・再生法の改正について説明をいただいた。

関西佳子 氏

水間鉄道株式会社取締役会長関西佳子氏の基調講演では、会社更生法の適用を受けての再建に至るポイントやその後「駅なかマルシェ」等様々な取り組みについて紹介をいただいた。トークセッションでは「女性の視点で語る鉄道の魅力・その活性化」をテーマとして東洋大学准教授の矢ケ崎紀子氏がコーディネータとなり、女性 6 人による活発なトークが繰り広げられた。参加者　193 名

プログラム（13：00～15：00）

◯来賓あいさつ：国土交通省鉄道局鉄道事業課長　高原修司 氏

◯講演：水間鉄道取締役会長　関西佳子 氏

「水間鉄道の魅力を発信中・笑顔とやさしさ乗せて―会社更生法からの出発―」

◯トーク「女性の視点で語る鉄道の魅力・その活性化」

コーディネータ・東洋大学准教授：矢ケ崎紀子 氏

水間鉄道会長：関西佳子 氏

津軽鉄道顧問：澁谷房子 氏
東武鉄道　広報部課長：髙月京子 氏
鉄道アーティスト：小倉沙耶 氏
鉄道フォトライター：矢野直美 氏

この地域鉄道フォーラム開催を記念して水間鉄道水間観音駅入場券、津軽鉄道金木駅入場券、東武鉄道東武博物館入館券とトーク登壇者の硬券名刺をセットにして発売をした。価格は 600 円。水間鉄道、津軽鉄道でも発売された。

講演録　https://ecotran.or.jp/act/140614/record.pdf

女性の視点で語る鉄道の魅力・その活性化

地域鉄道フォーラム開催記念

水間鉄道

会社設立：大正１３年
営業キロ：
貝塚～水間間　5.5 キロ

写真は、１０００形車両

26.-6.14.
水間鉄道
入場券
水間観音 駅
料金 170円
発売当日１回限り有効

津軽鉄道

会社設立：昭和３年
営業キロ：
津軽五所川原～津軽中里間 20.7 キロ

写真は、２１形車両

26.-6.14.
普通入場券
金木 駅
料金 170円
発売当日１回限り有効
旅客車内に立入る事は出来ません。

東武鉄道

会社設立：明治 30 年
営業キロ：
伊勢崎線ほか 11 路線　463.3 キロ
写真は、東武博物館所蔵の
昭和 26 年製造５７００形車両

26.-6.14.
入館券
大人 200円
当日１回限り有効
東武博物館

硬券入場券・登壇者硬券名刺

入場券・入館券は券面日付に限り有効。払い戻しはできません。

26.-6.14.
普通名刺券
関西 ▶ 佳子
水間鉄道株式会社 会長
一般社団法人交通環境整備ネットワーク発行

26.-6.14.
普通名刺券
矢ケ崎 ▶ 紀子
東洋大学准教授
一般社団法人交通環境整備ネットワーク発行

26.-6.14.
普通名刺券
澁谷 ▶ 房子
津軽鉄道株式会社 顧問
一般社団法人交通環境整備ネットワーク発行

26.-6.14.
普通名刺券
髙月 ▶ 京子
東武鉄道株式会社 広報部課長
一般社団法人交通環境整備ネットワーク発行

26.-6.14.
普通名刺券
小倉 ▶ 沙耶
鉄道アーティスト
一般社団法人交通環境整備ネットワーク発行

26.-6.14.
普通名刺券
矢野 ▶ 直美
鉄道フォトライター
一般社団法人交通環境整備ネットワーク発行

⑦第7回地域鉄道フォーラム「暮らしと鉄道」

2015 年 6 月 13 日、東武博物館ホールにおいて国土交通省鉄道局後援第 7 回地域鉄道フォーラム「暮らしと鉄道」を開催した。

2013 年（平成 25 年）に制定された交通政策基本法に基づき、今後の我が国の交通政策の道しるべとなる交通政策基本計画が決定されたのを受けて、私たちの暮らしに密着した鉄道と計画の意図するところは何か、使いやすく安心安全な鉄道のあり方を考えるために開催した。

大石英一郎 氏

来賓の国土交通省鉄道局鉄道事業課長の大石英一郎氏からご挨拶と地域鉄道の現状、それにかかる法整備並びに支援措置について説明を頂いた後、国土交通省総合政策局公共交通政策部参事官の岩城宏幸氏より交通政策基本計画の内容と地域鉄道との具体的な関連についての講演をいただいた。トークセッションでは「使いやすく、安全な地域鉄道を目指して」をテーマに愛知学泉大学現代マネジメント学部講師の田中人氏がコーディネータとなってトークが行われた。参加者 115 名

岩城宏幸 氏

プログラム（13：00～15：15）

◯来賓あいさつ：国土交通省鉄道局鉄道事業課長　大石英一郎 氏

◯基調講演：「交通政策基本計画と鉄道」

国土交通省総合政策局公共交通政策部参事官　岩城宏幸 氏

◯トークセッション「使いやすく、安全な地域鉄道を目指して」

―交通政策基本計画を踏まえてトークを展開―

コーディネータ／愛知学泉大学現代マネジメント学部講師　田中　人 氏

わたらせ渓谷鐵道株式会社　社長　樺澤　豊 氏

江ノ島電鉄株式会社　相談役　深谷研二 氏

国土交通省鉄道局旅客輸送業務監理室課長補佐　猪狩浩伸 氏

東京神谷町綜合法律事務所弁護士　小島好己 氏

講演録　https://ecotran.or.jp/act/150613/record.pdf

⑧地域鉄道フォーラム2016「地域鉄道の価値を考える」

2016 年 6 月 11 日、東武博物館ホールにおいて国土交通省鉄道局後援地域鉄道フォーラム 2016「地域鉄道の価値を考える」を開催した。

これまで、地域鉄道についての費用対効果分析は、バスに代替した場合と比べて、どちらがより大きな便益があるかを判断してきた。その便益も貨幣価値に換算できる指標に限られている現状から、価値を考えるにあたって他にも大事な視点があるのではないか、それはどのようなものなのかを問うとして開催した。

大野　達 氏

来賓の国土交通省鉄道局鉄道事業課長の大野達氏からご挨拶と地域鉄道の現状、の説明に加え、鉄道の価値には感情論ではなくそれを超えた理屈が支援するに必要との示唆を頂いた。

基調講演は関西大学経済学部教授の宇都宮浄人氏より行われ、「社会的便益」を考えることや「ソーシャル・キャピタル」の視点を持つことの重要性を実例によって示された。

トークセッションでは「地域鉄道の価値とは」をテーマに、宇都宮浄人氏がコーディネータとなってトークが繰り広げられた。参加者　134 名

宇都宮浄人 氏

プログラム（13：00～15：15）
◯来賓あいさつ：国土交通省鉄道局鉄道事業課長　大野　達 氏
◯基調講演：「地域鉄道の価値を考える」関西大学経済学部教授　宇都宮浄人 氏

◯トークセッション「地域鉄道の価値とは」

コーディネータ／関西大学経済学部教授	宇都宮浄人 氏
芝浦工業大学工学部教授	岩倉成志 氏
愛知学泉大学現代マネジメント学部講師	田中　人 氏
国土交通省鉄道局技術企画課技術開発室長	岸谷克己 氏
水間鉄道株式会社会長	関西佳子 氏
鉄道アーティスト	小倉沙耶 氏

講演録　https://ecotran.or.jp/act/160611/record.pdf

⑨地域鉄道フォーラム2017「写真と詩で伝える鉄道の魅力」

2017 年 6 月 10 日、東武博物館ホールにおいて国土交通省鉄道局後援地域鉄道フォーラム 2017「写真と詩で伝える鉄道の魅力」を開催した。

鉄道写真家は何をとらえ、どのように鉄道の魅力を伝えようとしているのか、また、鉄道写真に詩を組み合わせることによる表現の可能性について広く論じてもらうと共に東武鉄道において半世紀ぶりの SL 復活運転が行われることからこれまでの復活に向けた取り組みと SL による観光活力創出への期待を伝えたいとして開催した。

大野 達氏

来賓の国土交通省鉄道局鉄道事業課長の大野達氏からご挨拶と訪日外国人旅行者誘客の一助となるよう、駅や車両の案内表示の多言語化や Wi-Fi 環境の整備等新たな支援措置に取り組んでいることの説明をいただいた。

米屋こうじ 氏

基調講演は、鉄道写真家の米屋こうじ氏から「写真で伝える鉄道の魅力」と題して写真の歴史や鉄道を題材とした作品の数々を紹介いただくと共に写真撮影でのポイントを伝授いただいた。東武鉄道株式会社 SL 事業推進プロジェクト課長の守都正候氏からは SL 復活運転を行うきっかけや目的、さらには運転開始に向けての準備状況の報告がなされた。

守都正候 氏

トークセッションは、「地域の鉄道、写真と詩による表現の可能性」をテーマに米屋こうじ氏をコーディネータとしトークが繰り広げられた。参加者　138 名

プログラム（13：00～15：15）

◯来賓あいさつ：国土交通省鉄道局鉄道事業課長
大野 達 氏

◯基調講演：「写真で伝える鉄道の魅力」　鉄道写真家
米屋こうじ 氏

◯特別講演：「SL 復活運転、日光・鬼怒川に新たな魅力を」東武鉄道株式会社　SL 事業推進プロジェクト課長　守都正候 氏

◯トークセッション：「地域の鉄道、写真と詩による表現の可能性」
コーディネータ／鉄道写真家　　米屋こうじ 氏

鉄道フォトライター	矢野直美 氏
鉄道アーティスト	小倉沙耶 氏
詩人・社会学者	水無田気流 氏

講演録　https://ecotran.or.jp/act/170610/record.pdf

⑩地域鉄道フォーラム2018「鉄道と音楽」

2018 年 6 月 9 日、東武博物館ホールにおいて国土交通省鉄道局後援地域鉄道フォーラム 2018「鉄道と音楽」を開催した。

「汽笛一声新橋を」からはじまる鉄道唱歌は、全国のさまざまな地域への旅情をかきたてた。今日クラシックから JAZZ、歌謡曲、童謡等様々なジャンルの音楽で鉄道に出会うことができる。鉄道側でもイメージソングの作成や列車の発車合図をその土地に由来したメロディーにする等の取り組みが行われていることから、これまでの鉄道と音楽の関係を紐とくとともに、その未来を語るため開催した。

来賓の国土交通省鉄道局鉄道事業課長の石原大氏からは音楽の力で地域の鉄道がどう元気づけられるか考え、共に音楽の時間を過ごしたいとのご挨拶をいただいた。

ミュージシャンで音楽館代表の向谷実氏の講演では「鉄道と音楽」と題して音楽家としての音へのこだわ

向谷　実 氏

りや鉄道と音楽にまつわる数々のエピソードが披露された。トークセッションは、「鉄道と音楽の未来」をテーマに向後功作常務理事がコーディネータとなって、トークが繰り広げられた。

さらには小倉沙耶氏の司会でセッション演奏が行われ、会場は音楽に包まれた。

参加者　113 名

プログラム（13：00～15：00）

◯来賓あいさつ：国土交通省鉄道局鉄道事業課長　石原　大 氏

◯基調講演：「鉄道と音楽」　ミュージシャン／音楽館代表　向谷　実 氏

◯トークセッション「鉄道と音楽の未来」

ミュージシャン	向谷　実 氏
シンガーソングライター	オオゼキタク 氏
鉄道アーティスト	小倉沙耶 氏
コーディネータ／常務理事	向後功作

講演録　https://ecotran.or.jp/act/180609/record.pdf

⑪地域鉄道フォーラム2019「鉄道と映画」

石原　大 氏

2019 年 6 月 8 日、東武博物館ホールにおいて国土交通省鉄道局後援地域鉄道フォーラム 2019「鉄道と映画」を開催した。

映画の発明と同時に鉄道がそのスクリーンに登場し、その後も様々な映画において鉄道は主人公にも、また名脇役にもなってきた。近年鉄道側でもフイルムコミッション等を通じ、積極的にロケーションを勧誘する動きもある。そこで映画史から鉄道と映画の関わりを探るとともに、映画において鉄道が果たす役割や期待を論じることとして開催した。

羽生次郎 氏

来賓の国土交通省鉄道局鉄道事業課長の石原大氏から「鉄道は、単なる移動手段ではなく、それ以上の「存在感」あるいは「役割」というようなものが内在していると感じる。「映画」という切り口から鉄道の持つ魅力とか可能性、日本人の鉄道に対する特別な思い入れとは何であろうか、そのヒントがみつかることを期待する」と挨拶をいただいた。

基調講演では、羽生次郎氏からは鉄道が映画の中で重要な役割を果たし、鉄道が良く撮れている印象的な映画作品を多数ご紹介いただくとともに映画監督で脚本家の 錦織良成氏からは、「RAILWAYS－49 歳で電車の運転士になった男の物語－」の作品作りの経緯や映画へのこだわり、一畑電車や地方の鉄道をとりまく状況について語っていただいた。

錦織良成 氏

トークセッションは、「鉄道と映画のこれから」をテーマに詩人で社会学者の水無田気流氏がコーディネータとなって、トークが繰り広げられた。参加者　109 名

プログラム（13：00～15：00）

◯来賓あいさつ：国土交通省鉄道局鉄道事業課長
　石原　大 氏

◯基調講演Ⅰ：「鉄道と映画」元 財団法人運輸政策研究機構会長 羽生次郎 氏

◯基調講演Ⅱ：「出雲発の鉄道映画に込めたメッセージ」

映画監督・脚本家　錦織良成氏

◯トークセッション「鉄道と映画のこれから」

コーディネータ／社会学者・詩人・國學院大学教授　水無田気流 氏

羽生次郎 氏

錦織良成 氏

社会学者・社会哲学者・愛知学泉大学講師　田中　人 氏

講演録　https://ecotran.or.jp/act/190608/record.pdf

(成29年) 8月24日　木曜日　交通新聞

国、研究機関、事業者が探る「地域公共交通」再生への道筋

地域鉄道の魅力や存在価値を発信

交通環境整備ネットワーク

地域公共交通の存続・維持・再生は行政や交通事業者の力だけでは難しく、アドバイザーや応援団的な機関が欠かせない。全国には交通や鉄道をキーワードに活動する団体が多くあるが、その一つが東京に本部を置く「交通環境整備ネットワーク」だ。

交通環境整備ネットワークの地域鉄道フォーラムでは、鉄道の再生などについて議論が交わされた

スローガンは〝鉄道は地域の架け橋です〟。東京で年1回開く地域鉄道フォーラムなどで、地域鉄道の魅力や存在価値を社会に発信する。

それまで個別に活動していた団体を束ね、一般社団法人として法人格を持たせたのが交通環境整備ネットワーク。本格的な人口減少社会を迎え各地で鉄道廃止が続き、沿線では存続運動が起こるが、2009年4月の整備ネットワーク発足まで全国規模で活動する横断的組織はなかった。

整備ネットワークが地域鉄道再生の根拠とするのが、高齢化社会にあっての移動手段の必要性。国のパーソントリップ調査では、移動手段が自動車（マイカー）に限られる地域は、年齢が上昇するにつれ、トリップ数（外出回数）が急減するが、地域公共交通が機能する地域は減少が緩やか。鉄道は、地域社会を支えるライフライン機能を担う。

さらに、地域鉄道は観光資源としての存在価値を持つ。最近は多くの事業者が観光列車を走らせ、観光客や乗り鉄、撮り鉄の来訪は交流人口を増やす。普段は鉄道に乗らない住民も、「何かの時は鉄道を利用できる」と考えれば地域の安全・安心につながる。

整備ネットワークには、国土交通省、運輸総合研究所出身の原潔代表理事やひたちなか海浜鉄道の吉田千秋社長、愛知学泉大学の田中人講師ら専門家が数多く在籍。鉄道の利用促進から安全性向上まで、広範なアドバイザリー機能を備える。

整備ネットワークの年1回の一般向けイベントが地域鉄道フォーラムで、9回目の今年は6月10日に東京都墨田区の東武博物館で「写真と詩で伝える鉄道の魅力」をテーマに開催された。基調講演で鉄道写真家の米屋こうじさんは、鉄道写真が戦前までの車両を大きく写す形式写真から、走行中の車両の迫力を表現する流し撮りなど芸術作品化してきたことを披露。特別講演では、東武鉄道SL事業推進プロジェクトの守都正候課長が観光鉄道としてのSL「大樹」運転の考え方を披露するとともに、車両整備や社員養成で協力を受けるJR各社などに謝意を示した。

トークセッションには、鉄道フォトライターの矢野直美さん、鉄道アーティストの小倉沙耶さん、詩人・社会学者の水無田気流さんが参加。小倉さんは撮影した写真を情報交流SNSサイトに掲載する際、「写り込んでいる人への配慮など、アップ前にもう一度写真を見直そう」と呼び掛け。鉄道をテーマとする作品も多い水無田さんは、鉄道写真に詩的コメントを付ける鉄道愛好家を「ヨミ鉄」と命名した。

観光列車で鉄道ファン誘客

「鉄道写真詩コンテスト」作品募集

交通環境整備ネットワークの地域鉄道フォーラムは、フォーラムの成果を引き継ぐ形で「鉄道写真詩コンテスト」を企画し、作品を募集している。

鉄道の写真に400字程度までの自由詩や散文詩を添えて応募すると、審査を経て、国土交通省鉄道局長賞のほか、米屋こうじ賞や水無田気流賞を選定し、賞品の旅行券を贈る。

国交省鉄道局、鉄道博物館、東武博物館、日本旅行、交通新聞社「旅の手帖」が後援・協力。締め切りは9月30日（必着）。応募方法の詳細は同ネットワークのホームページで。

2017年8月24日交通新聞

(4) 鉄道写真詩コンテストの開催

「鉄道写真詩」は、「鉄道写真」に「詩」を組み合わせて鉄道旅の魅力やその旅情を表現する新たな芸術活動として当法人が初めて提唱を行った。

鉄道写真詩コンテストは、その登竜門としての役割を担うもので、国土交通省鉄道局の後援と関係各位のご協力、ご協賛をいただき、自身の写した鉄道写真と自作の詩を組み合わせてホームページから応募する方法で 2017 年より開催している。応募期間は7月1日より9月30日までの3ヶ月間で、審査は、国土交通省鉄道局長、鉄道写真家の米屋こうじ氏、詩人で社会学者の水無田気流氏、そして当法人理事長の 4 名があたり、入賞（国土交通省鉄道局長賞、米屋こうじ賞、水無田気流賞、エコトラン賞）各1名と入選者に対して表彰を行っている。

鉄道写真詩コンテストの応募規定は以下のとおり。

応募規定

①写真の撮影及び詩作は同一人であって、未発表のものに限ります。
②応募点数は一人3点までとします。
3点を超えて応募された場合は先着の3点を審査対象とします。
③写真は、鉄道を題材としたものであって単写真に限ります（組写真は不可）。
銀塩写真、デジタル写真、カラー、モノクロの別は問いません。
画像ファイルは、JPEG形式とし、ファイルサイズは5MB以内（大きい画像は5MB以内に圧縮）とします。
画像ファイルとは、デジタルカメラやスマートフォンで撮影した画像データ及びフイルムカメラで撮影した後スキャナで作成した画像データのファイルを指します。
④詩は、自由詩、散文詩のいずれも可。
一行詩から、20行以内の詩であって、20字×20行＝400字以内とします。
⑤応募は、ホームページ（https://ecotran.or.jp/）の応募フォームから必要事項に入力し、画像ファイルを添付のうえ送信してください。
複数作品（一人3点まで）を応募する場合は、1点毎に応募フォームから必要事項に入力し、画像ファイルを添付のうえ送信してください。
なお、応募者の個人情報は選考及び表彰に関する通知、発表以外には使用しません。
⑥応募者は、本コンテストの紹介や記録のために主催者が応募作品を利用することを認めることとします。
⑦入賞・入選作品の使用権は主催者側に帰属し、テレビ、ラジオ、新聞、雑誌、書籍、パンフレット類、イベント、インターネット、広報等のために必要と判断する利用目的に無償で利用できるものとします。
また、作品の一部修正（色合いの変更を含む）・翻案を主催者に認めることとします。
⑧応募作品は返却いたしませんのでご了承ください。
⑨入賞・入選者には、より解像度の高い画像データの追加提出をお願いする場合があります。

応募に関する注意事項

①応募者は主催者の運営方法に従うものとし、その運営方法について一切異議を申し立てないものとします。
②被写体の肖像権の侵害、他人の著作権の侵害等の責任は負いかねます。万一、第三者と紛争が生じた場合は応募者自身の責任と費用負担によって解決するものとします。
③応募作品を受信した際には、応募受領メールを自動配信いたします。入選の内定その他必要な事項が生じた場合には電子メールでご連絡をいたしますので、主催者からのメール（注）が「迷惑ホルダー」に格納されないよう確認をお願いします。
（注）発信メールアドレスは、office@ecotran.or.jp
④本コンテストサイトの利用または利用不能、メールの到達または不到達により生じる損害については、主催者は一切責任を負わないものとします。
⑤接続料、通信料など応募にかかる費用については、応募者ご自身の負担となります。

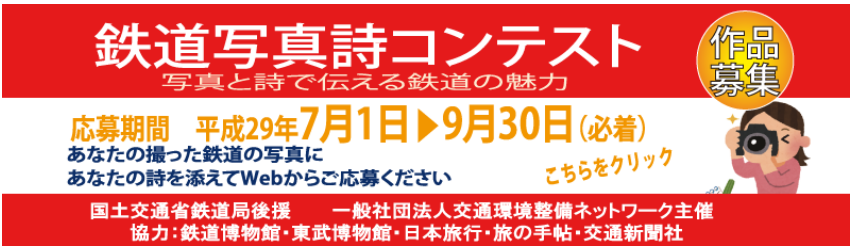
表　彰

入賞（各賞、表彰状及び副賞20,000円ギフトカード）
国土交通省鉄道局長賞
米屋こうじ賞
水無田気流賞
エコトラン賞
入選（若干数、表彰状及び副賞10,000円ギフトカード）

審査発表／入賞・入選作品の展示

表彰の内定者には、10月中旬に電子メールで通知いたしますので、指定する期日内にご同意のメールを返信ください。ご同意の返信メールをいただいた時点で表彰が確定となります。
期日内に返信メールをいただけない場合は、取り消しとさせていただきます。
審査の結果は、10月31日に一般社団法人交通環境整備ネットワークのホームページ（注）で発表します。
（注）ホームページは、https://ecotran.or.jp/
入賞・入選作品は、鉄道博物館（さいたま市）、東武博物館（東京都）、日本現代詩歌文学館（北上市）及び東北福祉大学・鉄道交流ステーション（仙台市）において展示を行います。

①鉄道写真詩コンテスト2017



1. 作品の応募受付期間：2017 年（平成 29 年）7 月 1 日～9 月 30 日

2. 応募総数　231 作品

3. 表彰

表　彰	名　前	題　名	住　所	撮影箇所	年齢
国土交通省鉄道局長賞	ササキ ヒロミツ 佐々木博光	白龍	青森県	津軽鉄道　飯詰・毘沙門間	65
米屋こうじ賞	コイケダ カズエ 小池田和恵	トワイライト	大阪府	JR京都線　高槻駅	45
水無田気流賞	シバ ヒデアキ 志波英明	シグナル	大阪府	南海電気鉄道高野線　紀見峠・天見間	17
エコトラン賞	チバ ヒロシ 千葉　洋	最終列車	高知県	土佐くろしお鉄道　西大方駅	52
入　選	オオバ マサアキ 大場正明	汽車と少年	宮城県	磐越西線　喜多方・山都間	29
	モギ ユカ 茂木夕夏	いつも	北海道	根室本線	26
	ナカモト ノリアキ 中本則昭	遥かなる日々	兵庫県	明治村	68
	ヤマサキ イサオ 山崎　功	秋	茨城県	小海線　小淵沢・甲斐小泉間	64
	ミナミ テルアキ 南　輝明	坂の上の電停で	神奈川県	函館市電　青柳町・谷地頭間	47
	ムトウ アヤカ 武藤彩香	汽車と水車	栃木県	真岡鐵道　天矢場・茂木間	29
	スズキ ヒロトモ 鈴木啓公	おばちゃんの城	東京都	道南いさりび鉄道（当時江差線）釜谷駅	49
	フジタ ノア 藤田乃愛	閉まる。	静岡県	飯田線　向市場駅	13

4. 作品展の開催

◯東武博物館　11 月 1 日（水）～11 月 30 日（木）

11 月 23 日（木・祝）同館ホールにおいて 13：00～14：00「米屋こうじ&水無田気流トークステージ-鉄道写真詩コンテスト 2017 の作品をみる-」を開催。

◯鉄道博物館　11 月 8 日（水）～11 月 20 日（月）

鉄道写真詩コンテスト 2017
https://ecotran.or.jp/photo/2017/

RAILWAY PHOTOGRAPHY & POETRY CONTEST 2017

鉄道写真詩コンテスト入賞作品集
写真と詩で伝える鉄道の魅力

国土交通省鉄道局長賞

津軽鉄道　津軽飯詰・毘沙門間

「白龍」　佐々木博光（青森県）

乗客は　知っているだろうか
列車が白き龍に巻かれていることを
運転士が白き龍と格闘していることを
揺れる車体に身をゆだね
車窓の白い闇を
ただ見つめているだけだろうか

米屋こうじ賞

JR京都線　高槻駅

「トワイライト」　小池田和恵（大阪府）

飴色の刻（とき）が街をつつみこむ
ひとすじの流れ星とともに
タイムマシンが現れる
僕たちは
私たちは
いつでも
時を渡ろう
飴色のタイムマシンに乗って

鉄道写真詩とは

鉄道写真詩とは、「鉄道写真」に「詩」を組み合わせて鉄道の持つ魅力を表現するものです。
普段乗り慣れた鉄道、旅先での鉄道、その時々出会った鉄道の表情とともに作者の心情が伝わってきます。

The Network for Transport and Environment "ecotran"
一般社団法人交通環境整備ネットワーク

水無田気流賞

「シグナル」　志波英明（大阪府）

深山の驟雨が止んだ
シグナルを映した葉は緑
横圧に鋼鉄が鳴く
神隠しの唄を聞いたのか

赤い灯りが揺れる葉をぎらりと舐め行く
隧道、またわずかに霧雨が降り出した
錆びた柵の向こうで竹林がざわめく
古城を望む、ここは異人の下りた郷

雨の向こうに集くもの
かの人が言っていた
かれは霊山じゃけえ
シグナルは、まだ、聞こえているのか

南海電気鉄道高野線　紀見峠・天見間

エコトラン賞

「最終列車」　千葉　洋（高知県）

余韻が残る警報音
桜咲く季節
出合い別れの駅舎
春物語

土の匂い春霞
田お越しの季節
旅立ちの駅舎
春物語

芽吹き香る山々
ランドセルの季節
にぎやかな駅舎
春物語

土佐くろしお鉄道　西大方駅

国土交通省鉄道局後援　　一般社団法人交通環境整備ネットワーク主催
写真と詩で伝える鉄道の魅力　　鉄道写真詩コンテスト2017
協力　鉄道博物館・東武博物館・日本旅行・交通新聞社・関東交通印刷
鉄道×文学の新しい表現に挑戦！　あなたの撮った鉄道の写真にあなたの詩を添えて

作品は平成29年7月1日から9月30日の間、HP（http://ecotran.or.jp）の応募フォームより受付を行いました。
多数のご応募をいただき、ありがとうございました。

応募規定
①写真の撮影及び詩作は同一人であって、未発表のものに限ります。
②応募点数は一人3点までとします。3点を超えて応募された場合は先の3点を審査対象とします。
③写真は、鉄道を題材としたものであって単写真に限ります（組写真は不可）。
　銀塩写真、デジタル写真、カラー、モノクロの別は問いません。
　画像ファイルは、JPEG形式とし、ファイルサイズは5MB以内（大きい画像は5MB以内に圧縮）とします。
　画像ファイルとは、デジタルカメラやスマートフォンで撮影した画像データ及びフィルムカメラで撮影し、スキャナで作成した画像データのファイルを指します。
④詩は、自由詩、散文詩のいずれも可。一行詩から、20行未満の詩であって、文字数は400字以内とします。

入選
大場正明　（宮城県）

「汽車と少年」

麦わら帽子を忘れずに
水筒ひっさげ線路端
スケッチブックに描く夏

やがて汽車の煙が見えてきた
機関士さんに手を振れば
ポーッと汽笛でお返事を

ガタンゴトンと去り往く汽車
余韻の煙が空に浮かぶ

少年は再び夏を書き始める
遠ざかっていく汽笛の音に
静かに耳を傾けながら

磐越西線　喜多方・山都間

入選
茂木夕夏　（北海道）

「いつも」

いつも、乗りたがっていた
いつも、手を振っていた
いつも、見ていた

そんな鉄道に今日は乗れたね。

いつも、笑いあって
いつも、一緒にいて
いつも、喧嘩している

姉弟だけど

鉄道に乗って
色々な景色を見てると
今日も良い一日で終えられそう。

根室本線

入選
中本則昭　（兵庫県）

「遥かなる日々」

悠久の谷を隔て
蘇る記憶

曖昧な映像に
ときおり見える
懐かしき友の笑顔

旅にでよう
きみと出会ったあの頃に
また出会うために

明治村

入選
山崎　功　（茨城県）

「秋」

柿がひとつ
列車とこんにちわ

甲斐駒は雲にかくれんぼ

明日は天気が崩れるのだろうか？

吹いてくる風に、
少しずつ近づいてくる、
厳しい冬の気配が感じられる
秋の一日

小海線　小淵沢・甲斐小泉間

入選
南　輝明　（神奈川県）

「坂の上の電停で」

ガタゴトと音を立てて市電が
上ってきた
降りてきた　あの日の君
待っていた　あの日の僕

ガタゴトと音を立てて市電が
下がっていった
去っていった　あの日の君
去っていった　あの日の僕

残された現在の僕は　そっと
シャッターを切る

函館市電　青柳町・谷地頭間

入選

武藤彩香　（栃木県）

「汽車と水車」

春夏秋冬
水車はいつも
同じところを
コトコト廻り
汽車はガタゴト
進んでいく

コトンコトン
ガタンゴトン
水車は巡り、汽車は往く

走って走って
走り抜けて
見える景色はどんなだろう

真岡鐵道　天矢場・茂木間

入選

鈴木啓公　（東京都）

「おばちゃんの城」

北国の朝
貨車を改造した無人駅の待合室に
おばちゃんがいた
焚かれたストーブのそばで
おばちゃんは編み物をしながら
切符を売っている
手作りの座布団　人形に　折り紙の飾り
そこには
おばちゃんが創り出した世界が広がっていた
カタンコトン　カタンコトン
貨物列車が軽快な音を立てて通過してゆく
北国の待合室にはきょうも
ゆったりとした
あたたかい時間が流れている

道南いさりび鉄道（当時江差線）釜谷駅

入選

藤田乃愛　（静岡県）

「閉まる。」

いつも言えない
この言葉

閉まっていく
踏切のように
僕の口も閉じていく

またいつもと同じ
この気持ち

飯田線　向市場駅

講　評

◇　米屋こうじ　Yoneya Koji
鉄道写真家

写真に写された世界を、詩がどのように広げるのか？詩に込められた物語を、写真がどのような印象に導くのか？本コンテストの審査は、画期的で楽しい作業でした。

僕が写真を見る時に注意する点として「時間の流れが写っているか」という項目があります。過去から未来へ一方的に流れる時間のなかから「一瞬」を切り取って写し込むのが写真ですが、今回入賞・入選した作品のなかには、作者がその場所に立ち、シャッターを切るまでの経緯を含めた「時間の流れ」が感じられる写真が多く選ばれました。

なかでも、街のビル間に沈む夕陽を捉えた小池田さんの「トワイライト」は、夕刻の一瞬を、見事な構図と露出で捉えた素晴らしい一枚です。偶然出会った場面のように見えますが、太陽の動きを観察し、何度もトライしたのではないでしょうか。そんな作者が体感した時間の流れも感じられます。異空間へ導いてくれるような「詩」も独創的で、賞に選びました。

◇　水無田気流　Minashita Kiriu
詩人・社会学者

今回、改めて言葉の強度と写真の印象との組み合わせについて、考えさせられました。

「写真詩」として成功している作品は、やはり写真と詩が新たな化学反応を起こしているように思いました。

圧倒的に視角に訴えかける鉄道写真には、あまりごてごてとした明喩をつけるのではなく、隠喩や換喩表現のほうが、作品の空気感には似合うようです。

私が賞に選んだ志波さんの「シグナル」は、初連・終連の末尾が脚韻を踏んでいるため、引き締まった印象の詩で、色彩表現と雨と音響の対比が鮮やかに描写されているなど、極めて高度な作品となっていました。

入選作の中では藤田さん「閉まる。」が、削ぎ落とした表現ゆえの抒情があり、印象に残りました。

2017年12月4日交通新聞

写真と詩で魅力表現

交通環境整備ネットワーク 新しい鉄道趣味 提唱

交通環境整備ネットワークが新しい鉄道趣味として提唱する、「鉄道写真詩」をテーマとした対談形式のトークステージが11月23日、東京都墨田区の東武博物館で開かれ、鉄道写真家の米屋こうじさんと詩人・社会学者の水無田気流さんが、作品の発想法を語り合った＝写真＝。

鉄道写真詩は列車や駅の写真に400字程度の散文詩を添える鉄道趣味で、整備ネットワークは新しい鉄道の楽しみ方として、今年6月の地域鉄道フォーラムで紹介。国土交通省鉄道局の後援でコンテストを企画し作品を公募、7～9月の募集期間に全国から231作品が寄せられた。最優秀賞の国交省鉄道局長賞は、雪原を走る津軽鉄道の列車に雪煙を白い竜にが、発想が膨らむ場合もある」とアドバイスした。

整備ネットワークは来年もコンテストを主催、鉄道写真詩を広める。コンテストには東武博物館、鉄道博物館、日本旅行、交通新聞社「旅の手帖」が協力した。

見立てた詩を添えた、青森県の佐々木博光さんの作品「白龍」に贈られた。

ステージでは、コンテスト審査員を務めた米屋さん、水無田さんが応募作品を講評する形でトーク。水無田さんは「鉄道写真詩は写真だけ、詩だけで表せない相乗効果を持つ表現方法。写真を説明するのではなく、写っていない部分に思いをはせて詩作するのがベター」、米屋さんも「写真詩の写真は、必ずしもきれいに写す必要はない。一部が切れた構図のほうの列車に雪煙を白い竜にが、発想が膨らむ場合もある」とアドバイスした。

整備ネットワークは来年もコンテストを主催、鉄道写真詩を広める。コンテストには東武博物館、鉄道博物館、日本旅行、交通新聞社「旅の手帖」が協力した。

鉄道博物館からのお知らせ

鉄道博物館

2017年11月17日

鉄道写真詩コンテスト受賞・入選作品の展示 ご好評につき展示期間を延長します

○「鉄道写真詩コンテスト」とは、ご自身が撮影された鉄道写真に、自作の詩を添えて応募するもので、一般社団法人交通環境整備ネットワークが主催する写真コンテストです。

○11月8日(水)より開催をしておりました「鉄道写真詩コンテスト」は、ご好評につき、展示期間を12月4日(月)まで延長いたします。

②鉄道写真詩コンテスト2018

1. 作品の応募受付期間：2018 年（平成 30 年）7 月 1 日～9 月 30 日

2. 応募総数　200 作品

3. 表彰

表　彰	名　前	題　名	住　所	撮影箇所	年齢
国土交通省鉄道局長賞	オカモト ユキ 岡本由紀	隠せない思い	東京都	JR伯備線 美袋・備中広瀬間	43
米屋こうじ賞	ヒラノ フミタカ 平野史孝	何者だ	兵庫県	山陽新幹線 六甲トンネル新神戸側	63
水無田気流賞	カマクラ ノドカ 鎌倉 和	熱い日	静岡県	JR飯田線　水窪	12
エコトラン賞	ササキ ノブコ 佐々木信子	ゲン担ぎの踏切	青森県	五所川原駅先　五能線・津軽鉄道線踏切	69
入　選	シバ ヒデアキ 志波英明	透明の彩管	大阪府	南海高野線 美加の台・三日市町間	18
	サトウ ジュン 佐藤　純	子どものことば	兵庫県	阪神線　梅田・芦屋間	38
	ヤマザキ イサオ 山崎　功	メール	茨城県	JR小海線　小淵沢・甲斐小泉間	65
	タジマ ユミ 田島佑美	Next Station is…	神奈川県	Puffing Billy Steam Railway（オーストラリア）	22
	ユタニ フミエ 油谷文恵	どしゃ降り	福島県	会津鉄道　あまや・芦ノ牧温泉間	43
	コバヤシ イクコ 小林郁子	都会の森	神奈川県	JR御殿場線　上大井・相模金子間	73
	カミジ マリ 上地茉莉	青い旅	徳島県	江ノ島電鉄 鎌倉高校前	22
	ツジモト カズオ 辻本一夫	蜩（ひぐらし）の鳴くころ	東京都	JR釜石線　平倉・足ヶ瀬間	54

4. 作品展の開催

○東武博物館（東京都墨田区）　11 月 1 日（木）～11 月 30 日（金）

○鉄道博物館（埼玉県さいたま市）　11 月 7 日（水）～11 月 26 日（月）

同博物館において、11 月 17 日（土）13：00 より「米屋こうじ&水無田気流トークステージ-鉄道写真詩コンテスト 2018 の応募作品をかたる-」を開催。

○東北福祉大学鉄道交流ステーション（仙台市）11 月 7 日（水）～11 月 17 日（土）

○日本現代詩歌文学館（岩手県北上市）11 月 10 日（土）～11 月 30 日（金）

鉄道写真詩コンテスト 2018
https://ecotran.or.jp/photo/2018/

RAILWAY PHOTOGRAPHY & POETRY CONTEST 2018

鉄道写真詩コンテスト入賞作品集

写真と詩で伝える鉄道の魅力

国土交通省鉄道局長賞

JR伯備線 美袋・備中広瀬間

「隠せない思い」　岡本由紀（東京都）

えび茶色の革靴に
はらりはらりと
桜が舞い降りた

はっと見上げたその顔に
頬は火照り胸は高鳴る

ポンポンポンポン

とっさに×を作ったけれど
火照りと鼓動は隠せなかった

米屋こうじ賞

山陽新幹線　六甲トンネル新神戸側

「何者だ」　平野史孝（兵庫県）

奴は度肝をぬいて現れた
それは挑戦の始まりでもあった

奴は満足を知らない
進化と真価を求めて走る
その姿が眩しい

奴は安住を好まない
自らに限界をつくらない
その先へ変わり続ける

時に思う
奴は生命体か
ほんとうは何者だと

時に思う
私も何者かでありたいと
枯れかけの夢であろうとも
一途さを矜持に歩もう

鉄道写真詩とは

鉄道写真詩とは、「鉄道写真」に「詩」を組み合わせて鉄道の持つ魅力を表現するものです。
普段乗り慣れた鉄道、旅先での鉄道、その時々出会った鉄道の表情とともに作者の心情が伝わってきます。

The Network for Transport and Environment "ecotran"

一般社団法人交通環境整備ネットワーク

水無田気流賞

「熱い日」　鎌倉　和（静岡県）

緑のしげみの中を
電車が通る
子どもたちのいたプールが
静かにゆれる
遠くであぶらセミが
うるさく啼く
こんなに熱い日は電車も
熱いからプールに入りたい
なんて思ってるかもしれない
そんなことを考えて
勢いよくプールの中に
飛び込んだ

JR飯田線水窪

エコトラン賞

「ゲン担ぎの踏切」　佐々木信子（青森県）

一人
二人
三人・・・
四人・・・・
五人・・・・・と
一人一人こ
二人二人の
三人三人踏
四人・・・切を
五人・・・・渡
・・・・・る
・・・・・と
いつもい
うまくい
かない
ゲン担ぎ
好日
五日は
ずうっと
お祭り
病院
参行
観る
少しも
わるくも
ならず
買物
昔から
数えて
供の
日・・・・
渡る
わいつたつもしワクチ
めてきるもりそ機会も
だれもっつとて減人も
あれてこなでまく数
れもう三人四人五人・・・・と
よい一日を願いながら

五所川原駅先　五能線・津軽鉄道線踏切

国土交通省鉄道局後援　　一般社団法人交通環境整備ネットワーク主催
鉄道写真詩コンテスト2018　－写真と詩で伝える鉄道の魅力－
協賛：クラブツーリズム・日本旅行・旅の手帖・交通新聞社・関東交通印刷
協力：鉄道博物館・東武博物館・日本現代詩歌文学館・東北福祉大学 鉄道交流ステーション

鉄道×文学の新しい表現に挑戦！　あなたの撮った鉄道写真にあなたの詩を添えて

作品は2018年7月1日から9月30日の間、HP（http://ecotran.or.jp）の応募フォームより受付を行いました。
多数のご応募をいただき、ありがとうございました。

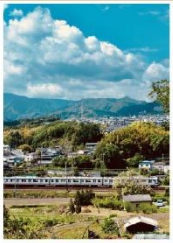
応募規定の概要

①写真の撮影及び詩作は同一人であって、未発表のものに限ります。
②写真は、鉄道を題材としたものであって単写真に限ります（組写真は不可）。
　銀塩写真、デジタル写真、カラー、モノクロの別は問いません。
　画像ファイルは、JPEG形式とし、ファイルサイズは5MB以内（大きい画像は5MB以内に圧縮）とします。
　画像ファイルとは、デジタルカメラやスマートフォンで撮影した画像データ及びフィルムカメラで撮影し、スキャナで作成した画像データのファイルを指します。
③詩は、自由詩、散文詩のいずれも可。一行詩から、20行未満の詩であって、文字数は400字以内とします。

入選
志波英明　（大阪府）

「透明の彩管」

遠き山が光を取り戻す
雲は梯子をゆるりとよこした
今だ音なき昼下がり
枝枝が日色を宿す
足元の苔は透き通って醒いた
午前の雨は山脈の彼方
眼下、蒼き道床がかすかに揺れる
車窓の光線はながれていった
幻であろうか、陽炎を劃したあまり風



南海高野線
美加の台・三日市町間

入選
佐藤　純　（兵庫県）

「子どものことば」

その姿は
ことばにならない、
ことば以上のことばを
ぼくらに伝えてくれる
聞こえないことばが
存在することを
ぼくら大人に思い出させてくれる。
混じりけのない「好き」ということばを
語らずに伝えてくれる

阪神線　梅田・芦屋間

入選
山﨑　功　（茨城県）

「メール」

ＬＩＮＥが届く
「今、小淵沢行きに乗ってる。もうすぐ
終点に着く」
この列車に貴女は乗っている！
ファインダーから目を離し
じっと列車の灯りを追う。

JR小海線　小淵沢・甲斐小泉間

入選
田島佑美　（神奈川県）

「Next Station is…」

深い長い夜に
樹々の針が静かな風を誘う
しゅーっと風切る
列車はそそ行き、
君の旅は、どこに行く
僕の旅は、どんな風を纏う
何かの中間地点で
黒い顔がぴょんと飛び出し、
大きな夢を想う
小さな石が心を突く
"Next station is…"
新しい朝が、始まった。

Puffing Billy Steam Railway（オーストラリア）

入選
油谷文恵　（福島県）

「どしゃ降り」

もう二度と会えない君に手を振ろうと
ここまでやって来たけれど
窓辺に君の姿は見えなくて
ゴトゴトと大きな音をたてながら
あっという間に列車は走り去った
空はこんなに青いのに
僕の心はどしゃ降りだ
一日だけでも君の姿が見えたなら
手を振る僕が君に見えたなら
僕の心も
この青空と一緒だったのに
僕の心はどしゃ降りだ

会津鉄道　あまや・芦ノ牧温泉間

入選
小林郁子　（神奈川県）

「都会の森」

はるかにつづくレールの先は
微かにみえる隣の駅
さえぎる何十本の踏切の上を
点となり、思い思いに渡る人々
不思議に交差する
それは遊歩道
小さく渡る自転車
その向こうの向こうにみえる
おもちゃの自動車二つ
絡み合う電線は、線路を誘導し
都会の小さな森につづく
遠くの森の中から
小さな電車が
電線をかき分けかき分け
空を飛んでくる

JR御殿場線　上大井・相模金子間

入選
上地茉莉　（徳島県）

「青い旅」

旅先で
聞き慣れない電車の音に揺られながら
ぼんやり顔を上げてみると、
青い世界が広がっていた。
空と海が繋がっているような、
青い世界だった。
時折電車の中に
朝の光をキラキラ浴びながら
窓越しに青い世界は更新されていく。
誰も気に留めてない、静かな日常。
入る陽は様々に角度を変えて、床を照らす。
けれど青い世界は、まだ続いていた。

江ノ島電鉄 鎌倉高校前

入選
辻本一夫　（東京都）

「蜩（ひぐらし）の鳴くころ」

蜩の鳴くころ、台所ではまな板の音が
トントンと響く
蜩の鳴くころ、お風呂場の煙突からは
煙が立ち上る
蜩の鳴くころ、灼熱の太陽は山あいに
沈み、
汗だくになりながら野山をかけまわ
った一日が終わる
そして茶の間が賑やかな声に包まれ
るころ、
いつもの列車がやって来る
さて明日は何をして過ごそうか？

JR釜石線　平倉・足ヶ瀬間

講　評

◇　米屋こうじ　Yoneya Koji
鉄道写真家

本コンテストの趣旨である「鉄道写真と詩のコラボレーション」は、詩が写真の説明にならないことが大切です。写真と詩の接点がわずかであっても、表現として成立していれば良い作品になる可能性があります。

鉄道の「旅情」をモチーフとした作品が多く見受けられるなかで、私の目にとまったのは、トンネルを飛び出す新幹線を捉えた平野史孝さんの「何者だ」でした。モノトーンの力強い写真が、硬派な印象の詩と融合することで独特な世界が創作されており、異彩を放っていました。

鉄道写真詩コンテストも第二回目を迎え、さらに質の高い作品が数多く寄せられました。審査を終えて、写真と詩の相乗効果は"あり"だと確信しました。

◇　水無田気流　Minashita Kiriu
詩人・社会学者

今年で２回目になる本コンテストですが、今回は不思議と、秀作は言葉と作品の「切り取り方」が近似しているものが目立ちました。私が賞に選んだ鎌倉さんの「熱い日」は、プールからの電車に投げかけられた視線と、一瞬の感慨が描かれています。終連で視線は水中に入るのですが、そこは写真からはみ出した風景ですね。走る写真と時間のずれ、視線の移動が小気味よく切り取られた作品となっていました。昨年私が賞に推した志波さんの詩は、体言止めで潔く切り取られた言葉が効果的で、これも通過した電車の風情が読後爽やかに沸き上がってくる作品です。

改めて思ったのは、短くても冗長な詩もあれば、長くても思い切りよく切り取られた詩もある、ということです。詩も写真も、世界を大胆に切り取る勇気が必要ですね。

米屋こうじ＆水無田気流トークステージ

鉄道写真詩コンテスト 2018 の応募作品をかたる

主催：一般社団法人交通環境整備ネットワーク　協力：鉄道博物館

期日：平成 30 年 11 月 17 日（土）13 時～14 時
場所：鉄道博物館 2F　スペシャルギャラリー前　特設ブース

鉄道写真詩コンテストの実施概要を原代表理事より説明の後、コンテストの審査委員を務めていただいた鉄道写真家の米屋こうじ氏と詩人で社会学者の水無田気流氏によるトークステージを開催。

作品の見どころや審査のポイント、更にはカメラワークや詩作にあたっての留意点を語っていただいた。

プログラム

鉄道写真詩コンテスト 2018 の概要　13：00～13：05

トークステージ　13：05～14：00

③鉄道写真詩コンテスト2019

1. 作品の応募受付期間：2019 年（令和元年）7 月 1 日～9 月 30 日
2. 応募総数　200 作品
3. 表彰

表彰	名前	題名	住所	撮影箇所	年齢
国土交通省鉄道局長賞	辻本一夫（ツジモトカズオ）	春の舞台	東京都	JR北上線　ほっとゆだ・ゆだ錦秋湖間	55
米屋こうじ賞	櫻井路子（サクライミチコ）	遠い夏	東京都	JR肥薩線　八代駅	60
水無田気流賞	木村太郎（キムラタロウ）	語る	滋賀県	京都鉄道博物館　扇形車庫	25
エコトラン賞	水野　誠（ミズノ　マコト）	冬の夜のシャボン玉	福島県	津軽鉄道　五所川原駅	61
入選	大場正明（オオバマサアキ）	ホーム	宮城県	東北新幹線 仙台駅	31
	玉村雅美（タマムラマサミ）	君と一緒に……	東京都	JR室蘭本線　追分駅	60
	土田　恒（ツチダ　ヒサシ）	あお	神奈川県	JR花咲線　落石駅	45
	栗原正隆（クリハラマサタカ）	空蝉	大阪府	近鉄南大阪線　土師ノ里・藤井寺間	53
	鎌倉　和（カマクラ　ノドカ）	待ち人来たる	静岡県	飯田線　向市場	13
	中村高士（ナカムラタカシ）	夕焼けの向こうに	沖縄県	ゆいレール　旭橋駅・壺川駅間	46
	岡本由紀（オカモトユキ）	下を向いて	東京都	会津鉄道 養鱒公園駅	44
	志波英明（シバヒデアキ）	千歳の山径	東京都	南海鋼索線　極楽橋駅	19

4. 作品展の開催

○東武博物館（東京都墨田区）　11月1日（金）～11月30日（土）
○鉄道博物館（さいたま市）　11月6日（水）～11月25日（月）
○東北福祉大学鉄道交流ステーション（仙台市）11 月 9 日（土）～11 月 20 日（水）
○日本現代詩歌文学館（岩手県北上市）11月9日（土）～11月30日（土）

鉄道写真詩コンテスト 2019
https://ecotran.or.jp/photo/2019/

RAILWAY PHOTOGRAPHY & POETRY CONTEST 2019

鉄道写真詩コンテスト入賞作品集

写真と詩で伝える鉄道の魅力

国土交通省鉄道局長賞

JR北上線　ほっとゆだ・ゆだ錦秋湖間

「春の舞台」　辻本一夫（東京都）

辺り一面、静まり返った舞台では
夜明けとともに春の息吹が溢れだし
冬を耐えた山々が再び目を覚ます
やがて霞の緞帳が上がると
春の匂いを引き連れた
主役が颯爽と現れた

米屋こうじ賞

JR肥薩線　八代駅

「遠い夏」　櫻井路子（東京都）

遠い夏、ボクらはいつも
電車に揺られていた。
語り明かした頑な理想が
長い旅をどこまでも照らし、
線路は希望へとつながっていた。
真新しい紺色のスーツに袖を通す頃、
ボクたちの旅は終わった。
今は、列車の揺れが
遠い遠い夏を照らす。
ふと降り立った駅に
あの頃のボクらがいた。

鉄道写真詩とは

鉄道写真詩とは、「鉄道写真」に「詩」を組み合わせて鉄道の魅力や旅情を表現する芸術活動です。
いつもの鉄道、旅先での鉄道、その時々にとらえた鉄道の表情とともに作者の心情が伝わってきます。

Japan Network for Sustainable Transport and Environment

一般社団法人交通環境整備ネットワーク "ecotran"

水無田気流賞

「語る」　木村太郎（滋賀県）

誰が乗客か
何が積み荷か
それさえ知らず、気にかけず
ただ、命ぜられるまま走る
その為に生まれた鉄の馬

新たな駿馬に敗北したその日
轟くなき炎を失った
全ては過去の記憶へ　熱い吐息

今、ここで眠っているのか
否　それとも、死んでいるのか

無音ここで生きている
今ここで語り続ける
勾配、橋梁、隧道、駅
自らの見た景色を語り続ける

京都鉄道博物館　扇形車庫

エコトラン賞

「冬の夜のシャボン玉」　水野　誠（福島県）

北の夜に降る大粒の雪に光が当たると
まるで、シャボン玉。
指先で弾いたら、
コンコンと音を出してくれないかな。
たくさん、たくさん雪が降って
シャボン玉がコンコン、コンコンって
綺麗な音色を賑やかに出してくれないかな。
静かな雪の夜が、いっぺんに賑やかなる。
そんな場面に出会えないかな・・。

津軽鉄道　五所川原駅

国土交通省鉄道局後援　　一般社団法人交通環境整備ネットワーク主催
鉄道写真詩コンテスト2019　－写真と詩で伝える鉄道の魅力－
協力：鉄道博物館・東武博物館・日本現代詩歌文学館・東北福祉大学 鉄道交流ステーション
協賛：JTB 感動のそばに、いつも。・すずすずすず クラブツーリズム・旅の手帖・交通新聞社・関東交通印刷

鉄道×文学の新しい表現に挑戦！　あなたの撮った鉄道写真にあなたの詩を添えて

「鉄道写真詩」は、「鉄道写真」に「詩」を組み合わせて鉄道の魅力やその旅情を表現する芸術活動です。
本コンテストは、その登竜門としての役割を担うもので2017年に第1回を開催し、
本年で3回目となります。作品は2019年7月1日から9月30日の間、ホームページの
応募フォームより受付を行いました。
多数のご応募をいただき、ありがとうございました。
本コンテストの作品及び過去の受賞作品は、ホームページでご覧いただけます。

https://ecotran.or.jp/photo/2019/

入選
大場正明　（宮城県）

「ホーム」

帰りを急ぐ人
すれ違う列車
曖昧な記憶の中
ホームに立つあの日の自分がいる
今となっては思い出せない
誰を見送っていたのか
誰を待っていたのか
ただひとつだけ思い出せるのは
優しい時間が流れていた事だけ

東北新幹線 仙台駅

入選
玉村雅美　（東京都）

「君と一緒に……」

君と一緒にこの街の駅で汽笛を聞こう！
二人で手をつないで、ずっと聞きたい。
何も考えずに、君と汽車を見つめる僕。
そして君も僕と汽車を見つめてくれる。
ただそれだけでいいんだ……。
夢の中で、その汽車は僕にこう言った。
「その時"がくるまで私は生きている」

JR室蘭本線　追分駅

入選
土田　恒　（神奈川県）

「あお」

みつけた
私の大好きな色
どこまでも
どこまでも
東のはての
あの島まで
つづいてるのだろうか

JR花咲線　落石駅

入選
栗原正隆　（大阪府）

「空蝉」

遠い夏の日の思い出を探し続けて
また暑い季節が巡り来る
記憶の中に取り残された
何かを辿ってはみるが
たどり着かない　たどり着けない
遠き日の残像
封じ込めた怖い体験か
本能が避けているだろうが
確かに残っている　確かに存在する
遠き日の残像
空っぽになれば楽だけど
深い深い記憶の奥でこびりつき
しがみついてる　空蝉のように

近鉄南大阪線　土師ノ里・藤井寺間

入選
鎌倉　和　（静岡県）

「待ち人来たる」

今から　帰って来る　君と
僕は　何して　遊ぼうか
今から　帰って来る　君に
僕は　何を　話そうか
今から　帰って来る　君は
僕に　何を　話すだろう
まだまだ見えない
あの電車
僕はずうっと見つめてた
まだまだ見えない
あの姿
私はずうっと見つめてた

JR飯田線　向市場

入選
中村高士　（沖縄県）

「夕焼けの向こうに」

夕焼けの向こうに
新しい一日が待っている

列車は走る
今日の終わりを追いかけて

列車は走る
明日の始まりを待ちわびて

列車は走る
カタタンカタタン
夕焼け色の線路を走る

ゆいレール　旭橋・壺川間

入選
岡本由紀　（東京都）

「下を向いて」

下を向いて泣いてごらん。
大きな大きな湖ができるまで
泣いてごらん。

いつもは通り過ぎてしまう人たちが、
桜色の掌（てのひら）を
差し伸べてくれるから。

下を向いて泣いてごらん。
枯れ果てるまで泣いてごらん。

涙が尽きたその瞬間、
水面に何かが映し出されているから。

会津鉄道 養鱒公園駅

入選
志波英明　（東京都）

「千歳の山径」

晩夏の風が露を消し
龍王の幻影に共鳴す
西の波風間ゆる夕に

発着表に旅装行き交い
朱の欄干を遠望す
陰る坂道の改札に

蒼の灯火を身に宿し
唐車人を三山に誘う
鋼索に這う笹のささめきに

頂の円窓に伽藍煙り
砂利道に立つ人を迎える
一里塚に咲く高野箒に

南海鋼索線　極楽橋駅

講　評

◇　米屋こうじ　Yoneya Koji
鉄道写真家

鉄道写真詩コンテストで、ジャッジの基準としているのは「詩が写真の説明になっていない」ことです。文章が単なる絵解きであっては、せっかくの写真も詩も作品として輝きを放てません。

第3回の今回は、そんな基準ラインをクリアしている作品が割合として高くなったと感じました。さらには、写真のレベルが向上しており、審査にも力が入りました。

そんななか、私が選んだのは櫻井路子さんの「遠い夏」。映り込みを生かした写真で、作者独自のカメラ目線があります。ポスターの東北と撮影地の九州が18きっぷを介して繋がっている……。という裏テーマの存在さえ感じられます。過去に時間軸を置いた詩も、作品の世界をより広げています。

◇　水無田気流　Minashita Kiriu
詩人・社会学者

鉄道は撮る、乗る、聴く……等、さまざまな楽しみ方ができますが、写真詩は言葉を詠み込む「詠み鉄」と読んでおります。今年も、多くの詠み鉄のみなさまの作品をお送りいただき、誠にありがとうございました。回を重ねるごとに、みなさまの表現が洗練されてきたように思います。

今回私が選出させていただいた木村太郎さんの「語る」は、博物館にある機関車という、生活空間から切り離された対象に、その歩んできた時間や経験を投影した内容です。初連は疑問詞の連続で緊張感をもたせ、二連の体言止めが韻律の歯切れを良くし、終連末尾で脚韻を揃えるといった技法により、写真を重厚に「語る」ことに成功している作品だと思います。

写真は情報量が多いので、言葉は若干引き算の感覚でつけた方がしっくりくる場合が多いのですが、もう一歩進めるならば、単に言葉を刈り込むというよりも、韻律を整えたり、暗喩や換喩表現などを駆使して「積極的に言葉数を減らし、その分美的な表現の重厚さを増す」ことを目指すのも良いでしょう。

(5) 地域鉄道支援

当法人発足のそもそものはじまりは地域鉄道支援にあった。地域鉄道フォーラムやセミナートレイン、鉄道写真詩コンテスト等も地域鉄道のおかれた厳しい現状を一般の方に広く知っていただくために開催を行ってきている。

他方、地域鉄道事業者側にとってはギリギリの要員でかつ限られた資材を用いての運営を行っており、経営企画や営業企画の立案、更には安全の確保のための技術の伝承もままならない状況となっている。

そのため、地域鉄道事業者に対して運賃等営業企画面、土木・電気・車両等技術安全面や法律の解釈・相談、諸手続き方法等、よろず相談をいただけるよう「地域鉄道技術安全懇話会」及び「地域鉄道支援アドバイザーチーム」を設置し、相談に応じている。

①地域鉄道技術安全懇話会

第1回「いすみ鉄道と安全」
日　時：2014年（平成26年）3月27日　15：00～17：00
場　所：船橋商工会議所　303会議室
ゲスト：いすみ鉄道株式会社社長　鳥塚　亮氏

第2回「ひたちなか海浜鉄道安全対策の現状」
日　時：2015年（平成27年）3月31日　15：30～17：00
場　所：「生涯学習センターばるーん」304会議室
ゲスト：ひたちなか海浜鉄道株式会社社長　吉田千秋氏

第3回「若桜鉄道の安全対策の現状」
日　時：2016年（平成28年）8月6日　15：00～17：00
場　所：船橋商工会議所　会議室　306号室
ゲスト：若桜鉄道株式会社社長　山田和昭氏
報　告：「重大インシデントかもめ事案」湯田豊人氏

第4回「JR東海総合研修センターの見学および意見交換会」
日　時：2018年（平成30年）2月28日　15：15～19：30
場　所：JR東海総合研修センター
ゲスト：JR東海総合研修センター　所長　早川信二氏

一般社団法人日本鉄道車輌工業会専務理事　佐伯　洋氏

第5回「安全と快適性」

日　時：2019年（平成31年）2月25日　15：00～17：00

場　所：新富区民館4号室

報　告：「信号システムの現状とこれから」村田浩一氏

「新型 5000 系車両の設計コンセプト及び同車両を使った京王ライナーの利用状況について」湯田豊人氏

「車両の転覆に影響する要素は何？・車両設計のトレンド」綱島和憲氏

第4回 JR 東海総合研修センターの前で

②ひたちなか海浜鉄道への安全対策支援

2015年から2017年にかけて、ひたちなか海浜鉄道の安全管理規程ほか諸規程の整備、安全体制の構築、社員教育、安全マネジメント、レビューの方法等の安全管理全般にわたってアドバイスを行った。

2015 年度の主な実施項目

職場点検

座学「鉄道従事員の考え方」・「安全マネジメント」

教材作りワークショップ

内部監査規程・手順書作成

2016年度の主な実施項目

新人研修

座学「安全管理規程」・座学「ヒヤリハットの仕組み」・「実設訓練要領作成」
実設訓練7 月 11 日
緊急時行動マニュアル作成
運転実施基準見直し

2017 年度の主な実施項目
代用閉そく式変更チェックリスト作りワークショップ
実設訓練シナリオ作りワークショップ
職場点検、添乗指導ガイドライン作りワークショップ
事故事例検討の進め方ワークショップ
運転指令用運転整理マニュアル作成ワークショップ
運転関係従事員向け考査作成ガイドライン作りワークショップ
実設訓練 テロ対策訓練 10 月 24 日

③法人会員に対する支援プログラムの強化

地域鉄道事業者のニーズを調査するため、東北鉄道協会の協力を得て、2017 年 9 月にアンケート調査を実施し、同協会所属会社 15 社から回答をいただいた。

アンケートにご回答をお願いします

ご回答の送付先は、（e-mail）office@ecotran.or.jp
又は （FAX） 03-6811-1112 にお願いします

一般社団法人交通環境整備ネットワークでは、地域鉄道の支援活動を行っております。
その一環として、地域鉄道がお困りのことの中で、法律的なサポートが必要な場合に、気軽に相談をして頂ける「地域鉄道法律相談窓口」の設置に向けて、検討を行っております。私共のスタッフには、鉄道事業法、鉄道営業法、軌道法等の鉄軌道関係法令の業務に携わる者、民事、刑事全般に精通した弁護士等がおり、鉄道現場でのお困りごとや、ご要望をお聞きすることによって、その体制づくりを行って参りたいと存じます。
つきましては、お忙しいところたいへん恐縮ですが、以下のアンケートにご回答協力をお願い申し上げます。
なお、このアンケートの個別内容は一切外に出しません。
回答にご協力いただいた方には項目別に集計した結果を後日ご報告させていただきますので、どうぞよろしくお願いします。

ご回答者名	
所　属	
電　話	
e-mail	

集計結果は、以下のとおりとなった。

相談窓口設置に関するアンケート集計結果（回答社数 15 社）

Q1　弁護士等、法律面で相談ができる人の有無

いる 5（33%）　　いない 10（66%）

Q2　過去 10 年内に鉄軌道営業上での、交渉ごと、もめごと等で法的措置をとる必要の有無

具体的には、お客様からの苦情・トラブル等の利用者対応、事故処理対応、騒音等の近隣対応、労務管理対応等で、実際に法的措置をとらなくともそれを検討したことのあるものを含めてその件数（1 件で複数相談の場合はそれぞれの件数で計上)。

内　容	件数	比率
弁護士への相談件数	10	62.5
警察への相談件数	6	37.5
運輸局への相談件数	0	0
労働基準局への相談件数	0	0
合　計	16	100.0

＊不明と回答した事業者 1

Q3　Q2 の回答中、最近の事例、もしくは最も困難で印象に残った事例について、その概要と処理方法、結果。

概 要

踏切での自動車と列車の衝突事故による保険会社との損害賠償に関する交渉。

地上権設定者との間のトラブル（事業者勝訴）

Q4　法律相談の必要性を感じる分野（複数回答可）

内　容	件数	比率	備　考
利用者対応	8	28.6	
事故処理対応	10	35.7	うち3社が最も必要との回答
近隣対応	4	14.3	
労務管理対応	1	3.6	
安全管理対応	3	10.7	
行政手続対応	1	3.6	
その他	1	3.6	
合　計	28	100.0	

Q5　法律に係る相談窓口が設置された場合の利用の有無。

利用したい 6（43%）　利用しない 8（57%）

Q6　法律に係る相談窓口の対応について。

簡易なメール対応の場合は無料とし、個別面談のうえ依頼受けて対応する場合の負担可能と思われる金額。

内　容	件数	比率
30,000 円程度まで	2	33.3
50,000 円程度まで		
100,000 円程度まで		
事案によって額を相談したい	4	66.7

アンケートを受けての分析結果

「法的措置をとる必要性が過去に生じたかどうか」と「相談先の有無」の関係（Q1 と Q2 の関係）

	相談先有	相談先無
法的措置をとる必要が過去に生じた	3	0
法的措置をとる必要が過去に生じなかった	1	10
不明	1	0

「法的措置をとる必要が過去に生じたかどうか」と「相談窓口を利用したいかどうか」の関係（Q２と Q5 の関係）

	相談窓口を		
	利用したい	利用しない	未定
法的措置をとる必要が過去に生じた	2	1	0
法的措置をとる必要が過去に生じなかった	4	6	1
不明	0	1	0

「相談先の有無」と「相談窓口利用したいかどうか」の関係（Q1 と Q5 の関係）

	相談窓口を		
	利用したい	利用しない	未定
相談先有	2	3	0
相談先無	4	5	1

以上の結果から、一定のニーズが存在することが判明した。

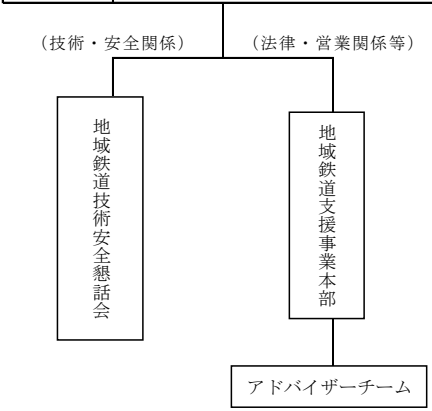
理事会で対応を検討し、2018 年度からの法人会費の見直しと併せ、法人会員への支援プログラムの充実を図った。具体的には、以下のとおりである。

・鉄道事業に係る法律相談受付　⇒　弁護士・専門家が相談にお応えします
・鉄道事業に係る安全制度・安全対策アドバイス
　⇒　地域鉄道技術安全懇話会の組織により各種相談にお応えします
・鉄道事業に係る営業制度・営業戦略アドバイス
　⇒　地域鉄道支援事業本部及び地域鉄道支援事業アドバイザーチームが対応いたします
・鉄道事業に係る諸情報の収集及び提供等
相談やアドバイスはすべて無料で、何回でもお気軽にご相談ください。
ただし、現地に赴いて具体的対策を講じる等により交通費等の費用が発生する場合には別途相談の上、実費のご負担をお願させていただくことがあります。

また、地域鉄道事業に関する以下の専用の相談窓口を用意した。

相談受付体制

相談窓口	
電話	03-6811-1102
FAX	03-6811-1112
e-mail	support@ecotran.or.jp



(6) 調査研究及び書籍の刊行

当法人では地域交通全般の調査を行うと共に地域交通にかかる情報収集を行ってきている。

調査は当初地域鉄道を対象としていたが、年を重ねるに従って高速鉄道、幹線鉄道、都市鉄道、路面電車、海外の鉄道等に対象を拡大、加えてバス、タクシーを含めた地域全体の交通全般をその対象として現在に至っている。この調査研究の成果は『地域交通を考える』において毎年度発表を行っている。

なお、2009 年発刊の第 1 号から 2010 年発刊の第 2 号までは『地域鉄道を考える』として刊行を行っていたが、調査の対象範囲の拡大を受けて 2011 年発刊の第 3 号より『地域交通を考える』に改題している。

また、鉄道史の編纂を行っており、2010 年には『津軽鉄道小史』を、2015 年には『湊線百年史』を刊行した。このほか、2011 年から 3 年間にわたり『広島電鉄開業百年・創設 70 年史』編纂の協力を行っている。

①地域交通を考える

『地域交通を考える』は、毎年書籍化するとともに、発行1年を経過した段階で、電磁版をホームページで公開している

第 1 号（A5 版　本文 84 頁カラー）

論考

一般社団法人設立の背景 …… 佐藤信之
住民主体のまちづくりとその背景…… 田中　人
千葉モノレールの経営再建スキーム…… 原　潔
最近の銚子電鉄向後功作
ひたちなか海浜鉄道湊線　魅力と現状…… 吉田千秋

鉄道法律相談 …… 小島好己

報告

交通環境整備ネットワーク　創立総会

資料

津軽鉄道ダイヤ／財務データ
津軽鉄道沿線散策マップ
北陸信越運輸局シンポジウム資料

第 1 号　全内容　https://ecotran.or.jp/article/review1/index.html

第 2 号（A5 版　本文 92 頁カラー）

論考

北陸の鉄道巡り …… 唐崎好彦
十和田観光電鉄の現状について…… 後藤崇輔
営業収支からみる地域鉄道事業の実態…… 原　潔
三岐鉄道の”ひと駅いちテーマ”…… 入江　聡
公募副社長半年 …… 松本孝徳
鉄道法律相談　「ワンマン運転と安全配慮義務」…… 小島好己
講演録「公募社長サミット in 東京」
第2号全内容
https://ecotran.or.jp/article/review2/index.html

第3号（A5版　本文112頁カラー）

この号より『地域鉄道を考える』から『地域交通を考える』に表題を変更する。

監事　長瀬博氏を偲んで …… 原　潔
報告
東日本大震災による鉄道被災と代替バス…… 入江　聡
「国際興業のコミュニティバス小史」
～17年間・10自治体に及ぶ個性溢れるコミュニティバスの歩みと今後～
…… 後藤崇輔、高橋俊和
講演録
第3回地域鉄道フォーラム「地域鉄道の安全防災対策について」
資料
十和田観光電鉄(十鉄)の存廃論議
長野電鉄屋代線の存廃論議
名鉄蒲郡線の場合
えちぜん鉄道の場合
JR大船渡線では
第3号全内容　https://ecotran.or.jp/article/review3/index.html

第4号（A5版　本文96頁カラー・モノクロ混在）

この号より巻頭言を設ける。

巻頭言　藤井彌太郎先生からのメッセージ
報告
東日本大震災により被災した鉄道の復旧…… 入江　聡
ポルトガル・リスボンの電車たち…… 高橋敏昭
鉄道法律相談　「プラットホームの安全確保」…… 小島好己
基幹的公共交通機関として維持整備が始まった
アルピコ交通・松本電鉄上高地線…… 原　潔
日本の蒸気機関車が全廃になった頃…… 佐藤英明

講演録
　第4回地域鉄道フォーラム「全国公募鉄道社長サミット in 東京」

第4号全内容
https://ecotran.or.jp/article/review4/index.html

第5号（A5版　本文82頁モノクロ）

巻頭言　　お福分け……矢ケ崎紀子
論考
　十和田観光電鉄線の鉄道代替バスへの移行について……柳下　浩
　ローカル鉄道・地域づくり大学……入江　聡
　ベトナム首都ハノイ・地方都市交通事情点景……五関一博
　鉄道法律相談「危険への接近」……小島好己
第5回地域鉄道フォーラム講演録「地域鉄道の再生・活性化に向けて」
追悼　藤井彌太郎先生を偲んで……原　　潔

第5号全内容
https://ecotran.or.jp/article/review5/index.html

第6号（A5版　本文142頁モノクロ）

　この号より表紙デザインを一新、英文目次を添付する。

巻頭言……宿利正史
論考
　地域鉄道評価についての考察とその課題……坂本成良
　鉄道復旧への取り組み～東日本大震災から3年～……入江　聡
　両備バスの歴史とお客様にご利用いただくための取組み
　～西大寺鐵道から未来型バス「SOLARVE」まで～……豊田　賢
　今後の観光と交通～地域鉄道はワンストップサービスの軸……向後功作
　上下分離方式による地域鉄道の再生……原　　潔
　フランス鉄道の覗き見……小島好己
　地域鉄道の安全の確保、活性化のための行政の取り組み……猪狩浩伸
鉄道法律相談「認知症患者による事故」……小島好己
ニュース『なぎさのランウェイ』がグランプリ
第6回地域鉄道フォーラム講演録
「女性の視点で語る鉄道の魅力・その活性化」

第6号全内容
https://ecotran.or.jp/article/review6/index.html

第7号（A5版　本文198頁モノクロ）

巻頭言「地域公共交通とソーシャル・キャピタル」……宇都宮浄人
論考
都市鉄道の4つの混雑とその相互関係……森田泰智
モノレールの現状……日野祐滋
創立20周年を迎えた長電バス　～歴史と営業関係の取り組みを中心に～
……山本典臣
地域鉄道活性化を目指したソーシャルネットワーキングサービス（SNS）
活用の取り組み……藤井大輔
データで比較する地域鉄道……入江　聡
地域鉄道公募社長の実績評価……原　　潔
若桜鉄道公募社長となって1年……山田和昭
台湾国鉄との姉妹鉄道提携について……鳥塚　亮
地域鉄道の安全性の向上・活性化のための行政の取組……渡邉慎太郎
大五郎、津軽に立つ……水無田気流
鉄道法律相談「鉄道営業法第37条違反」……小島好己
第7回地域鉄道フォーラム講演録　ー暮らしと鉄道ー

第7号全内容
https://ecotran.or.jp/article/review7/index.html

第8号（A5版　本文190頁モノクロ）

巻頭言「地域と共に活かされ、報われる鉄道を目指して」……澤田長二郎
論考
バス
旅客需要の創造～人口減少社会に向けてのチャレンジ……吉田　平
都市鉄道
駅の案内サイン～設置基準と事例～……入江　聡
地域鉄道
三江線を尋ねて……平田一彦
公共交通を生かした地域づくり活動の10年～わたらせ渓谷鐵道を中心に～
……佐羽宏之
上毛電鉄友の会の活動について……塩島　翔
ふるさと納税活用による地域鉄道活性化策～五所川原市・津軽鉄道コース～
……澁谷房子
海外の鉄道
欧州の鉄道……佐藤由祐
国際鉄道技術専門見本市（Inno Trans 2016）レポート」……山口禎一
鉄道営業
「明治期における旅客鉄道運賃・料金の変遷……原　　潔

連載：鉄道法律相談
「停車すべき駅に列車を停車させなかったときには罪？」…… 小島好己
講演録　地域鉄道フォーラム 2016「地域鉄道の価値を考える」

第 8 号全内容
https://ecotran.or.jp/article/review8/index.html

第 9 号（A5 版　本文 184 頁モノクロ）

本号より鉄道写真詩コンテストの作品集の掲載を行う。

巻頭言「四国の鉄道と鉄道特性」…… 泉　雅文
論考
バス
平成 23・24 年の国際興業株式会社「飯能営業所」の存廃問題の経緯について
…… 後藤崇輔・白瀬雄一
バス停標識表示ガイドライン Ver1（私案）
～見やすく分かりやすいバス停をめざして～…… 入江　聡
地域鉄道
私鉄・第三セクターにおけるビール列車の運行形態について
…… 塩島　翔
三江線全駅訪問自転車ツーリング～乗って、巡って、撮って、のんびり旅～
…… 高橋敏昭
観光と交通
青梅市の観光と交通 …… 早川伸二
海外の鉄道
台湾鉄道事情 …… 唐崎好彦
エストニア・ラトヴィアの交通事情…… 平田一彦
シベリア横断「ロシア号」の旅…… 入江一也
鉄道営業
大正から昭和・終戦に至る旅客鉄道運賃・料金の変遷…… 原　　潔
連載：鉄道法律相談「鉄道の音と商標」…… 小島好己
講演録　地域鉄道フォーラム 2017「写真と詩で伝える鉄道の魅力」
作品集　鉄道写真詩コンテスト 2017

第 9 号全内容
https://ecotran.or.jp/article/review9/index.html

第 10 号（A5 版　本文 240 頁モノクロ）

表紙に鉄道写真詩コンテスト作品を掲載する。

巻頭言「魅力ある沿線・地域づくり」…… 安藤隆司

特集「タクシー」
国際自動車の新たなるチャレンジーホスピタリティ・ドライビング Km
～お客さまの笑顔を私たちの喜びとして…… 小林一雄
タクシーのインバウンド対応について…… 久松　宏
タクシーの現状と将来の姿を考える…… 下村仁士
論考
参画型鉄道存続活動を興すために―住民に求められる要素・構造―
…… 山中　真
地域の交通計画づくりを担う人材育成…… 入江　聡
仙台空港の民営化と２次交通、着地型観光振興について…… 濱　勝俊
上下分離経営・オープンアクセスによる寝台夜行列車復活への提案
…… 堀内重人
ローカル鉄道奮闘記
既成概念との闘いの９年間…… 鳥塚　亮
鉄道短歌解説
『連載　歌人の最寄駅』注釈考…… 塩島　翔
海外の鉄道
ピレネー紀行 2017 …… 平田一彦
ボゴタの BRT とメデジンの都市交通施設整備…… 日野祐滋
連載：鉄道法律相談「第４種踏切道の改良」…… 小島好己
講演録　地域鉄道フォーラム 2018「鉄道と音楽」
鉄道写真詩作品　鉄道写真詩コンテスト 2018 の開催結果と作品

第 10 号全内容
https://ecotran.or.jp/article/review10/index.html

第 11 号（A5 版　本文 224 頁モノクロ）

本号より電磁版はカラーで公開を行うこととする。

巻頭言「グレタ トゥーンベリさんと地域交通」…… 青木真美
特集「鉄道と観光」
『外国人観光旅客を対象とした地方部における鉄道利用促進に向けたガイドライン』の策定について…… 観光庁外客受入担当参事官室
沿線観光地（受け入れ側）の立場から見た鉄道事業者
～青梅市の事例を中心として～ …… 早川伸二
九州における観光列車の取り組みと課題 …… 下村仁士
鉄道と観光～嵯峨野観光鉄道の取り組み～…… 井上敬章
地域がつくる「観光鉄道」～津軽鉄道～ …… 澁谷房子
論考
案内の改善で公共交通の利便性を高める …… 横山光政

規制緩和と格安航空会社の展望　～スターフライヤーの事例を通して、わが国の格安航空会社を考える～ ····· 堀内重人
立地適正化計画における誘導区域設定時の公共交通との関連性···· 入江　聡
輪行紀行
自転車で東北を一周してみたら約 3000㎞ 走ることに····· 高橋敏昭
海外の鉄道
ベネルクス 2019····· 平田一彦
連載：鉄道法律相談
業務上過失致傷罪 ····· 小島好己
講演録：地域鉄道フォーラム 2019「鉄道と映画」講演録
作品集　：鉄道写真詩コンテスト 2019

第 11 号全内容
https://ecotran.or.jp/article/review11/index.html

巻頭言集

会報『地域交通を考える』第4号（2012年11月）より有識者の方々から巻頭言のご寄稿を頂いている。プロフィールは、掲載当時のもの。

小目次

1）2012年第4号…… 慶應義塾大学名誉教授　藤井彌太郎氏　82
2）2013年第5号…… 首都大学東京特任准教授　矢ケ崎紀子氏　83
3）2014年第6号…… 東京大学公共政策大学院客員教授　宿利正史氏　85
4）2015年第7号…… 関西大学経済学部教授　宇都宮浄人氏　89
5）2016年第8号…… 津軽鉄道株式会社　代表取締役社長　澤田長二郎氏　93
6）2017年第9号…… 四国旅客鉄道株式会社　取締役会長　泉　雅文氏　97
7）2018年第10号… 名古屋鉄道株式会社　代表取締役社長　安藤隆司氏　101
8）2019年第11号…… 同志社大学商学部　教授　青木真美氏　106

1）2012年第4号　慶應義塾大学名誉教授　藤井彌太郎氏

いまの交通市場の中で、地域鉄道は、一方ではマス・トランジットの役割を少なくとも地方主要都市で果たせるように経営と整備を進め、一方ではすでに保持してきた鉄道資産を活用する運営を図らなければならない状況にあるわけだ。

生活交通の市場は、明らかに人口や産業・社会施設の配置など、地域社会のあり方によって左右される。

観光交通を開発するとしても、保存鉄道でよしとするのでなければ、アクセスを含めて地域の観光開発施策が元になって展開することができる。

計画面でも財政面でも、地域分権化や補助金一括交付のように地域の選択の尊重に移行する現在、鉄道は地域社会から必要として選ばれるものでなければならない。

本会が、地域社会と鉄道やバスの対話や情報の場として活用されることを期待したい。　　平成24年6月1日

藤井彌太郎　氏

慶應義塾大学　名誉教授

我が国交通経済の第一人者。慶應義塾大学では、商学部教授、商学部長、メディアネット所長、図書館長等を歴任。その後帝京大学経済学部教授、財団法人運輸調査局評議員、日本交通学会会長を務める。国の運輸政策審議会ほか各種交通政策の委員としてもご活躍。平成8年に交通文化賞受賞。現代交通政策（東京大学出版会）、鉄道業界（教育社）ほか著述多数。
国鉄の時代に国鉄2万キロ全線を完乗、慶應義塾大学鉄道研究会の OB であり、商学部教授時代にはその会長も務め、鉄道ものしり読本（廣済堂）の監修を行うほどの生粋の鉄道ファン。
平成21年5月15日開催の当法人の創立総会には、ご来賓としてご祝辞をいただきました。

2）2013年第5号　首都大学東京特任准教授　矢ケ崎紀子氏

お福分け

地域鉄道と食の関係が気になるこの頃です。
根っから食いしん坊なせいばかりではないと思うのは、いすみ鉄道の観光急行列車キハ28車内の「レストラン・キハ」で楽しむ「イタリアン・ランチクルーズ・トレイン」が好調だったり、ＪＲ九州の豪華&美食列車「ななつ星 in 九州」やＪＲ東日本の全席レストラン空間の新型列車「TOHOKU EMOTION（東北エモーション）」（八戸線）が始動するニュースに接するからでしょうか。

いずれも地元の食材やシェフにこだわり、車窓からの風景も素敵なスパイスにして、人々の心と胃袋を虜にしています。いすみ鉄道の「イタリアン・ランチクルーズ・トレイン」は試乗&試食の機会を頂き、地元の若手シェフが地元素材をふんだんに使って、とても誠実に美味しいイタリアンをつくっており、その配膳のタイミングも見事でした。
もっとも、何より試乗客をびっくりさせたのは、社長自ら狭い通路を巧みに使って飲み物のサーブをしてくださったことでしょう。キハ28車内が、一瞬、飛行機の中に見えました。

こうした最近の取組ばかりではなく、地域鉄道は昔から地元の食と密接な関係でした。

津軽鉄道のストーブ列車もそうです。地域鉄道に乗って、のんびりと地元の美味しいものを食べ、呑み、移りゆく車窓を肴に同行者と楽しく語らう。これは、なかなか贅沢な時間の過ごし方ですので、もっと多くの方々に楽しんでほしいと思います。

ゆくゆくは、訪日外国人の方々にも、こうした楽しみ方をお福分けしたいものです。

観光庁の調査によると、日本に旅行に来た外国の方々は、次回の訪問で、日本食を食べること、温泉、ショッピング、自然・景勝地の観光、四季の体感（花見、紅葉、雪など）、旅館宿泊などをしてみたいと回答しています。

これらの項目のなかには、地域鉄道がまとめて提供できるものもあります。日本に初めて来る外国人は東京・富士山・京都といったゴールデン・ルートを好みますが、二回目以降の人々は「日本らしいこと」を求めているのであり、私たち日本人が楽しみにしていることをお福分けする発想もよいのかもしれません。

いつか、日本人と訪日外国人が同じ車両のなかで、仲良く、四季折々の風景を愛で、地元の美味しいものを楽しんでいる光景が繰り広げられるのではないかと夢想している次第です。

矢ケ崎紀子 氏

首都大学東京　都市環境学研究科観光科学域
特任准教授。

2008年から2011年国土交通省観光庁参事官として観光経済を担当。
国土交通省交通政策審議会委員、株式会社日本総合研究所　総合研究部門上席主任研究員としても活躍。観光、地域経営、地域の活性化をテーマに数多くの提言を行なってきています。
2012年からは国土交通省の「地域鉄道の再生・活性化等研究会」の座長を務めており、本年6月には当法人が主催する地域鉄道フォーラムでご講演をいただきました。

3）2014年第6号　東京大学公共政策大学院客員教授　宿利正史氏

もう4年半ほど前になりますが、日本の新幹線の導入を働きかけるため、米国フロリダの州都タラハシーを訪れ、クリスト知事（当時）と面会した折に、「フロリダはかつて鉄道王国だった」と聞き、不思議な感じがしたことを良く覚えています。

グランドキャニオン
2014年9月　筆者撮影

今の私たちにとって、米国はまぎれもなく「自動車王国」であり、「航空王国」であって、鉄道の影は薄く、高速鉄道計画も未だ実現に至りませんが、先日、その米国で思いがけなく「鉄道」に出会いました。それはグランドキャニオンのサウスリム・ヴィレッジで、丸太造りの駅舎と堂々たる蒸気機関車を見かけたことです。

話によれば、もともとアリゾナ州ウィリアムズ近くの鉱山用に造られた鉄道が、1901年に旅客鉄道としてグランドキャニオンまで建設され、当時は大人気だったようですが、1968年に、最後の一月間の乗客がわずか200人という状況下で廃止され、その後21年を経て1989年から運行が再開されたということでした。

同木造駅舎　2014年9月　筆者撮影

残念ながら乗車する機会はありませんでしたが、今では、ウィリアムズとグランドキャニオン間1日1往復ながら、人気のある観光鉄道として、グランドキャニオン観光に一役買っていることが実感されました。

廃止された路線が、新たに甦って活躍しているということでは、今年の1月に訪れた南仏ニースのトラム（路面電車）が思い出されます。

1953年に市内の全ての路線が廃止されたものの、2007年に新たに運行を開始したトラムは、車両が美しくデザインされ、さらに、街の景観に配慮して、市の中心部では架線を使わずにバッテリーで走行する方式が採用されていました。

ニース　2014年1月　筆者撮影

同　2014年1月　筆者撮影

半世紀を超えてのトラムの再生は、交通渋滞などにより陳腐化しかけていた「ブランド」の生き返りをかけて、街の景観の修復事業と同時に実行されたプロジェクトで、初めて同地を訪れた私には、街と交通が見事にマッチして、コート・ダジュールの中心都市ニースの魅力を一層高めているように思えました。

7月に航空関係の学会に出席するため滞在したボルドーでも、街の中心にあるホテルと郊外の会場との行き来で、連日のようにトラムのお世話になりました。券売機の使い勝手が悪い点を除けば、とても快適で、かつ、いかにもお洒落な姿で、思わず何回もカメラのシャッターを切ってしまいました。ボルドーのトラムも、市の中心部の歴史地区では架線がない第三軌条方式で、世界遺産の街並みに、なお一層の彩りを添えていました。かつてワイン貿易で大いに繁栄したこの港町は、18世紀から19世紀にかけて都市計画に基づいて調和のとれた美しい街並みが整備されたものの、その後黒くススケて精彩を欠いていたのを、30年程前から修復・再生に取り組み、2007年には「月の港」として世界遺産登録を得ました。

「眠れる美しき街」と言われたこの街の再生・再開発と併せて、既定の地下鉄計画を破棄してトラムの導入を決定したという経緯に、市民や行政当局のこの歴史ある美しい街に対する愛情や誇り、それに賢明さが見てとれます。

ボルドー　2014年7月　筆者撮影

同　2014年7月　筆者撮影

これらの事例については、いずれも世界的に有名な観光地や都市のケースではないかとの見方があるかもしれませんが、ニースは人口35万人、ボルドーは人口24万人の都市であり、その域内の交通機能として、また、都市機能としてトラムの計画・整備がなされたものであって、その本質のところは、日本に置きかえてみても決して特殊なものでも、異質なものでもないはずです。

加えて、見逃してはならないのは、交通手段としての鉄道やトラムが、それ自体魅力的な観光資源として、はたまた、それぞれの都市や地域を彩り、特色づけるシンボルの一つとして、大きな役割を果たしていることです。

日本でも、富山市の LRT（路面電車）「富山ライトレール」は、廃線が検討されていた JR 富山港線を再活用してスタートしたものです。

平成19年に私が立法に携わった「地域公共交通活性化・再生法」の国会審議には、公共交通を軸としたコンパクトなまちづくりを目指す富山市の森市長に参考人として出席していただき、法律の成立後は、この法律の適用第一号として、全国で初めて上下分離方式により、富山市の中心部で富山地鉄の路面電車の環状線化が実現しました。

いよいよ来年春には、富山駅北側のライトレールと南側の富山地鉄の路線を

接続する事業の第1期部分が完成する予定と聞いており、北陸新幹線の開業ともども期待がつのります。

「観光鉄道」、「観光列車」についても、九州における多彩な取り組みをはじめとして、目が離せなくなりました。この夏、25年振りに金木から五所川原まで乗車した津軽鉄道も、奥津軽地方に無くてはならない存在として、立派に頑張っていました。

紙面の都合もありここでは具体的なことは控えますが、鉄道は、たとえ廃止されてしまった路線であっても、その駅舎や車両、車庫、線路敷など、それぞれがその鉄道がかつて活躍していた地域や街の生い立ち、歴史を今に伝えることができる遺産です。

津軽鉄道「走れメロス号」
2014年7月　筆者撮影

同　2014年7月　筆者撮影

素晴らしい「デザイン」によって鉄道の魅力と可能性を高め続けておられる水戸岡鋭治さんが、以前私に語られた「どのようなローカル鉄道でも、廃止路線でも、必ず活かしようがある。」という一言が忘れられません。

地域の公共交通サービスを確保し、改善するための政策は、交通政策基本法の制定や、地域公共交通活性化・再生法の改正、予算措置の拡充など、その充実・強化が図られつつあり、喜ばしい限りです。

ただ、「行政」という機能に本来的に内在するある種の制約として、「交通政策」には交通政策としての、また、「観光政策」や「まちづくり政策」にはそれぞれの、いわば守備範囲とでも言うべき枠組みが存在することもまた事実です。

これからの時代、自分たちの地域や街に誇りを持ち、持続可能な形でその魅力を高めていきたいと考える住民や行政当局には、実は何がその地域に固有の、

あるいは独自の貴重な資源でありポテンシャルであるのかについての“目利き”とともに、場合によっては既存の政策の枠や固定観念を超えたところで、実行すべきメニューを選択し、その実現に向けて行動する覚悟と努力が求められている、と感じています。

宿利正史 氏

東京大学公共政策大学院客員教授、国際高速鉄道協会（IHRA）理事長、当法人会員。

1974年運輸省（現国土交通省）入省後、在インドネシア日本大使館一等書記官、内閣法制局参事官、鉄道局業務課長、大臣官房総括審議官、自動車交通局長、総合政策局長、大臣官房長、国土交通審議官、国土交通事務次官等を歴任。陸、海、空すべての運輸行政に携わり、様々な新機軸を打ち出すと共に国際交渉等その活動は国際的。2013年に成立した交通政策基本法の礎を造る。

4）2015年第7号　関西大学経済学部教授　宇都宮浄人氏

地域公共交通とソーシャル・キャピタル

地域公共交通のサービス縮小が続いて久しい。路線の存続に向けてさまざまな取り組みが行われるようになったが、多くの地域公共交通が今なお厳しい状況に置かれている。ただ、地域における公共交通の役割は、単に事業者に利益をもたらすか否かではなく、地域社会全体への貢献度合いに依るという考え方も徐々に浸透している。

地域社会全体の効果を判断するための方法として、費用便益分析という手法がある。鉄道建設などには国土交通省のマニュアルがあり、一定のルールに基づき、社会的便益の定量的な把握ができるようになっている。

問題は、地方圏の地域公共交通となると、マニュアル通りの費用便益分析では、投資に対する社会的便益が社会的費用を上回らないケースが多いことである。その理由の一つは、比較的費用面は明確なのに対し、本来社会的便益とし

て考慮すべき要素が、計算から除外されているためである。鉄道でいえば、例えば二酸化炭素排出量の削減効果や交通事故の抑制効果は一応社会的便益として考慮されるものの、「存在効果」、「集積効果」などは、マニュアルでも言及されつつも計算されることはない。「健康増進効果」なども、計算不能な便益として考慮されないのである。ただし、本稿では、こうした費用便益分析の限界についてこれ以上深入りはしない。

ここで取り上げる概念は、ソーシャル・キャピタルという、従来の便益計算とは別次元の視座である。具体的には、地域公共交通がソーシャル・キャピタルの醸成に寄与するのではないかという論点を、現時点での研究成果を踏まえつつ、考えてみたいと思う。

そもそも「ソーシャル・キャピタル」とは何であろうか。

ソーシャル・キャピタルは、交通施設や水道、電気といったインフラとしての社会資本と区別するため、日本語では「社会関係資本」と訳される。ソーシャル・キャピタルの定義は、国際的にみても必ずしも定義が明確に定まっているわけではないが、今日の一連のソーシャル・キャピタル論の提唱者であるアメリカの政治学者ロバート・パットナムは、ソーシャル・キャピタルを「信頼・規範・ネットワーク」と位置付けた。「規範」はお互い様という意味での「互酬性」とも言い換えられる。いわば「絆」である。しかも、このようなソーシャル・キャピタルは、一般に安定的な経済活動や社会生活を支える機能があるとされ、経済社会の発展にとって重要な要素であることがわかっている。

こうした人と人の間の関係性に着目した概念は、当然のことながら、個々人の移動手段となる交通のあり方と密接に関わる。特に地域公共交通の役割は、単なる移動手段という面だけではなく、人と人との関係をつなぎ、地域社会を支えるという面も考えられる。例えば、東日本大震災により鉄道が遮断された地域で、「つなげよう、日本」という合言葉の下、鉄道復旧に尽くした人の思い、再開したときの地元の人々の喜びは、移動時間の短縮、二酸化炭素排出量の削減などとは別次元の何かがあったように思われる。

ただし、このような人と人とのつながりが、公共交通の存在によってどの程度もたらされるものなのか、世界的にみても専門家の研究も少ない。とはいえ、研究されていないから無視してよいというものではない。そこで、筆者は、過去に内閣府などが行ったマクロのアンケート調査や自らが実施した特定地域のアンケート調査を用いて、ソーシャル・キャピタルと地域公共交通の関係の検証を試みた。

まず、大都市圏を除く県別のマクロデータでみると、ソーシャル・キャピタ

ルのうち、人々の「つきあい・交流」の程度あるいは人々の「社会参加」の程度と、それぞれの県のバスのサービス水準の代理変数（一人当たり走行キロ）には、何らかの相関関係があるということである。つまり、「つきあい・交流」あるいは「社会参加」が盛んな県では、バスのサービス水準が高いという結果である。「信頼」の程度を示すデータとは何の関係も見いだせなかったが、つきあいや交流が生まれ、あるいは社会活動に参加するために、交通という移動が不可欠であるということを考えれば、納得のいく結果に思われる。

同じように県別の自家用車の保有台数（一人当たり）とソーシャル・キャピタルの関係をみると、自家用車の保有台数も「社会参加」の程度と相関しており、自家用車も地域公共交通同様モビリティを提供する手段として無視できないということを示している。もっとも、自家用車の保有台数は、「つきあい・交流」の程度とは相関せず、「信頼」に対してはマイナスの関係が明確に示された。つまり、自家用車保有の多い県は、「信頼」関係が希薄というものである。結果の解釈は慎重に行う必要があるが、自家用車が基本的にプライベートな乗り物であるというところに由来しているとも考えられなくもない。

一方、具体的なケーススタディとして、実際に公共交通のクオリティが劇的に改善された富山ライトレールの沿線住民のアンケートも行った。かつての JR 富山港線から富山ライトレールによる変化を肌で感じた人のミクロデータである。具体的には、富山ライトレールの導入が「自分の行動」や「他人との関わり合い」に影響を与えているかどうかについて、郵送調査で実施した。

この結果をみると、まず富山ライトレールの導入によって「自分の行動」に何らかの変化があったと答えた人は、回答者のうち半分以上を占めた。具体的な変化の内容は、「自家用車に乗る回数が減った」が多いが、「習い事やクラブへの参加が増えた」、「地元の祭や行事への参加が増えた」、「ボランティア、NPO・市民活動への参加が増えた」、「観劇・スポーツなど娯楽に行く回数が増えた」という項目を選ぶ人も少なくなく、これら４つの選択肢のいずれかを答えた人を一括りに考えると、約4分の1の人が何らかの社会的な活動を活発化させたことになる。まさしく、ソーシャル・キャピタルの形成へのきっかけになっている。

さらに、「他人との関わり合い」の変化に関する質問に対してみると、さすがに「特に変化なし」が3分の2を占めたが、さはさりながら、何らか他人との交流が増えたと答えた人は3割を超えた。変化の内訳は、「友人・知人と会う回数が増えた」が2割と最も多いが、70歳以上の人において「親戚・家族に会う回数が増えた」という人も少なくない。また、自分の行動として「各種活動に積極

的に参加するようになった」人に対象を絞ってみると、「他人との関わり合い」で何らかの変化があった人は6割を超えた。その場合、「友人・知人と会う回数が増えた」ケースが多いのは容易に予想できるが、「新たな知り合いが増えた」という人も17%になっているところは興味深い。また、自家用車に乗る回数が減らした人が、友人・知人と会う機会や、新たな知り合いを得る機会を増やしているという結果も出ている。自由記述欄をみると、自家用車に乗らない場合は、お酒が飲めるということも影響しているようだ。

このように、JR の一支線を富山ライトレールに転換したことが、沿線住民に、各種活動の積極的な参加を促し、友人・知人と会う頻度を増やし、あるいは、新たな知り合いを増やすことが検証されている。つまり、公共交通のサービス改善が、ソーシャル・キャピタルを高めるということを示唆するものなのである。

人と人とのつながりが経済活動や社会生活にとって重要であるということに異論はないと思う。もし、地域公共交通が、ソーシャル・キャピタルの形成に大きな役割を担うのであれば、マニュアル上計算された社会的便益のみで公共交通の存廃を議論することは、判断ミスを導きかねない。地域の公共交通を考えるためには、既成の発想にとらわれず、広く深く、しっかりと考える必要がある。

宇都宮浄人　氏

関西大学経済学部教授

1960 年兵庫県生まれ。茨城県立水戸第一高校、京都大学経済学部卒。
1984 年日本銀行に入行、同行調査統計局物価統計課長、金融研究所歴史研究課長等を歴任。
2011 年より現職。

著書に、『地域再生の戦略―「交通まちづくり」というアプローチー』（ちくま新書・2015）、『鉄道復権―自動車社会からの「大逆流」―』（新潮選書・2012、第 38 回交通図書賞受賞）、「路面電車ルネサンス」新潮選書・2003、第 29 回交通図書賞受賞）など。

5）2016年第8号　津軽鉄道株式会社　代表取締役社長　澤田長二郎氏

地域と共に活かされ、報われる鉄道を目指して

早いもので、津軽鉄道株式会社　代表取締役社長に就任してから 12 年になります。

当社は、全線開業してから年齢にして 86 歳、私が 76 歳と双方老齢です。折角の機会を頂きましたので、私が鉄道業に関与するに至った経緯と、今も大切にしている当時の励ましのメッセージを紹介いたします。

☆　　☆　　☆

2004 年（平成 16 年）4 月に 46 年振りに故郷、青森県五所川原市に回帰しましたが、取り敢えず一年間は無色（職）透明、サンデイ毎日の生活とし、その後はセカンドライフの選択肢の一つとして、故郷活性化のために何かできる事をしようと考えておりました。

偶々、日刊紙「東奥日報」のコラム「ティータイム」にその辺の事情等を寄稿していた時期に、ミニＳＬ愛好者団体の（社団）日本ミニクラブ会長栗山弘氏（故人）の自主制作で、元国鉄の運転士、大石和太郎氏（東海道新幹線開業の新大阪駅発一番列車、ひかり 2 号を運転、高校教諭経験もあり、鉄道・船舶・飛行機の運転免許保持と聞く）が撮影の 16 ㎜映画「津軽の鉄道」を弘前で観賞する機会がありました。

私は、津軽の先人達が地方産業の発展、教育振興を願い、私財を投げ打ち、苦労して鉄道を敷設した事に感動し、映画からの帰路に、知人でもある津軽鉄道社長、三和満氏を訪問し、映画での感動をお伝えしました。

鉄道事業の状況、地域活性化等に話が及んだ後で、三和さんから”故郷のために是非、津軽鉄道経営を手伝って欲しい”と強く要請され、2004 年（平成 16 年）11 月に取締役に就任致しました。

取締役として、当分の間、経営のお手伝いの積りで居りましたところ、12 月 9 日に開催された取締役会に於いて、三和社長が突然勇退を表明し、後任に私を指名したのです。

全く予想外の展開で、私は鉄道業については素人ですし、津軽鉄道の経営状態も良く知らず、心の準備もできていなかったのですが、祖父の平山為之助が初代社長であったこと、又映画「津軽の鉄道」を観るに至った偶然、その他奇縁とか運命的なものを感じ、代表取締役社長就任を受諾致しました。

社長に就任後、友人他多くの方々から心温まる励ましの言葉を賜りました。
感謝の意を込めまして、下記に学友、バドミントン（38 年卒組）部員その他からいただいて当時のメールを抜粋してご紹介させて頂きます。

☆　　☆　　☆

◯地方鉄道会社は大変な様ですが、夢を持って地域社会を巻き込み、再建に頑張って下さい。アイデイアの一つでも出し、貴兄を応援したいと思っています。

◯鉄道会社の再建の件ですが、商社出身の人は大体資金計画を中心に考えますが、現在、資金調達出来ても、本業が損益分岐点を超えない限り資金調達が必要になる。やはり、しっかりした本業の再建策を立案し、それを実行して行かない限り、資金不足の堂々巡りになるのではないでしょうか？

◯私からの現時点でのメッセージは、社長就任には疑問符付です。再建社長は大変な仕事です。まして、民間鉄道会社の再建！65 歳という年齢と債務保証というリスクを考えれば？？？です。それでも、貴兄がやらねばならぬ、やるというのであれば、「津軽のじょっぱり」で頑張ってください。38 年組が力になれれば幸いです。

◯歴史ある鉄道会社の社長とは意外の驚きでした。インターネットを見ると色々な企画列車があり、「ロマン」を感じます。自治体等からも補助金をどんどん引き出して観光客誘致の企画をホームページ等で紹介して活性化を図って下さい。

◯驚きました。すぐ「雪」と「高倉健」を思い出しました。ご縁とは言え、我々の仲間から、今になって鉄道会社の社長が誕生するとは・・・・。過去の債務、現在の赤字対策等ご苦労があると思いますが、何よりも「故郷に堂々と貢献出来る仕事」に「誇りとロマン」がある様に感じます。地元の若手実業家、企業家の「熱意と知恵」の活用可能性は如何？

◯いかにもロマンがあります。「老後の暇つぶし」とは言えない大仕事でしょうが、故郷への恩返しとしての設定で再建頑張って欲しい。「合理化」の名の下に首切りや減俸等を強行する様な手法ではなく、社員やお客様が喜ぶ形でやって頂きたいものです。38 年組は無給の社外取締役（？）として大いに手助けしたいです。
また、学友、細野　宜昭氏（故人）からは、当社の運行する風鈴列車に掲げる短

冊の短歌をいただきました。

君帰る 津軽の郷に待ちたるは ふるさと列車の存続問題

学友の 苦戦を聞きてゼミテンの 九百キロを訪ね励ます

昭和初期 祖父（等）の輿せしローカル線 君やらずして再建なからむ

冬車 夏は自転車 そのうえに 少子化もありて見通し暗し

ことなげに 遊びし幼日語る君 重要文化財なる平山邸宅

久々の 議論懐かし年経れば 分からぬでもなし君の「じょっぱり」

来し方を 互（かたみ）に語る旧友に 老ゆるを嘆くはひとりとて居ず

☆ ☆ ☆

当社は 1928 年（昭和 3 年）に、「津軽北部開発と津軽半島環状鉄道の敷設促進」を目的に設立され、苦難の工事を経て、1930 年（昭和 5 年）に津軽五所川原・津軽中里間 20.7 ㎞を全線開業しました。

16 ㎜映画「津軽の鉄道」の制作者である栗山弘氏は、この映画の制作を通しての印象として“津軽の先人達の鉄道敷設への思いの強さは驚愕に値する”と話して居られます。その言葉通り、此の地方では、過去に幾つかの鉄道敷設のプロジェクトが企画され、無常にも実現を見ずに幻と化しています。

然し、その夢の崩壊・挫折にもめげずに、幾つかの鉄道敷設が実現し、幾多の苦労の陰で、関係者の努力、地域のサポートにより、今なお生き永らえて居りますが、その一つが「津軽鉄道」です。

先人が苦心して開業させた、この鉄道は、86 年の歴史を通して、地域の産業の発展、経済、教育、文化の振興、地域の近代化に少なからず寄与して来たものと考えて居ります。

乗客数のピークは 1974 年（昭和 49 年）の 256 万 6 千人で、それ以降は、年々漸減が続き、2015 年度では、なんと 28 万人レベル迄落ち込んで居り、まさに危急存亡の危機と申せましょう。

2013 年度から乗客数の減少もあり、当期利益は赤字が続いて苦戦して居ります。

北海道新幹線開業に合わせて、2016 年（平成 28 年）3 月 26 日から新幹線の奥津軽いまべつ駅と当社の津軽中里駅を結ぶ連絡バスが運行されて居りますが、利用客数は伸びておらず現状の分析とその結果により集客に向けての早期対策が必要です。

☆　　☆　　☆

全線開業以来 86 年間の輸送人数累計は、2016 年 3 月 31 日現在で 99,603,508 人となっており、あと 396，492 人で一億人となります。

先ずは早期に一億人を達成し、90 周年に向けて、DMV の導入可能性の追及、空き駅舎の活用、また農業観光、農業の六次化等に挑戦して参りたいと考えて居ります。

地域と共に活かされ、報われる鉄道を目指して、皆様のご支援の程、宜しくお願い申し上げます。

澤田長二郎　氏

津軽鉄道社長

1940年青森県生まれ。
63年一橋大学を卒業し、三菱商事に入社。タイ在住を経て82年に子会社の社長としてオーストラリアに赴任。
94年本店資材本部長、96年関連会社社長に就任、翌年三菱商事を定年退職。
2004年関連会社社長を退任し、青森県五所川原に帰郷。
2004年12月津軽鉄道6代目社長に就任。
現在東北鉄道協会会長、日本民営鉄道協会理事を務める。

6）2017 年第 9 号　四国旅客鉄道株式会社　取締役会長　泉　雅文氏

四国の鉄道と鉄道特性

鉄道特性とは

最近、四国への新幹線導入やローカル線の維持・廃止に関連して「鉄道特性」という言葉を意識する機会が増えた。

定義が厳密に決まっているわけではないが、個人的には、大量、高速、定時の 3 項目を挙げるようにしている。

他にも、省エネ、安全などの項目が入った例も目にする。

ただし、どの項目でも、そんなに突出したレベルの中味ではなく、大量と言っても、16 両編成の新幹線でも 1400 人程度で、船にはかなわない。

高速と言っても、最高 300 ㎞/h 程度で、とても飛行機にはかなわない。

予土線を走る鉄道ホビートレイン

定時と言っても、単線では 5 分くらいの遅れはざらだし、日本以外の国では数時間の遅れが普通という国も多いと聞く。

国鉄民営化の憲法である「日本国有鉄道改革法」第一条には、「…我が国の基幹的輸送機関として果たすべき機能を効率的に発揮させる…」ために、国鉄を民営化すると定めており、「鉄道特性」に磨きをかけることが国鉄改革の目的だ、とも理解できる。

輸送密度（1 日・1 ㎞あたり平均輸送人員）について

最近北海道で大問題となっている、ローカル線廃止は、「大量」という鉄道特性に関係する問題である。

四国でも他人事ではないが、JR 北海道が、今回、バス転換基準とした輸送密度 200 人未満となると、区間の取り方にもよるが、四国では予土線の高知県部分くら

いである。

一方、500 人程度の線区でも、朝の通学時間帯には、300 人の利用がある区間もあり、バスではなかなか代替しづらい。

四国の場合、超閑散線区もない代わりに、札幌都市圏のように輸送密度 4 万人以上という線区もない。

四国で最も輸送密度が高い本四備讃線でも 2 万人程度である。北海道にくらべて、廃止も存続も難しい中途半端な線区だけと言う悩みになる。

1日の乗車人員が約1万2千人の高松駅

四国の鉄道の輸送密度は、概ね 4 千人～5 千人のレベルである。

営業範囲の小さい、琴電や伊予鉄は、このレベルでもぎりぎり採算がとれるが、当社のように営業キロ 800 ㎞ほどになると、設備効率性が下がって、営業赤字にならざるを得ない。

JR 東海の 8 万人を筆頭に数万人規模の輸送密度の鉄道会社が雁首を揃える日本では、輸送密度 4 千人は、鉄道特性落第＝即ち社会的必要性がない、とも思える。

しかし、目を世界に転じてみれば、輸送密度 4 千人はスペイン国鉄のレベルであり、北欧は 2 千人程度、鉄道大国と言われるドイツ、フランスでも 6 千人～7 千人レベルである。

世界的に見れば、4 千人は十分社会的価値があると言える。

もちろん、会社のみでの採算性は厳しいが、公共交通を維持する社会的な適当な仕組みがあれば、十分存在できるのだと思う。

高速性について

昨年 3 月に、函館まで新幹線が延伸し、日本が 4 つの島を中心に構成されているとすれば、四国だけが全くの新幹線空白地域となった。

昭和 48 年に整備計画線に格上げになっていたら、四国にも新幹線が乗り入れていただろう、と思うこの頃である。

しかも、瀬戸大橋ルート（岡山県倉敷市児島～香川県宇多津町）では、駅部等の

新幹線用地の確保、鷲羽山トンネルの一部開削、橋梁部における幹在4線仕様等、一部では準備工事済みである。

岡山～広島間は新幹線で 40 分、片や対岸の松山までは在来の予讃線で2時間半。

新幹線の威力に驚くが、予讃線の場合は、ルートが今治を迂回するため距離も 40 キロほど長いうえに、電化はしているものの単線。

瀬戸大橋橋梁部の準備工事の状況
（新幹線スペース）

さらに「今は山中、今は浜…」であり、半径 400 ㍍以下の曲線も多く、表定速度は 90 ㎞/h 未満となる。仮に山形新幹線のようなミニ新幹線を導入したとしても、短絡トンネルの建設など抜本的な線形改良をしない限り、速達性は向上しない。

ドアツードア性能で自動車に大きく劣る鉄道では、自動車の 2~3 倍の最高速度がなければ速達性があるとは言えない。

高速道路のない時代は在来鉄道でも「速い」と言えたが、高速道路時代の都市間鉄道は新幹線でなければ経営的にも社会的にも意味がない。

だからこそ、「新幹線」が世界中で建設されているのである。

快速マリンライナー

四国では、高速道路があるから新幹線は不要だと言う声も聞くが、100 ㎞/h の自動車、300km/h の新幹線、800km/h の飛行機と、様々な交通手段を上手く使い分けることが、地域の発展、ひいては東京一極集中の是正に繋がるものと確信する。

「乗って残そう」について

人口減少社会の中、四国への新幹線導入などと言ういつ実現するか分からない

ものに力を入れるのではなく、北海道のようなローカル線廃止を防ぐためには、「乗って残そう」運動が必要だという意見も聞こえる。

末端ローカル線だけが存続することはあり得ないだろうから、30 年~50 年先も県庁都市間に在来鉄道線が走っていることが暗黙の大前提だろう。

が、速達性能に劣後した四国の都市間在来鉄道の将来性は、かなり暗いと思う。

また、「乗って残そう」は全くの情緒論である。そもそも交通機関は「便利」だから使うのである。

便利さとは、待たずに乗れる、速い等だけでなく、例えば上高地のような環境保護上の自動車乗り入れ禁止、祭りで飲みたいから車では行かない、大都市の通勤通学のように、車では渋滞するし駐車場がない等々、様々な「便利」さがある。

岡山～松山間を約2時間40分で結ぶ特急しおかぜ

しかし、路線を残すためにわざわざ乗ろうと言う、精神論的運動が長続きするはずがない。

鉄道特性に磨きをかけて、「乗りたくなるようにして残そう」が本当なのである。

泉　雅文　氏

四国旅客鉄道株式会社　取締役会長

1976年　日本国有鉄道に入社
1985年～1986年　運輸省大臣官房国有鉄道部業務課に出向
1987年　国鉄分割民営化により四国旅客鉄道株式会社が発足し、同社人事課長に就任
その後財務部、旅行業事業部の課長を経て1995年～1997年西日本旅客鉄道株式会社財務部次長に出向
1997年　四国旅客鉄道株式会社総合企画本部経営企画室長、2002年同社取締役財務部長、2004年常務取締役鉄道事業本部副本部長兼営業部長、2008年代表取締役専務総務部長、2010年代表取締役社長を経て2016年より取締役会長に就任。

7）2018年第10号　名古屋鉄道株式会社　代表取締役社長　安藤隆司氏

魅力ある沿線・地域づくり

はじめに

当社は明治 27 年（1894 年）、愛知馬車鉄道として創業し、その後、わが国 2 番目の電気軌道を開業しました。以来、郊外への路線拡張と近隣鉄道会社との合併を繰り返し、戦前にはおよそ現在の路線網となりました。

当社が沿線とする愛知、岐阜のうち、愛知県では人口減少社会が進展する中、今のところ、かろうじて減少に転じていませんが、国立社会保障・人口問題研究所が公表した「日本の地域別将来推計人口（2018 年推計）」によると、愛知県でも 2045 年に 2015 年と比べて 58 万人の人口が減少、岐阜県においては 47 万人の人口が減少すると推計されています。これだけの人口が減少するとなると、鉄道の輸送人員への影響は避けられない訳で、とても危機感を抱いています。

このような社会においても地域交通の足として持続的な成長をしていくためには、地域と連携して魅力ある沿線・地域づくりをすることにより、沿線の定住人口と交流人口を増やすことが重要であり、当社は様々な施策を実施しています。

ここでは、近年の当社の取組みについて紹介したいと思います。

沿線都市観光キャンペーンの推進

当社の沿線にある犬山市は、国宝犬山城や国宝茶室如庵などの名所旧跡や古い町並みといった観光資源を有しています。

当社は、2007 年春から犬山市とタイアップして「犬山キャンペーン」を開始しました。犬山城下町における人力車や木曽川での遊覧船の運航を実施するなど、地域が受入体制を整備する一方、当社としては、「犬山城下町きっぷ」・「犬山グルメランチプラン」などの企画きっぷの発売や宣伝活動を行い、多くのお客さまに足を運んでいただいています。

犬山キャンペーンポスター

キャンペーン開始前の 2006 年には 21 万人

であった犬山城の入場登閣者数は、犬山キャンペーンを契機として、年々増加しており、2017 年には 57 万人と過去最高を記録するなど、キャンペーンの効果は着実に表れています。

犬山市の他にも、2009 年からは半田市などと、地域固有の山車や蔵といった観光資源を紹介するキャンペーンを実施しているほか、2011 年からは豊川市、西尾市、岐阜市、2015 年からは岡崎市、2018 年からは常滑市と協力して各地の見所を PR するキャンペーンを実施し、沿線地域との連携を拡大しています。

電車沿線ハイキングの開催

こちらは当社駅を起点に沿線の魅力あふれる観光スポット、季節の花の名所や地元のお祭り会場などを歩いて巡るもので、地域の観光協会や地元企業などの協力を得て、年間約 60 回開催しています。

「予約不要・参加費無料」の気軽さや健康志向の高まりもあり、2017 年は年間で合計 14 万 5 千人の方にご参加いただく人気企画となっています。

沿線ハイキングの様子

地域と連携した拠点駅の整備

一方、拠点となる駅やその周辺の整備では、現在、神宮前駅の開発を計画しています。

神宮前駅は名鉄名古屋駅から電車で最短 6 分、中部国際空港駅から 21 分と利便性が高く、年間約 700 万人が訪れる熱田神宮の玄関口の駅です。

東街区については、『おとなの住みたいまち』をコンセプトに、生活拠点となる駅直結の商業施設と賃貸住宅による複合開発を行います。

また、熱田神宮に面する西街区については『おとなの行きたいまち』をコンセプトに引き続き開発の検討を進めています。

商業施設の開発・リニューアル

駅構内のエキナカ商業施設としては、2014 年に金山駅の商業施設を「μPLAT（ミュープラット）金山」としてリニューアルオープンしました。

飲食店や生活雑貨店などのテナントが入居しており、「身近だけど、少しワクワク、心が華やぐ！毎日“ぷらっと”立寄れる私の場所」をコンセプトに、お客さまと地域に愛される商業施設を目指しています。

μPLAT 金山

賃貸マンションの展開

沿線の住宅開発では、当社は以前から郊外に戸建住宅向け分譲用地の造成を数多く手がけてきましたが、2016 年から、賃貸マンションの新ブランド「meLiV（メリヴ）」シリーズを展開しており、これまで岩倉、栄生、堀田の駅前に建設しました。「meLiV」とは、MEITETSU Living Value の頭文字を取っており、高品質な住環境を提供することを目的としています。

meLiV 岩倉では、1 階に市内の保育園などへ園児を送り迎えする岩倉市保育園送迎ステーションと小規模保育事業所が入居するなど、利便性の高いマンションとなっています。

meLiV 岩倉

リノベーションや資産バリューアップ

また、所有不動産のデザイン性の向上や地域との協働による地域資源の活用を通じて、まちに新たな魅力や価値を創造する取組みも2017年より開始しています。

第一弾として実施した犬山駅西ビルの賃貸マンションでは、ライフスタイル別の異なる住戸にリノベーションしたほか、空店舗区画を子育て世帯向けの住戸へ用途変更しました。

また、1階にはキッズスペースを併設した飲食店を誘致するなど、駅直結という同ビルのセールスポイントを活かし、入居される方に限らず、周辺にお住まいの方、駅を利用される方にとっても魅力的な施設としました。

犬山駅西ビルリノベーション

生活関連事業の展開

生活関連事業の展開による沿線地域の価値向上も進めています。

2017 年度より新たにリハビリ型デイサービス事業に参入したほか、学童保育に習い事の要素を付加したアフタースクール事業や 0 歳～2 歳までの少人数のお子さまをお預かりする小規模保育事業にも参入しました。

リハビリ型デイサービス「名鉄レコードブック」

また、2019 年には温浴事業に参入し、バラエティ豊かな風呂、岩盤浴、リラックスエリア、飲食エリアなどを備えた温浴施設の 1 号店を豊橋市内に開業する予定です。

日本一住みやすいまち、訪れたいエリアを目指して

2016 年に愛知県内 5 ヵ所の祭礼がユネスコの無形文化遺産に登録されました。当社沿線にはこのような価値の高い観光資源が眠っています。

今後も自治体や観光協会と連携し、まだ多くの方に知られていないような沿線の観光資源を発掘・情報発信することで沿線を盛り上げ、拡大するインバウンド市場も含め、更なる誘客に繋げていきます。

中部国際空港アクセス特急「ミュースカイ」

当社グループは、その使命として「地域価値の向上に努め、永く社会に貢献する」を掲げています。

これからも地域と連携して、当社沿線を「日本一住みやすいまち、訪れたいエリア」にしたいと考えています。

安藤隆司（あんどうたかし）　氏

名古屋鉄道株式会社　代表取締役社長

1955年愛知県生まれ。
1978年早稲田大学を卒業し、名古屋鉄道株式会社に入社。
同社人事部、文化レジャー事業本部等を経て2002年から2004年まで名古屋空港ビルディング株式会社に出向。
2004年名古屋鉄道株式会社東京支社長、2008年取締役総務部長、2010年取締役人事部長、2011年常務取締役、2013年代表取締役専務、2015年代表取締役社長に就任。

8）2019 年第 11 号　同志社大学商学部　教授　青木真美氏

グレタ　トゥーンベリさんと地域交通

国連気候行動サミットでのスウェーデンのグレタ　トゥーンベリさんの演説が話題となっている。2019 年 9 月 23 日にニューヨークで開かれた国連気候行動サミットで演説し、激しい怒りの口調で、会議で表明された各国の対応が不十分で、将来世代に禍根を残すことを主張した。

そもそも国連気候行動サミットとは、温暖化についての政策的枠組みである「パリ協定」（世界の平均気温上昇を産業革命以前に比べて2℃より十分低く保ち、1.5℃に抑える努力をすること、できるかぎり早く世界の温室効果ガス排出量をピークアウトし、21 世紀後半には、温室効果ガス排出量と森林などによる吸収量のバランスをとることを長期的目標としている）について、各国に行動計画の明示を求めたもので、グテーレス国連事務総長が「今後 10 年間で温室効果ガス排出量を 45% 削減し、2050 年までに正味ゼロ・エミッションを達成するために、2020 年までに自国が決定する貢献（NDCs nationally determined contributions ）を強化するための具体的、現実的計画」を同サミットで表明することを呼びかけたものである。

現実には依然として世界全体での温室効果ガスの排出は増加を続けているし、アメリカのパリ協定からの離脱（実際には同協定の規定により正式離脱は 2020 年 11 月以降）表明によるハレーションなどの影響があるが、最終的には 77 カ国が 2050 年に温暖化ガスの排出を実質ゼロにすることを表明した。しかし日本は具体的なコミットメントを表明せず、小泉進次郎環境相にも発言の機会はなかった。

このサミットにおいては、欧州の積極的な姿勢が目立っていた。多くの国が積極的に「緑の気候基金」への財源拠出を表明し、国内政策での具体的な取組みに言及している。その背景には 2019 年の夏がヨーロッパでも記録的な猛暑となったことが上げられるだろう。7 月に南から暖気が入り、フランス、ドイツ、オランダ、ベルギーで 40 度を超え各国の国内最高気温記録を更新、イギリスでも 38.7 度となった。これだけなら日本も同様な気温の状況であり、しのげないことはないのではないかと思われるが、ヨーロッパの事情は大いに異なるのである。これまでは最高気温でも 28 度程度で湿度も低く、夏場において家庭や交通機関などでの冷房は必要がなく、ほとんどの場に冷房装置がないことである。冷房が設置されている住居は

5%未満と推計されており、暑さをしのぐことができないのである。過去 500 年のうち最高気温が高かった夏の記録は、ここ 15 年に集中しており、2003 年の熱波ではフランスだけでも 1 万 5000 人以上が亡くなっている。

家屋の構造からみても、景観や気象上の問題から屋外に洗濯物を干さない習慣のヨーロッパでは、ベランダがない集合住宅が多く冷房の室外機の設置が難しい。また万一設置するとしても、室外機からの騒音や熱気の排出について近隣からのクレームが出ると想定される。

つまり、ヨーロッパの人たちは、この夏の日本のような気温の中を「冷房なしで」過ごさなくてはならなかったのである。それが日本と比較して、格段に高い温暖化への意識につながっている。日本では、台風や大雨、強風、竜巻などの異常気象が温暖化によるものとされ、被害を受けた人だけがその脅威を実感し、被害を受けなかった人々にとっては切実なものとしては受け止められていないのではないか。

温暖化対策としては、地域交通についても、具体的な規制が行われている。例えばフランスでは、日中の最低気温が 31 度、夜間の最低気温が 21 度を下回らない場合に「熱波」（日本の真夏日などの定義に類似）と定義され、事前に警報などもだされ、パリなどの大都市圏での排出ガスレベルの規制（汚染レベルの高い車両の乗り入れ禁止やディーゼル車両の通行禁止）が導入されている。

国連がサミットにおいて優先課題として上げたアクション・ポートフォリオでは、省エネの推進、化石燃料から再生可能エネルギーへの移行、全産業を通じた排出量の削減や吸収源の拡大などと並んで、公共交通と都市インフラのキャパシティや弾力性を強化し温室効果ガスの減少をめざすとされている。また、自動車を利用できない都市部貧困層の移動可能性の保証についても、配慮するべき項目として挙げられている。

こうした状況はさまざまな都市の交通政策にも反映され、都心部への自動車流入の抑制や禁止（ミュンヘンなどが検討）、公共交通の利便性の向上とドアツードアのサービスの一貫性（ヘルシンキの Whim サービスなど）、わかりやすい運賃システム（ウィーンの全線年間定期 365 ユーロなど）の具体的な形を取るようになってきている。

われわれはグレタさんの怒りの演説の背景に、かつてない暑い夏を冷房なしで

暮さなくてはならなかったヨーロッパの人々の温暖化に対する切実な実感があることに思いを馳せなくてはならないし、日本における温暖化対策の停滞を深く反省すべきではないだろうか。

同志社大学商学部　教授

青木真美（あおきまみ）　氏

財団法人運輸調査局（現一般財団法人交通経済研究所）研究員、同研究部長を経て2003年より同志社大学商学部教授。
2009年より2011年まで交通政策審議会陸上交通分科会鉄道部会委員、現在公益財団法人鉄道総合研究所理事及び一般財団法人運輸総合技術研究所評議員を務める。土木学会・日本交通学会・鉄道史学会会員。
欧州やドイツにおける都市交通の行財政制度研究の第一人者で、本年『ドイツにおける運輸連合制度の意義と成果』（日本経済評論社、2019年8月）を著す。

②津軽鉄道小史

津軽鉄道 80 周年を記念して 2010 年 8 月に『津軽鉄道小史』を刊行した。(A5 版　140 頁　一部カラー)

目 次

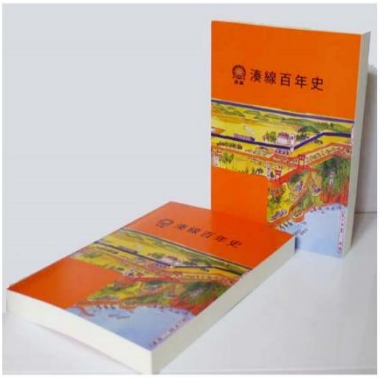
前史　津軽鉄道の前身会社陸奥鉄道
　　建設工事と開業後の状況、陸奥鉄道の買収ほか
第 1 章　津軽鉄道の創業
　　会社設立までの経緯、底なし沼の難工事ほか
第 2 章　昭和 20 年代
　　再建時代、バス事業の不振と経営陣の混乱ほか
第 3 章　昭和 30 年代～
　　設備の改良更新、金木駅列車衝突事故発生ほか
第 4 章　昭和 50 年代
　　国鉄再建策と津軽鉄道の貨物問題ほか
第 5 章　昭和 60 年代
　　国鉄津軽線経営の打診、津軽鉄道の夢ほか
第 6 章　平成時代
　　緊急保全整備事業、サポーターズクラブ設立ほか

③湊線百年史

ひたちなか海浜鉄道株式会社湊線は、2013 年（平成 25 年）12 月に開業 100 周年を迎えたことから、これを記念して『湊線百年史』を発刊すべく資料収集と編纂を進め、2015 年（平成 27 年）4 月に完成をみた。

内容は、湊鉄道時代、企業統合による茨城交通時代からひたちなか海浜鉄道として新たなスタートをしたそれぞれの時代の湊線の状況を解説、巻末には年表や大正 14 年発行の吉田初三郎の手による湊線沿線名所図絵を載せた資料編で構成。

ひたちなか海浜鉄道、書泉グランデ及び当法人で頒布を行う。（頒布価格 2,000 円、A5 版 318 頁　一部カラー）



電磁版を作成し、2019 年 8 月よりネット上で公開を開始した。

電磁版

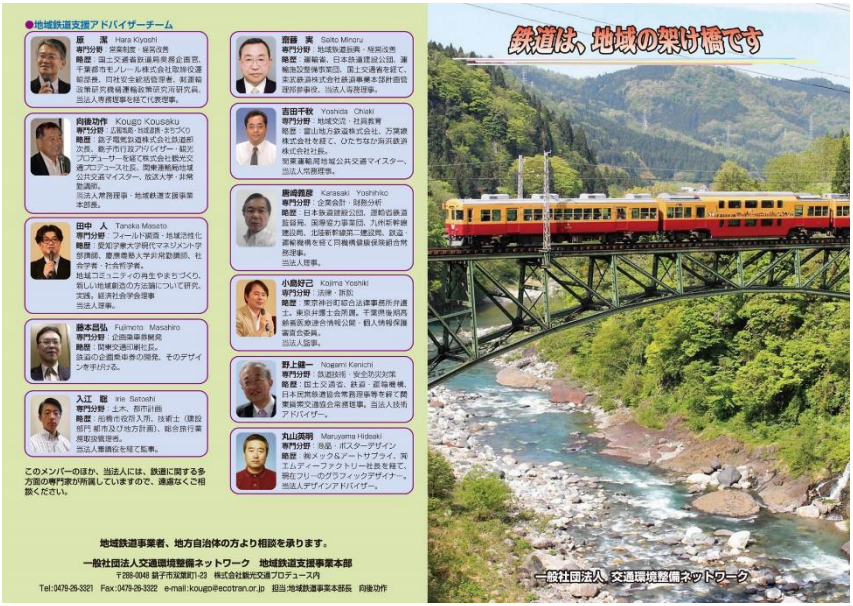
https://ecotran.or.jp/minato100/index.html

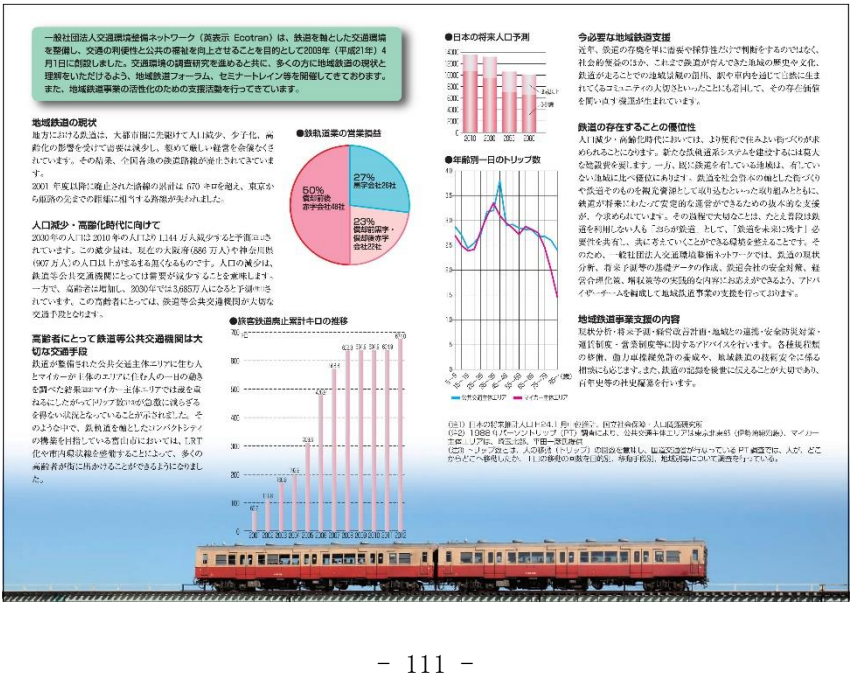
④パンフレット「鉄道は地域の架け橋」

地域鉄道の現状をより多くの方に知っていただくため、2013 年よりパンフレット「鉄道は地域の架け橋」を刊行している。

2013 年版（A5 版　6 頁仕様　カラー）Ver1

2015 年版（A4 版　二つ折り仕様　カラー）Ver2





2019 年版（A4 よこ巻三つ折り　カラー）Ver5

2017 年版 Ver3 よりこのデザインで発行、2018 年版 Ver4。

一般社団法人交通環境整備ネットワークが主催する各種の催しに際して、このパンフレットを配布している。

高齢者にとっての鉄道とは

鉄道が整備された公共交通が主体のエリアに住む人とマイカーが主体のエリアに住む人の一日の動きを調べると、マイカー主体エリアの高齢者は外出機会が大きく失われています。

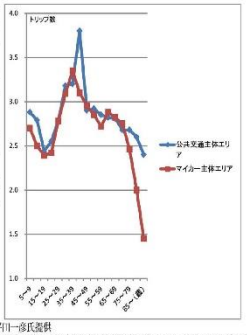
一方、鉄軌道を軸としたコンパクトシティの構築を目指している富山市においては、LRT化や路面電車の環状線を整備することによって高齢者も街に出かけることができるようになりました。

このように、高齢者にとって鉄道は大切な交通手段となっています。

●一日の年齢別平均トリップ数

鉄道が利用できずマイカー主体の地域に住む人の一日の動き(トリップ)をみると、65歳以上では大きく減少しています。

トリップ数とは、一日の人の動き(トリップ)の数をあらわします。
例えば、自宅から職場に行くと1トリップ、職場から自宅に帰ると1トリップ、合計2トリップとなります。



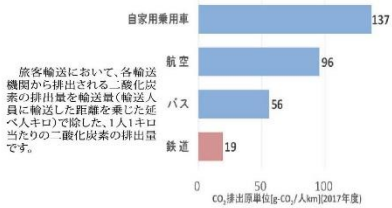
平川一彦氏提供
公共交通主体エリアは東京北東部(伊勢崎線沿線)、マイカー主体エリアは、埼玉北部
1988パーソントリップ調査結果を分析

鉄道はエコ、鉄道でエコ

鉄道は輸送量あたりの二酸化炭素の排出量が少ない交通機関です。低炭素社会、循環型社会、自然共生社会の構築が求められている今、持続可能な社会を実現するためにも日常で鉄道を積極利用するライフスタイルへの転換が求められています。

●輸送量当たりの二酸化炭素排出量

旅客輸送において、各輸送機関から排出される二酸化炭素の排出量を輸送量(輸送人員に輸送した距離を乗じた延べ人キロ)で除した、1人1キロ当たりの二酸化炭素の排出量です。



国土交通省HP「運輸部門における二酸化炭素排出量」より作成

人口減少と高齢化

我が国の2040年の人口は、2015年の人口より1,617万人減少すると予測されています。

この減少量は、現在の大阪府と愛知県を合わせた人口に相当するものです。

一方で、高齢者は当面増加し、2040年では3,921万人になると予測されています。

●日本の将来推計人口

単位:万人

	2015年	2040年	2060年	2065年
0-14歳	1,595	1,194	951	898
15-64歳	7,728	5,978	4,793	4,529
65歳以上	3,387	3,921	3,540	3,381
合　計	12,710	11,093	9,284	8,808

日本の将来推計人口 2017年4月　中位推計
国立社会保障・人口問題研究所

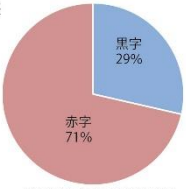
一般社団法人交通環境整備ネットワーク

地域鉄道の現状

地方における鉄道は、大都市圏に先駆けて人口減少、少子化、高齢化の影響を受けて需要が減少し、極めて厳しい経営を余儀なくされています。

●鉄軌道業の営業損益

全国の地域鉄道98社のうち71％が赤字(注)となっています。



鉄道統計年報（2016年度）

(注)鉄道統計年報の分類による「地方鉄道」から「第三種鉄道」を除いた98社の鉄軌道業営業損益の状況であって、黒字が28社、赤字が70社。なお、その赤字のうち減価償却前での黒字計上ができているのは17社。

●2001年度以降の路線廃止状況

赤字によって、これまで全国各地の鉄道路線が廃止されてきました。

今世紀(2001年度以降)に入って廃止された鉄道路線の累計は896キロに及びます。

この距離は、東京から新白島間の鉄道営業キロに相当するものです。

鉄道があることの大切さ

人口減少・高齢化時代においては、交通の便がよく、便利で住みよいコンパクトな街づくりが求められます。

そのために新たに鉄道を建設するには莫大な建設費が必要となりますので、既に鉄道を有している地域は、有していない地域に比べて絶対的に優位にあります。

コンパクトで暮らしやすく、そして魅力ある地域をつくるためには、鉄道を軸とした利便性の高い交通環境を整備していく必要があります。

鉄道の価値を考える

鉄道の存廃を、単に「需要の多寡」や「採算性のある、なし」といった指標で判断するのではなく、鉄道が存在することによる「沿線地域全体での便益」を多角的に捉えようとする動きがあります。

さらに、これまで鉄道が育んできた地域の歴史や文化、鉄道が走ることでの地域景観の創出、駅や車内といった鉄道施設の中で自然に生まれるコミュニティの存在、といった数値としては計量するのは困難な側面にも注目して、その価値を問い直すことも必要です。

「鉄道は百年の計」と考えて先人によって敷設されたもの。

これを更に使い勝手の良いものにして次世代に伝えていくことができるか、それが私達に問われています。

このパンフレットは、鉄道写真時コンテストにご応募いただいた方々の写真により作成しています。

Japan Network for Sustainable Transport and Environment

「鉄道は架け橋」紹介のホームページ

https://ecotran.or.jp/act/support/railsupport.html

⑤地域鉄道関係資料

小目次

1）地域鉄道とは ····· 91
2）鉄道はエコ、鉄道でエコ ····· 93
3）人口減少と高齢化 ····· 94
4）高齢者にとっての鉄道とは ····· 94
5）地域鉄道の営業損益
(A) 2016 年度営業損益 ····· 95
(B) 営業損益変化の状況（2005 年度・2015 年度比較） ····· 96
6）地域鉄道の廃止状況 ····· 126
7）鉄道の大切さ、その価値を考える ····· 128

1）地域鉄道とは

1984 年（昭和 59 年）運輸省の機構改革で組織に地域交通局が置かれ、国鉄以外の鉄道は同局の鉄道業務課が主に所掌することとなる。地域の交通に行政比重が置かれるようになった結果であった。当時は、大手民鉄、地下鉄以外の鉄道を、「ローカル鉄道」、「中小民鉄」あるいは「地方鉄道」と称していたが、これより徐々に「地域鉄道」が使われるようになっていった。

その後運輸省から国土交通省となって鉄道局が鉄道全般を所掌することとなり、2008 年（平成 20 年）7 月には各地方運輸局鉄道部に「地域鉄道活性化支援相談窓口」が設けられ、2009 年 4 月には鉄道局鉄道業務課（現鉄道事業課）に「地域鉄道支援室」並びに「地域鉄道戦略企画調整官」が組織として置かれて以降、「地域鉄道」が広く認知されるに至った。

現在鉄道局においては、以下のとおり地域鉄道の定義を行っている。

「地域鉄道とは、一般に、新幹線、在来幹線、都市鉄道に該当する路線以外の鉄軌道路線のことを言う。地域鉄道事業者の運行主体は中小民鉄及び第三セクターに分けられる。平成 31 年 4 月 1 日現在で 96 社(中小民鉄：49 社、第三セクター：47 社)」

なお、「地域鉄道線」と言う場合には、上記地域鉄道事業者の営業線に JR の地方交通線やモノレール、新交通を加えた、より広範囲の概念となるものと考える。

地域鉄道事業者一覧

96社　総延長3,766キロ　　2019年4月1日現在

	事業者名	営業キロ
1	●道南いさりび鉄道	37.8
2	●青い森鉄道	121.9
3	●三陸鉄道	163.0
4	●秋田内陸縦貫鉄道	94.2
5	●IGRいわて銀河鉄道	82.0
6	●会津鉄道	57.4
7	●阿武隈急行	54.9
8	弘南鉄道	30.7
9	●山形鉄道	30.5
10	●由利高原鉄道	23.0
11	津軽鉄道	20.7
12	福島交通	9.2
13	●しなの鉄道	102.4
14	富山地方鉄道	100.7
15	●あいの風とやま鉄道	100.1
16	●えちごトキめき鉄道	97.0
17	●北越急行	59.5
18	長野電鉄	33.2
19	●のと鉄道	33.1
20	北陸鉄道	20.6
21	黒部峡谷鉄道	20.1
22	●ＩＲいしかわ鉄道	17.8
23	アルピコ交通	14.4
24	●万葉線	12.8
25	上田電鉄	11.6
26	●富山ライトレール	7.6
27	秩父鉄道	71.7
28	関東鉄道	55.6
29	●鹿島臨海鉄道	53.0
30	●わたらせ渓谷鐵道	44.1
31	●真岡鐵道	41.9
32	小湊鉄道	39.1
33	上信電鉄	33.7
34	●野岩鉄道	30.7
35	●いすみ鉄道	26.8
36	富士急行	26.6
37	上毛電気鉄道	25.4
38	箱根登山鉄道	15.0
39	●ひたちなか海浜鉄道	14.3
40	江ノ島電鉄	10.0
41	銚子電気鉄道	6.4
42	流鉄	5.7
43	●長良川鉄道	72.1
44	●天竜浜名湖鉄道	67.7
45	大井川鐵道	65.0
46	養老鉄道	57.5
47	●えちぜん鉄道	53.0
48	三岐鉄道	48.0
49	伊豆急行	45.7
50	●愛知環状鉄道	45.3
51	●樽見鉄道	34.5
52	伊豆箱根鉄道	29.4
53	●明知鉄道	25.1
54	豊橋鉄道	23.4
55	●伊勢鉄道	22.3
56	福井鉄道	21.4
57	遠州鉄道	17.8
58	●伊賀鉄道	16.6
59	東海交通事業	11.2
60	静岡鉄道	11.0
61	岳南電車	9.2
62	●四日市あすなろう鉄道	7.0
63	ＷＩＬＬＥＲＴＲＡＩＮＳ	114.0
64	神戸電鉄	69.6
65	近江鉄道	59.5
66	阪堺電気軌道	18.7
67	●信楽高原鐵道	14.7
68	叡山電鉄	14.4
69	和歌山電鐵	14.3
70	●北条鉄道	13.6
71	京福電気鉄道	11.0
72	水間鉄道	5.5
73	紀州鉄道	2.7
74	●智頭急行	56.1
75	一畑電車	42.2
76	●井原鉄道	41.7
77	広島電鉄	35.1
78	●錦川鉄道	32.7
79	●若桜鉄道	19.2
80	水島臨海鉄道	10.4
81	岡山電気軌道	4.7
82	●土佐くろしお鉄道	109.3
83	高松琴平電気鉄道	60.0
84	伊予鉄道	43.5
85	●とさでん交通	25.3
86	●阿佐海岸鉄道	8.5
87	●肥薩おれんじ鉄道	116.9
88	●松浦鉄道	93.8
89	●平成筑豊鉄道	49.2
90	島原鉄道	43.2
91	●くま川鉄道	24.8
92	●南阿蘇鉄道	17.7
93	筑豊電気鉄道	16.0
94	●甘木鉄道	13.7
95	熊本電気鉄道	13.1
96	長崎電気軌道	11.5

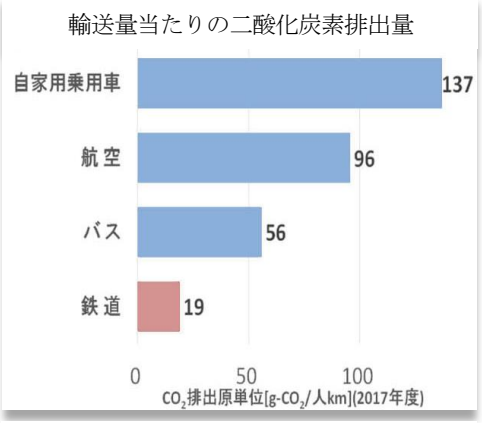
●印は、第三セクター

出典：国土交通省HP「地域鉄道対策」より作成

2）鉄道はエコ、鉄道でエコ

鉄道は輸送量あたりの二酸化炭素の排出量が少ない交通機関であり、低炭素社会、循環型社会、自然共生社会の構築が求められている今、持続可能な社会を実現するためにも日常で鉄道を積極利用するライフスタイルへの転換が求められている。

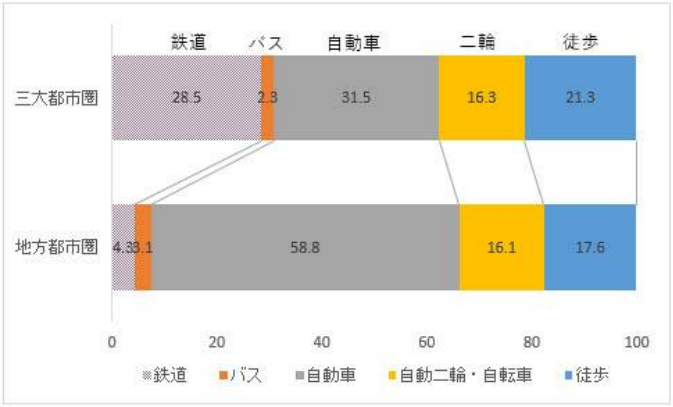
我が国の旅客輸送において、各輸送機関から排出される二酸化炭素の排出量を輸送量（輸送人員に輸送した距離を乗じた延べ人キロ）で除した、1 人 1 キロ当たりの二酸化炭素の排出量を比較すると、鉄道が最も優れている。



国土交通省 HP「運輸部門における二酸化炭素排出量」より作成

三大都市圏と地方都市圏での鉄道利用を比較すると三大都市圏では利用が高く、地方都市圏では低い。

利用交通手段構成比　（2015 年：平日）

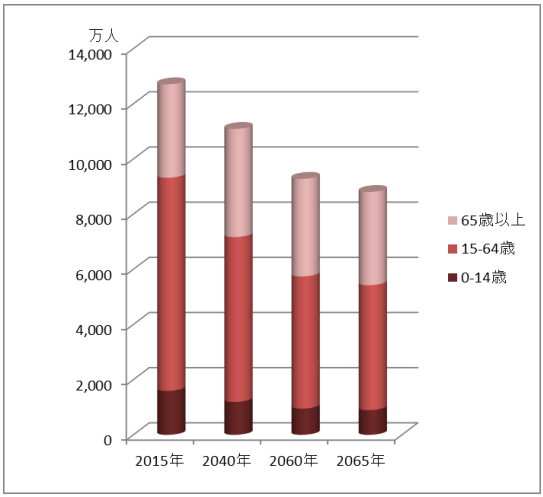


出典：国土交通省都市局都市計画課『都市における人の動きとその変化～平成 27 年全国都市交通特性調査集計結果より～』より作成

3）人口減少と高齢化

我が国の 2040 年の人口は、2015 年の人口より 1,617 万人減少すると予測されており、この減少量は、現在の大阪府と愛知県を合わせた人口規模に相当する。

一方で、高齢者は当面増加し、2040 年では 3,921 万人になると予測されている。



単位：万人

	2015年	2040年	2060年	2065年
0-14歳	1,595	1,194	951	898
15-64歳	7,728	5,978	4,793	4,529
65歳以上	3,387	3,921	3,540	3,381
合　計	12,710	11,093	9,284	8,808

日本の将来推計人口 2017 年 4 月　中位推計
国立社会保障・人口問題研究所

4）高齢者にとっての鉄道とは

鉄軌道を軸としたコンパクトシティの構築を目指している富山市においては、LRT 化や路面電車の環状線を整備することによって高齢者も街に出かけることができるようになった。このように高齢者にとって鉄道は大切な交通手段となっている。

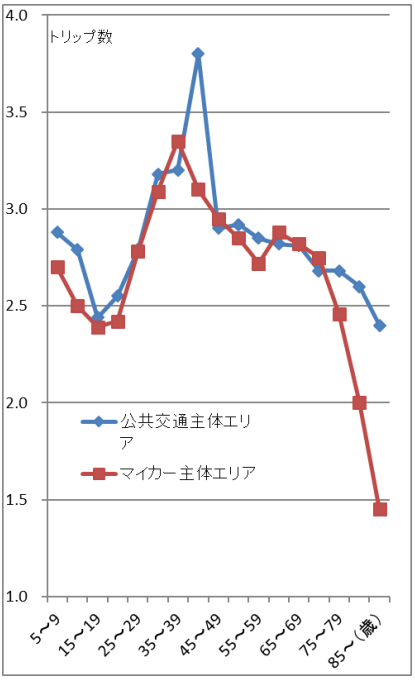
マイカー主体の地域に住む人の一日のトリップ数＊をみると、65 歳以上では大

きな減少がみられる。

これは公共交通主体のエリアに住む人と比べて、マイカーが主体のエリアに住む人の一日の動きを調べると、マイカー主体エリアの高齢者は外出機会が大きく損なわれていることにほかならない。

＊トリップ数とは、一日の人の動き（トリップ）の数をあらわす。

例えば、自宅から職場に行くと 1 トリップ､職場から自宅に帰ると 1 トリップ、合計 2 トリップとなる。

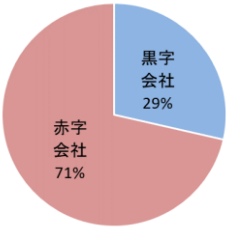


平田一彦氏提供
公共交通主体エリアは東京北東部（伊勢崎線沿線）、マイカー主体エリアは、埼玉北部
1988 パーソントリップ調査結果を分析

5）地域鉄道の営業損益

(A) 2016 年度営業損益

地方における鉄道は、大都市圏に先駆けて人口減少、少子化、高齢化の影響を受けて需要が減少し、極めて厳しい経営を余儀なくされている。鉄道統計年報＊で公表されている最新のデータは 2016 年度（平成 28 年度）のもので、ここでの分類の「地方鉄道」から「第三種鉄道」を除いた 98 社についての鉄軌道業営業損益をみると、黒字が 28 社 29%、赤字が 70 社 71%となっている。なお、その赤字のうち減価償却前での黒字計上ができているのは 17 社であった。



＊国土交通省においては毎年度鉄道統計年報を公表しており、その内容は輸送実績や財務状況、施設や車両、資材等多岐にわたっている。

(B) 営業損益変化の状況（2005 年度・2015 年度比較）

地域鉄道において、10 年という歳月が鉄軌道業営業損益にどう変化をもたらしているかを鉄道統計年報の 2005 年度（平成 17 年度）と 2015 年度（平成 27 年度）の数値を比較することで検証をする。

なお、ここでの「地域鉄道」とは、鉄道統計年報の分類による「地方旅客鉄道」から、第三種鉄道を除いた鉄道線をいう。なお、数値は単位以下を切り捨てしており、合計値が合わない場合がある。

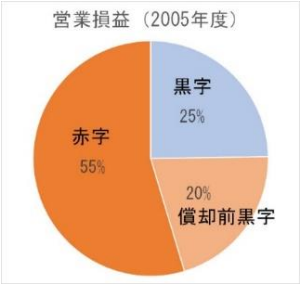
1. 2005 年度（平成 17 年度）の状況

(1) 黒字と赤字

地域鉄道総数 97 線の営業損益総計をみると 41 億円の赤字を計上している。

ただし、減価償却前の損益では 11 億円の黒字となっている。

線別に営業損益をみると黒字が 24 線（25%）、残りの 73 線（75%）が赤字となっている。赤字のうち、減価償却前では黒字となっている線は 20 線（20%）であった。



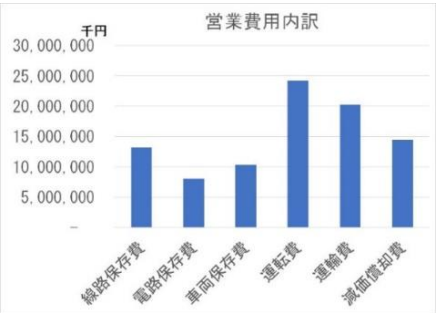
(2) 営業収入

地域鉄道全体の営業収入総額は、988 億円で、内訳は定期外運賃収入が 622 億円、定期運賃収入が 224 億円、運輸雑収が 93 億円、その他貨物運賃収入・鉄道線路使用料収入が 46 億円となっている。

定期外運賃収入と定期運賃収入の比率は、定期外 73.5%、定期 26.5%となっている。

(3) 営業費

地域鉄道全体の営業費総額は、1,029 億円で、内訳は線路保存費 111 億円、電路保存費 67 億円、車両保存費 98 億円、運転費 211 億円、運輸費 186 億円、減価償却費 160 億円、その他（保守管理費、一般管理費、諸税



等）193 億円となっている。

その他を除いた直接営業費をみると、列車の運転に係る作業費や動力費等の運転費が最も大きく、駅等の業務に係る運輸費、そして減価償却費の順であり、比率では 25.3%、22.3%、19.2%となっている。

(4) 述べ日キロ

地域鉄道の営業キロに年間稼働日数を乗じた述べ日キロは、1,249,782 キロであった。

1 日 1 キロ当り営業収入は 79,076 円、1 日 1 キロ当り営業費用は 82,366 円であった。

全国の地域鉄道は、毎日 1 キロ当り 3,290 円の損失を生じていた。

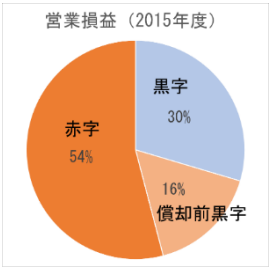
2. 2015 年度（平成 27 年度）の状況

(1) 黒字と赤字

地域鉄道総数 98 線の営業損益総額をみると 71 億円の赤字を計上している。

鉄道はその性格上軌道や車両等多くの固定資産を要する事業のため、毎年その減価償却費の額も大きい。よって減価償却前の損益総額をみると 75 億円の黒字が計上できている。

個別の営業損益状況では黒字が 29 線（30%）、残りの 69 線（70%）が赤字となっている。このうち、減価償却前においては 16 線（16%）が黒字となっている。



(2) 営業収入

地域鉄道全体の営業収入総額は、1,077 億円で、内訳は定期外運賃収入が 575 億円、定期運賃収入が 272 億円、運輸雑収が 120 億円、その他貨物運賃収入・鉄道線路使用料収入が 109 億円となっている。

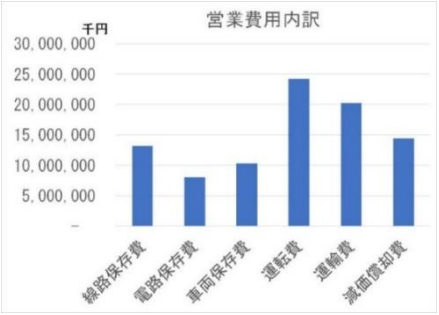
定期外運賃収入と定期運賃収入の比率は、定期外 67.9%、定期 323.1%となっている。

(3) 営業費

地域鉄道全体の営業費総額は、1,149 億円で、内訳は線路保存費 133 億円、電路

保存費 80 億円、車両保存費 104 億円、運転費 245 億円、運輸費 204 億円、減価償却費 146 億円、その他（保守管理費、一般管理費、諸税等）233 億円となっている。

その他を除いた直接営業費をみると、列車の運転に係る作業費や動力費等の運転費が最も大きく、駅等の業務に係る運輸費、そして減価償却費の順であり、比率では 26.8%、22.3%、16.0%とになっている。



（4）述べ日キロ

地域鉄道の営業キロに年間稼働日数を乗じた述べ日キロは、1,300,323 キロであった。

営業収入を述べ日キロで除した 1 日 1 キロ当り営業収入は 82,882 円、同様に営業費用を除した 1 日 1 キロ当り営業費用は 88,364 円であった。

全国の地域鉄道は、毎日 1 キロ当り 5,482 円の損失を生じていた。

3. 2005 年度と 2015 年度の総数比較

地域鉄道の総数は、2005 年度は 97 線であり、2015 年度は 98 線と 1 線増えただけにすぎないが、この間における地域鉄道の廃止と参入等の状況は以下のとおり大きく変化した。

〇全線廃止（8 線）

北海道ちほく高原鉄道、十和田観光電鉄、くりはら田園鉄道、鹿島鉄道、神岡鉄道、桃花台新交通、三木鉄道、高千穂鉄道の各線

〇路線の一部廃止（3 線）

長野電鉄、北陸鉄道、島原鉄道において路線の一部廃止が行われている。

〇新たに参入（9 線）

道南いさりび鉄道、仙台空港鉄道、えちごトキめき鉄道、IR いしかわ鉄道、あいの風とやま鉄道、養老鉄道、伊賀鉄道、四日市あすなろう鉄道、和歌山電鉄の各線

〇路線の延伸（2 線）

青い森鉄道、しなの鉄道われている。

〇運営主体の変更

茨城交通→からひたちなか海浜鉄道、北近畿タンゴ鉄道→Willer Trains

以上の事柄と、2015 年度はうるう年であり、2005 年より一日稼働日数が多いことも念頭におきながら比較を行う。

(1) 営業収入

営業収入総額は、2005 年度 988 億円であったが 2015 年度には 1,077 億円と 9%の伸びを示す。

旅客運賃のうち、定期外運賃収入は減少し、定期運賃収入が増加している。その結果、定期運賃収入比率は、2005 年度 26.5%から 2015 年度 32.1%となった。

営業収入の変化　　単位：百万円

年度	定期外運賃	定期運賃	その他収入	運輸雑収	合 計
2005	62, 276	22, 489	4, 629	9, 399	98, 827
2015	57, 570	27, 250	10, 912	12, 008	107, 773

「その他収入」の伸びが著しいが、並行在来線の経営分離による地域鉄道線が増えたことで、JR 貨物からの鉄道線路使用料収入が増えたことによる。

運輸雑収の伸びは鉄道に付帯するサービスや事業拡大の結果と評価できよう。

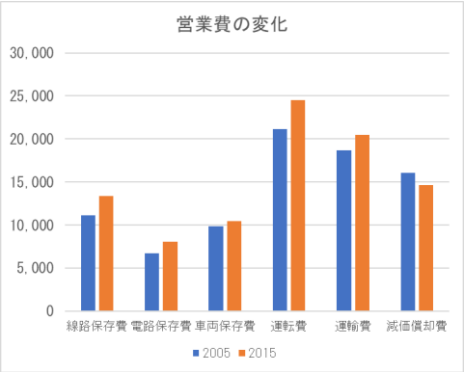
その他収入内訳　単位：百万円

年度	貨物収入	鉄道線路使用料収入
2005	2, 844	1, 784
2015	2, 126	8, 786

(2) 営業費

営業費総額は、2005 年度 1,029 億円から 2015 年度 1,149 億円と伸び率 11%となっており、営業収入の伸び率（9%）を上回る。

内訳をみると線路保存費、電路保存費、車両保存費、運転費共に増加している中で減価償却費だけが減少をみた。これについては上下分離＊を行った地域鉄道が増加したことも要因と考えられる。

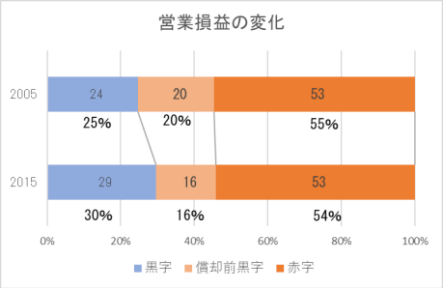


＊上下分離が行われたのは、和歌山電鉄、養老鉄道、伊賀鉄道、三陸鉄道、福井鉄道、若桜鉄道、仙台空港鉄道、信楽高原鉄道、北近畿タンゴ鉄道、四日市あすなろう鉄道の各線。

(3) 営業損益

黒字線が 2005 年度 24 線 25%から 2015 年度 29 線 30%に増加し、その結果全体での赤字線数は減少している。

しかし、減価償却前でも黒字計上ができない赤字線が過半数を占めている状況に変わりがない。



(4) 述べ日キロ

述べ日キロは、2005 年度 1,249,782 キロから 2015 年度 1,300,323 キロと 4%増加している。

1 日 1 キロ当り営業収入は 2005 年度 79,076 円から 2015 年度 82,882 円に増加すると共に 1 日 1 キロ当り営業費用も 2005 年度 82,366 円から 2015 年度 88,364 円に増加した。1 日 1 キロあたりの損失額は 2005 年度 3,290 円から 2015 年度 5,482 円と大きく増加した。

4. 2005 年度の地域鉄道は 2015 年度でどのように変化をしたか

前述では 2005 年度と 2015 年度のそれぞれの総数で比較を行ったが、以下では 2005 年度の地域鉄道線 97 線に的を絞り、その後新たに加わった鉄道線は除いて 2015 年度での変化をみる。

2005年度→2015年度	線数
黒字→黒字	17
赤字→黒字	9
黒字→赤字	7
赤字→赤字	56
赤字→廃止	8
合　計	97

鉄軌道営業損益で、2005 年度及び 2015 年度共黒字を計上している線は 17 線、2005 年度は赤字であったが 2015 年度で黒字計上している線は 9 線となっている。

一方、2005 年は黒字であったが 2015 年度では赤字となった線が 7 線で、2005 年度及び 2015 年度共に赤字線は 56 線、2005 年度に赤字であって、2015 年度までに全線廃止を余儀なくされた線は 8 線を数える。

以下ではこの全線廃止がされた 8 線を除いた 89 線についての変化をみる。

(1) 営業収入

営業収入総額は、2005 年度 977 億円から 2015 年度 926 億円と 5%減少した。

営業収入の変化　　単位：百万円

年度	定期外運賃	定期運賃	その他収入	運輸雑収	合 計
2005	61,639	22,188	4,629	9,279	97,770
2015	52,895	24,105	5,865	9,763	92,657

旅客運賃のうち、定期外運賃収入は減少しているものの、定期運賃収入は増加した。その結果、定期運賃収入比率は、26.5%から31.3%と高まった。

「その他収入」の内訳は貨物収入と鉄道線路使用料収入であるが、前者は減少し、後者は増加した。

運輸雑収は微増した。

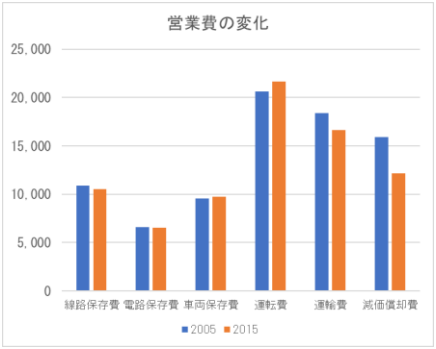
その他収入内訳　単位：百万円

年度	貨物収入	鉄道線路使用料収入
2005	2,844	1,784
2015	2,126	3,738

(2) 営業費

営業費総額は、2005年度1,009億円から2015年度974億円と3%強減少している。

内訳をみると車両保存費、運転費を除いた各費用で減少している。特に減価償却費と運輸費の減少が大きい。

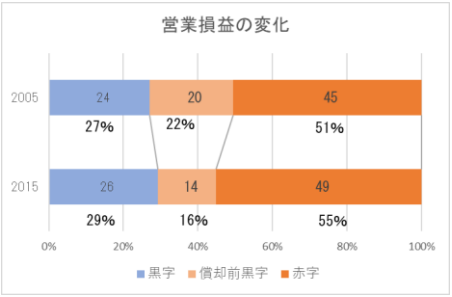


減価償却費については、2006年度以降10線で上下分離による事業の再構築が行われていることや長野電鉄、北陸鉄道、島原鉄道において路線の一部廃止が行われていることも影響しているものと考える。

運輸費については、省力化や経費節減の努力の結果であろう。

(3) 営業損益

黒字線が2005年度24線27%から2015年度26線29%に増加し、赤字線が減少した一方、減価償却前でも赤字となっている線数は2005年度45線51%から2015年度49線55%



と増加し、黒字線と赤字線の二極化の傾向が伺える。

(4) 述べ日キロ

述べ日キロは、2005 年度 1,153,734 キロから 2015 年度 1,183,986 キロと増加した。

2015 年度はうるう年で一日多いことのほか、青い森鉄道やしなの鉄道において路線の延伸があったことによる。

しかし、1 日 1 キロ当り営業収入は 84,742 円から 78,259 円に減少、1 日 1 キロ当り営業費用も 87,478 円から 82,275 円に減少した。その結果 1 日 1 キロあたりの損失額は 2,735 円から 4,015 円に増加している。

二極化が進行

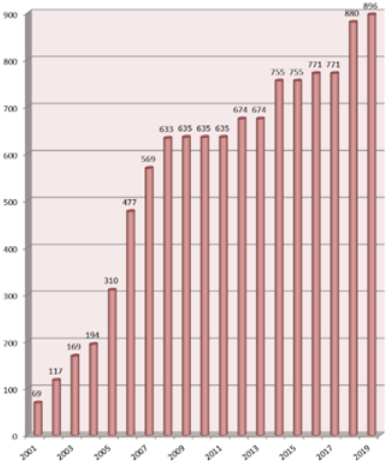
以上は、地域鉄道における 2005 年度と 2015 年度の単年度比較であり、その間の変動の状況はみていない。

この 10 年間の歳月の中で、廃止となった地域鉄道線は 12 線 353.3 キロにのぼり、営業損益で黒字の線と赤字の線の二極化が進行した。

営業費については、上下分離施策が進む等により減価償却費が減少し、省力化や経費節減努力により運輸費も減少している。

一方、営業収入では定期外運賃収入が減少し、全体での「走れば走るほど赤字」という状況に変わりがなく、むしろ悪化をしている。

今後ともこのような状態が推移するとさらに厳しさが増すことが予想され、改めて支援の強化が求められる。



6) 地域鉄道の廃止状況

赤字によって、これまで全国各地の鉄道路線が廃止されてきた。

今世紀（2001 年度以降）に入って廃止された鉄道路線の累計は 896 キロに及び、この距離は、東京から新白島間の鉄道営業キロに相当する。

2001 年度以降に廃止された地域鉄道線一覧（累計 41 線、895.6 キロ）

年 (年累計)	事業者名	路線名	区間	区間長 (km)	廃止年月日
2001 (69.2)	のと鉄道	七尾線	一部	20.4	2001.04.01
	下北交通	大畑縁	全線	18.0	2001.04.01
	名古屋鉄道	谷汲線	全線	11.2	2001.10.01
	同上	揖斐線	一部	5.6	2001.10.01
	同上	竹鼻線	一部	6.7	2001.10.01
	同上	八百津線	全線	7.3	2001.10.01
2002 (48.2)	長野電鉄	河東線	一部	12.9	2002.04.01
	和歌山県	和歌山港線	一部	2.6	2002.05.26
	南部縦貫鉄道	南部縦貫鉄道線	全線	20.9	2002.08.01
	京福電気鉄道	永平寺線	全線	6.2	2002.10.21
	有田鉄道	有田鉄道線	全線	5.6	2003.01.01
2003 (51.5)	ドリーム開発	ドリームランド線	全線	5.3	2003.09.18
	西日本旅客鉄道	可部線	一部	46.2	2003.12.01
2004 (25.0)	名古屋鉄道	三河線	一部	8.6	2004.04.01
	同上	同上	一部	16.4	2004.04.01
2005 (115.7)	日立電鉄	日立電鉄線	全線	18.1	2005.04.01
	のと鉄道	能登線	全線	61.0	2005.04.01
	名古屋鉄道	美濃町線	全線	18.8	2005.04.01
	同上	揖斐線	全線	12.7	2005.04.01
	同上	田神線	全線	1.4	2005.04.01
	同上	岐阜市内線	全線	3.7	2005.04.01
2006 (167.3)	北海道ちほく高原鉄道	ふるさと銀河線	全線	140.0	2006.04.21
	桃花台新交通	桃花台線	全線	7.4	2006.10.01
	神岡鉄道	神岡線	全線	19.9	2006.12.01
2007 (91.9)	くりはら田園鉄道	くりはら田園鉄道	全線	25.7	2007.04.01
	鹿島鉄道	鹿島鉄道線	全線	27.2	2007.04.01
	西日本鉄道	宮地岳線	一部	9.9	2007.04.01
	高千穂鉄道	高千穂線	一部	29.1	2007.09.06
2008 (64.0)	三木鉄道	三木線	全線	6.6	2008.04.01
	島原鉄道	島原鉄道線	一部	35.3	2008.04.01
	高千穂鉄道	高千穂線	全線	20.9	2008.12.28
	名古屋鉄道	犬山モノレール線	全線	1.2	2008.12.28
2009	北陸鉄道	石川線	一部	2.1	2009.11.01
2012 (39.1)	十和田観光電鉄	十和田観光電鉄	全線	14.7	2012.04.01
	長野電鉄	屋代線	全線	24.4	2012.04.01
2014 (80.5)	JR東日本	岩泉線	全線	38.4	2014.04.01
	JR北海道	江差線	一部	42.1	2014.05.12
2015	阪堺電気軌道	上町線	一部	0.2	2015.01.31
2016	JR北海道	留萌線	一部	16.7	2016.12.05
2018	JR西日本	三江線	全線	108.1	2018.04.01
2019	JR北海道	石勝線	一部	16.1	2019.04.01

7）鉄道の大切さ、その価値を考える

鉄道が存在することでの便益

今日、鉄道の存廃を、単に「需要の多寡」や「採算性のある、なし」といった指標で判断するのではなく、鉄道が存在することによる「沿線地域全体での便益」を多角的に捉えようとする動きがある。

さらに、これまで鉄道が育んできた地域の歴史や文化、鉄道が走ることでの地域景観の創出、駅や車内といった鉄道施設の中で自然に生まれるコミュニティの存在、といった数値としては計量するのは困難な側面にも注目して、その価値を問い直すことも必要と考える。

鉄道は百年の計

「鉄道は百年の計」と考えて先人によって敷設されたもの。

持続可能な社会を実現するためにも、鉄道を更に使い勝手の良いものにして如何に次世代に伝えていくことができるか、それが今私達に問われている。

関西大学経済学部教授　宇都宮浄人氏

人間は自分だけではなく、他人の幸せ他人のことを考える、それが最近の経済学の考える行動原理なのです。他人の幸せが自分にとっての幸せになるそういうことまで考えています。ですから経済合理性で考えても今のやりかたは歪んでいるというのが私の考えです。

人口増加という歴史の中で、たまたま日本の鉄道は事業としてなりたってきた。だから数千万円は出せないといって鉄道が廃止されてしまうのは、井の中にいてものが見えない中で議論がなされてしまった結果です。何も学ぼうとしない、そして公共交通が傷んでいく、社会が傷んでいく、そのような悪循環は止める必要があります。

ー地域鉄道フォーラム2016「地域鉄道の価値を考える」講演録より

地域鉄道フォーラム 2016「地域鉄道の価値を考える」講演録は、
https://ecotran.or.jp/act/160611/record.pdf

(7) 情報発信

刊行物やインターネットを利用して積極的な情報発信を行っている。

①ホームページ

2009 年 3 月より、http://www.ecotran.org/を開設した。

2011 年 2 月当時のトップ画面

また、同年 6 月には地方鉄道支援市民ネットを主体として BBS を中心に据えたサブサイト http://www.ecotran.net/を開設した。

しかし、BBS へのいたずら書き込みが多く、1 年ほどで閉鎖を余儀なくされた。

2011 年 3 月にはホームページを全面リニューアル、以後今日まで、このスタイルを踏襲してきている。

東北の鉄道応援のため、2011 年 4 月には鉄道写真家米屋こうじ氏の協力により「米屋こうじ写真帳」を開設、2012 年 3 月には東北観光博のバナーを掲載、さらには 2012 年 9 月には、東北運輸局が東日本大震災からの復興の軌跡をまとめて刊行した『よみがえれ！みちのくの鉄道』をダウンロードできるリンクを開設した。

2011 年 4 月当時のトップ画面

2015 年 4 月には、レンタルサーバーを Yahoo!ウェブホスティングからロリポップに変更するとともに、ドメインも新たに取得してコストの削減を図った。

これによりアドレスが、http://ecotran.or.jp/に変更となる。4 月、5 月は移行期間として旧ドメインと並行運用を行った。同時に http://ecotran.main.jp/が利用できるようになり、こちらは定時総会の会員の議決等で使用をしている。

通信の安全性の向上を図るため、2019 年 1 月からは常時 SSL 化を行った。

これによりアドレスが、http s ://ecotran.or.jp/に変更となる。

なお、旧アドレスであっても自動接続できるように措置している。

以上のホームページのほか、2013 年 6 月より Facebook を開設している。

現在のホームページ

https://ecotran.or.jp/

②お知らせメール

2009 年 6 月 30 日より、会員あてメールを使って「ecotran からのお知らせ」の配信をはじめた。イベントや地域鉄道等交通に関わるニュースを集め、当初は新聞切り抜きそのものを PDF にしてメールに添付を行っていた。

2018 年 1 月より、ホームページでもメール内容公開するようになり、2018 年 9 月からはニュースについてはそのヘッダーとリンク先表示で配信を行うよう改め、今日に至っている。

メール配信数は、会員のほか、メーリングリストに参加希望者を含めて 333 名（2019 年 10 月現在）に、月 2 回の配信を行っており、2019 年 10 月 15 日現在で通巻 324 号を配信している。

```
https://ecotran.or.jp/  鉄道はエコ、鉄道でエコ
                        通巻 320 号   2019 年第 16 号
会員へのお知らせ                      2019/8/15
「ecotran からのお知らせ」です。

過去のお知らせは以下でご覧いただけます。
https://ecotran.or.jp/act/info/info.html

---------------------------------------------------------------------
☆鉄道写真詩コンテスト 2019 開催中
---------------------------------------------------------------------
国土交通省鉄道局後援の鉄道写真詩コンテスト 2019 開催中
自身が撮影した鉄道写真に、自作の詩を添えてご応募ください。
画像は単写真（JPEG、5MB 以内）、詩は自由詩、散文詩問わず 400 字以内。1 人 3 点まで応募可能。
ホームページの応募フォームから詩とともに画像ファイルを添付して送信ください。
締切は 9 月 30 日必着。
詳細は、https://ecotran.or.jp/photo/index.html
```

「ecotran からのお知らせ」バックナンバー
https://ecotran.or.jp/act/info/info.html

③ecotran 通信

2009 年 8 月発行の『鉄道ジャーナル』10 月号から「ecotran 通信」のコーナーをいただき、当法人の活動等を毎月掲載してきた。

以後10年に亘り200回を掲載してきたが、諸事情により2019年9月号をもって終了した。鉄道ジャーナル社のこれまでの厚誼に厚く感謝を申し上げる。

ecotran 通信

一般社団法人交通環境整備ネットワーク　http://www.ecotran.org/

イベント報告

6月27日土曜日、恒例の「第3回セミナートレイン」を千葉都市モノレールを舞台に借りて開催いたしました。今回は、公益事業学会、千葉都市モノレール㈱の後援をいただきました。

千葉みなと駅13時19分、学生のデザインしたヘッドマークを前後に付けた専用列車が発車。動物公園駅で下車して、近くの同社本社へと移動。参加者は48名でした。

14時00分、本社内の会議室にてセミナー開始。演題は、千葉の都市交通・総論（佐藤信之）、千葉都市モノレールの現状（千葉モノレール：今関真治）、再建スキーム（原潔）、新しい鉄道サービス（国土交通省鉄道局：中田勝久）。

千葉都市モノレールは一時債務超過の状況にありましたが、大胆な再建スキームにより、2007年度は最終利益5億円、2008年度も3億円の黒字を計上しているということです。鉄道局の中田さんからは、近年の鉄道局が取り組んだ鉄道事業における新しい施策のご紹介をいただきました。

「セミナートレイン」は、学生主体でイベントを組み立ててきたもので、回を重ねるごとに内容は充実してきており、次回からは、会員のほか、さらに一般市民の参加も増やして、より有意義なセミナーに育てたいと考えています。

会員募集

交通環境の調査研究および整備推進と、これまで活動実績を積んできた「地方鉄道支援市民ネット」並びに「コミ鉄ソサエティー」の活動を強化するため、一般社団法人交通環境整備ネットワークを設立しました。

多くの皆様のご参加をいただき、よりよい活動ができますよう会員を募集しています。

活動内容は、引き続き「セミナートレイン」と「鉄道茶論」の2つのイベントを基軸として、そのほか多角的に活動を展開していきます。また、現在、会報（名称未定）第1号の製作の準備を進めています。

会費年額は、個人会員は2,000円、法人会員は10,000円です。入会初年度には、個人・法人ともに入会金1,000円が必要です。

詳しくは、*http://www.ecotran.org*をご覧下さい。

会員による主催イベント

津軽鉄道

津軽鉄道では、平成21年9月2日から6日までの5日間、芦野公園駅構内の特設会場において、演劇イベント「太宰治生誕100年記念公演『津軽』」を実施します。五所川原市教育委員会、津軽鉄道、青森県などが同実行委員会を組織し、主催するものです。駅を舞台に、定期運行の列車を大道具として使うという斬新なアイデアを凝らした楽しいイベントです。

原作は太宰治、長谷川孝治が潤色・脚本・演出を担当、出演は村田雄浩、川上麻衣子など。

17時開場、18時開演、観覧には前売り券、大人2,500円が必要です。各回定員300席まで。

銚子あるくねっとわーくCAN

6月28日、日曜日、「銚子あるくねっとわーくCAN」による「外川まち歩きわーっくショップ」が開催されました。銚子電気鉄道外川駅がある外川地域は、銚子の古い漁村の町並みを今に残す貴重な地域です。

主催者の「銚子あるくねっとわーくCAN」の提唱するまち歩きは、「個人の感性にしたがって、非日常性を発見し楽しむことである」、そして、「その非日常性にこそ地域再生のきっかけが埋もれている」と、説明しています。

当法人も、銚子電気鉄道㈱などとともに、このイベントを後援いたしました。

『鉄道ジャーナル』2009年10月号　最初のecotran通信

ecotran 通信

一般社団法人交通環境整備ネットワーク　https://ecotran.or.jp/

鉄道写真詩コンテスト2019を開催

一般社団法人交通環境整備ネットワークでは国土交通省鉄道局の後援により「鉄道写真詩コンテスト2019」を開催しています。

「鉄道写真詩」は、「鉄道写真」に「詩」を組み合わせて鉄道旅の魅力やその旅情を表現する新たな芸術活動です。本コンテストは、その登竜門としての役割を担うもので、2017年に初めて開催いたしました。以来毎年開催し、今回は３回目となります。

作品は、自身が撮影した鉄道写真に、自作の詩を添えたもので、画像は単写真（JPEG、5MB以内）、詩は自由詩、散文詩問わず400字以内で１人３点までの応募が可能です。ホームページにある応募フォームから詩とともに画像ファイルを添付して送信してください。皆様のご応募をお待ちしています。

○**応募の受付**　2019年7月1日から9月30日まで

○**コンテスト審査委員**

国土交通省鉄道局長・米屋こうじ（写真家）・水無田気流（詩人・社会学者）・一般社団法人交通環境整備ネットワーク代表理事

○**受賞作品の発表**　2019年10月31日（ホームページ）

入賞（各賞、賞状及び副賞ギフトカード20,000円）　国土交通省鉄道局長賞・米屋こうじ賞・水無田気流賞・エコトラン賞

入選（若干数、賞状及び副賞ギフトカード10,000円）

○**受賞作品の展示**　11月より展示（期間調整中）

鉄道博物館（さいたま市大宮区）／東武博物館（東京都墨田区）／日本現代詩歌文学館（北上市）／東北福祉大学・鉄道交流ステーション（仙台市青葉区）

※応募の詳細については、ホームページをご覧ください。

「地域鉄道フォーラム2019」を開催しました

国土交通省鉄道局後援・一般社団法人交通環境整備ネットワーク主催の地域鉄道フォーラム2019「鉄道と映画」を2019年6月8日（土）東武博物館ホールで開催しました。鉄道は、映画の発明と同時にそのスクリーンに登場し、主人公にも、また名脇役にもなってきました。そこで地域鉄道フォーラムの第11回目となる今回は、鉄道と映画の関わりをひもときました。

はじめに、ご来賓の国土交通省鉄道局鉄道事業課長の石原大氏から挨拶を頂戴し、その後、元財団法人運輸政策研究機構会長羽生次郎氏より「鉄道と音楽」と題して基調講演をいただきました。鉄道が映画の中で重要な役割を果たしていて、また鉄道が良く撮れている印象的な映画作品を多数ご紹介いただきました。続いて映画監督で脚本家の錦織良成氏より「出雲発の鉄道映画に込めたメッセージ」と題して基調講演をいただきました。「RAILWAYS－49歳で電車の運転士になった男の物語－」の作品作りの経緯や映画へのこだわり、一畑電車や地方の鉄道をとりまく状況についてお話を頂戴しました。

その後、社会学者で詩人の水無田気流氏がコーディネーターとなって羽生次郎氏、錦織良成氏、社会学者で社会哲学者の田中人氏４名によるトークセッションが行われました。「映画の魅力」、「鉄道の魅力」そして「鉄道と映画のこれから」について、幅広い見地から論じていただきました。

第11期定時社員総会開催いたしました

一般社団法人交通環境整備ネットワークの第11期定時社員総会を2019年６月８日東武博物館ホールに於いて開催し、2018年度の事業・決算報告、2019年度の事業計画について承認を受けるとともに理事、監事の選任をいただきました。

その後開催された理事会において次のとおり新たな執行体制が決まりましたので、お知らせいたします。

代表理事	原　潔	専務理事	齋藤　実
常務理事	山口禎一	常務理事	吉田千秋
理　事	向後功作	理　事	田中　人
理　事	藤木昌弘	理　事	唐崎好彦
理　事	澁谷房子	理　事	関西佳子
監　事	小島好己	監　事	入江　聡

『鉄道ジャーナル』2019年９月号　最後のecotran通信

④環境情報

CO2排出量が少なく環境負荷の小さい交通体系の構築が今後の我が国の持続可能な社会を支えていくこととなる。

中央区立環境情報センターは、地球温暖化などの環境問題に対する取組を広く発信するとともに、環境活動の場として利用することができる施設として東京都中央区が設置を行っており、当法人は2019年２月にこのセンターの登録団体となった。

鉄道が単位当たりの二酸化炭素の排出量が最も少なく、鉄道を軸とした地域交通環境の整備の必要性について、同センターを通じて情報発信を開始した。具体

的には同センターの主催する環境フェスへの出展、パンフレット、ポスターやパネル掲示、また同センターのホームページからも情報を発信している。

◯環境フェス 2019

開催日時：2019 年 11 月 2 日（土）から 11 月 4 日（月・休）

9：00～21：00（最終日は 17：00 まで

会場内のブースでは、「鉄道はエコ、鉄道でエコ、エコトラン」の標語とともに、環境に対する鉄道の優位性についての解説を展示すると共に鉄道のペーパークラフトの数々を紹介した。また、デジタルサイネージを使って鉄道の優位性についてのメッセージを発信した。

デジタルサイネージ

5. 組織

(1) 定款

法人発足にあたっては、一般社団法人及び一般財団法人に関する法律（平成 18 年法律第 48 号）の適用を受けることとし、2009 年 3 月 7 日に一般社団法人交通環境整備ネットワークの定款を定め、公証役場に提出し、2009 年 3 月 18 日付で公証人からの認証を受けた。

定款の中で、目的及び事業は、以下に定めている。

（目的）

第 3 条　当法人は、交通環境の調査研究及び整備推進を目的とする。

（事業）

第 4 条　当法人は、前条の目的を達成するため、次の事業を行う。

一　交通環境の調査研究

二　交通環境の整備及びその活動に対する支援協力

三　交通環境にかかる提言、出版並びに情報発信

四　前各号に掲げる事業に附帯又は関連する事業

また、法人の構成員等については、以下に定めている。

（法人の構成員）

第 5 条　当法人は、当法人の事業に賛同する個人又は団体であって次条の規定により当法人の社員となった者をもって構成する。

（社員の資格の取得）

第 6 条　当法人の社員になろうとする者は、別に定めるところにより入会の申込みをし、代表理事の承認を受けなければならない。

と定めた。

(経費等の負担)

第 7 条　社員は、当法人の目的を達成するため、それに必要な経費を支払う義務を負う。

2. 社員は、社員総会において別に定める入会金及び会費を納入しなければならない。

このほか、定款には社員総会、役員、理事会、基金、資産及び会計、定款の変更及び解散、公告の方法等を定めている。

以後、数次にわたり一部変更を行ってきている。

その内容は、以下のとおりである。

①業務執行理事の増員

2010年（平成22年）6月12日開催の定時社員総会において、以下の定款の改正を行った。

業務執行の強化を図るために第20条3項を改正し、業務執行理事の増員を行った。これにより常務理事を1名増員し、2名体制とした。

また、業務執行上において法律上の課題や税務上の高度な判断等が必要となった場合に、社員、非社員にかかわらず顧問として法律や税務等の専門家や交通関係に見識のある方の意見を機動的に広く聴取できるようにするため、第29条の改正を行った。これにより代表理事が直接顧問を選任し委嘱することができることとなった。2019年度より1名の顧問に就任をいただいている。

改正前	改　正
（役員の設置） 第２０条　この法人に、次の役員を置く。 一　理事　３名以上１５名以内 二　監事　２名以内 ２　理事のうち１名を代表理事とする。 ３　代表理事以外の理事のうち2名を業務執行理事とする。 ４　代表理事を会長とし、業務執行理事の１名を専務理事、業務執行理事の1名を常務理事とすることができる。	（役員の設置） 第２０条　この法人に、次の役員を置く。 一　理事　３名以上１５名以内 二　監事　２名以内 ２　理事のうち１名を代表理事とする。 ３　代表理事以外の理事のうち3名を業務執行理事とする。 ４　代表理事を会長とし、業務執行理事の１名を専務理事、業務執行理事の2名を常務理事とすることができる。
（名誉会長及び顧問） 第２９条　当法人に、名誉会長及び顧問を置くことができる。 ２　名誉会長及び顧問は、社員の中から、社員総会において任期を定めた上で選任する。 ３　名誉会長及び顧問は、無報酬とする。ただし、その職務を行うために要する費用を支給することができる。	（名誉会長） 第２９条　当法人に、名誉会長を置くことができる。 ２　名誉会長は、社員の中から、社員総会において任期を定めた上で選任する。 ３　名誉会長は、無報酬とする。ただし、その職務を行うために要する費用を支給することができる。

②主たる事務所の移転

2016年（平成28年）6月11日開催の社員総会において主たる事務所の移転等の定款の改定を行った。

当法人の主たる事務所は、佐藤信之初代代表理事の個人住所である千葉市を定款に記載し、法人登記も同住所で行っていたが、東京都中央区日本橋に事務所を

開設できる見込みが立ったことから定款第2条の主たる事務所所在地を東京都中央区とする改正を行った。移転は、まず仮移転の後本移転を行った。

○2016年7月1日 仮移転

〒103-0027 東京都中央区日本橋三丁目2番14号新槇町ビル別館第一 2階

電話番号 03-6811-1102 FAX 03-6811-1112 を開設

○2016年9月1日 本移転 （登記）

事務所には、賃借先のスタッフ1名が常駐しており郵便物の受け取りを含めて人的対応も可能であり、事務所内には表札を掲げた。

またこの改正と併せて法人の英文表記の改定を行った。当初の英文表記は、ホームページアドレスhttp://www.ecotran.org/の中のドメインを含めて「Ecotran.org」としていたが、2015年にドメインを変更したことに伴い全面的に見直しを行って、定款第1条の英文表記を改正した。

改正前	改 正
(名称) 第1条 当法人は、一般社団法人交通環境整備ネットワークと称し、英文ではEcotran.orgとする。	（名称） 第1条 当法人は、一般社団法人交通環境整備ネットワークと称し、英文ではThe Network for Transport and Environment（略称 ecotran）とする。
(主たる事務所) 第2条 当法人は、主たる事務所を千葉県千葉市に置く。	(主たる事務所) 第2条 当法人は、主たる事務所を東京都中央区に置く。

その後2019年6月8日の理事会において、法人活動の地理的位置付けや活動範囲などを明確化するため英文表記をJapan Network for Sustainable Transport and Environment、略称はJNSTEとし、愛称としてecotranを使用していくことが決議された。

定 款

https://ecotran.or.jp/disclosure/teikan.pdf

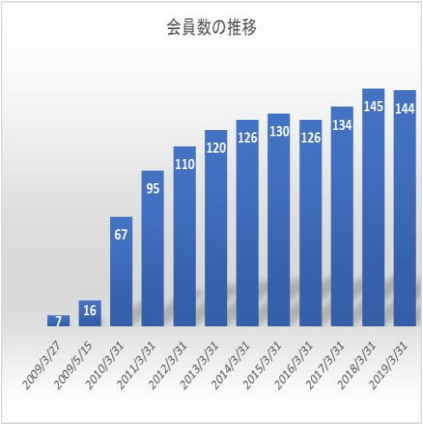
(2) 会員

当法人の会員は、個人会員と法人会員により構成され、その会費によって運営が行われている。

①会員の推移

設立時は7人の個人会員のみで発足したが、その後当法人の活動趣旨にご賛同をいただいた方の入会をいただき、近年は会員総数140名強で推移している。

	会員数	内訳		備考
		個人	法人	
2009/3/27	7	7	0	設立総会
2009/5/15	16	16	0	創立総会
2010/3/31	67	64	3	
2011/3/31	95	94	1	
2012/3/31	110	110	0	
2013/3/31	120	120	0	
2014/3/31	126	126	0	
2015/3/31	130	130	0	
2016/3/31	126	126	0	
2017/3/31	134	132	2	
2018/3/31	145	143	2	
2019/3/31	144	141	3	



②会費の改正

会員の会費については、入会金は1,000円、個人会員の年会費は2,000円、法人会員の年会費は1口10,000円として2009年3月7日に会費規程を定めた。また、併せて、理事、監事の報酬は当分の間無給とすることを申し合わせた。以来今日まで当法人は一切の人件費を計上していない。人件費を計上できるまでの収入規模に至っていないのが実情であり、役職員の出張費も含めて各種活動に要する人的支出は自弁でお願いをせざるを得ない。

会費は、本体事業の活動に発生する用紙や印刷インク等の事務消耗品費、会報等の印刷製本費、電話・郵送・レンタルサーバーに要する通信費や事務所賃借料等に充てている。

しかし近年の諸物価の高騰により2016年度以降赤字決算が続くこととなり、積み立てた基金の事実上の取り崩しも余儀なくされる状況となった。そのため、

法人発足から 10 年目となる 2018 年の 6 月 9 日の定時社員総会において以下の会費改正を行った。

なお、個人会員の会費については次年度の 2019 年度から、法人会員の会費については 2018 年度から適用することとした。

	現行（円）	改正（円）
個人年会費	2,000	3,000
法人年会費	一口 10,000	一口 48,000
入 会 金	1,000	2,000

会費規程
https://ecotran.or.jp/disclosure/kaihi.pdf

③事業収支状況

会計は、法人本体が実施する事業は「一般会計」、業務受託等による収益事業については「収益事業会計」と 2 つの区分会計を行っている。

一般会計の収入の柱は会員からの会費であり、会員の増加とともに増加した。法人発足初年度は 15 万 8 千円であったものが 2018 年度では 2．4 倍の 38 万 6 千円となった。

この会費収入により、地域鉄道フォーラムの開催、会報の作成等様々な活動を展開してきている。

また、2017 年度より鉄道写真詩コンテストを開始したことに伴い、本コンテストに賛同いただいた協賛会社から協賛金を頂戴しその費用に充てている。

一方、収益事業会計の事業収益は、年度によって額の多寡が大きい。

2011 年度、2012 年度及び 2013 年度は『広島電鉄開業百年・創設 70 年史』編纂の受託収入を、2014 年度は『ひたちなか海浜鉄道湊線百年史』編纂の受託収入を、2015 年度及び 2016 年度は、ひたちなか海浜鉄道に対する安全対策支援にかかる受託収入を計上している。収益事業において利益が生じた場合は、一般会計に繰入を行っており、2013 年度及び 2014 年度は 5 万円を、2015 年度は 10 万円、2016 年度は 6 万円を繰入れ、本体事業費用に充当することができた。

収益事業において安定した収益を確保することが可能となれば、継続的な一般会計への繰入れも可能となるものであり、その面からも本事業を育てたい。

支出では、事業費支出と管理費支出とに区分けしており、事業費支出は事業活動に関する直接経費を、管理費支出には、電話代、郵送代やレンタルサーバー維持費等の通信費や事務所の賃貸料、法人税等を計上している。

次の収支計算書・貸借対照表は、一般会計と収益事業会計を合わせて掲げている。

収支計算書・貸借対照表

項目	年度	2009	2010	2011	2012	2013
1. 事業活動収支						
(1)事業活動収入						
①受取入会金		62,000	27,000	16,000	15,000	15,000
②受取年会費		158,000	192,000	204,000	234,000	240,000
③事業収益		0	0	1,423,750	532,500	531,110
④受取寄付金･協賛金		58,000	40,000	2,380	37,000	4,000
⑤雑収入等		17,963	10,880	977	2,013	49,844
⑥他会計からの繰入額						50,000
事業活動収入計		295,963	269,880	1,647,107	820,513	889,954
(2)事業活動支出						
①事業費支出		61,488	128,186	1,427,482	490,452	505,153
②管理費支出		250,069	143,564	144,955	297,507	268,958
③他会計への繰出額						50,000
事業活動支出計		311,557	271,750	1,572,437	787,959	824,111
事業活動収支差額		-15,594	-1,870	74,670	32,554	65,843
2. 投資活動収支						
(1)投資活動収入		0	0	0	0	0
(2)投資活動支出		0	0	0	0	0
投資活動収支差額		0	0	0	0	0
3. 財務活動収支						
(1)財務活動収入		500,000	50,000	50,000	50,000	50,000
(2)財務活動支出		0	0	0	0	0
財務活動収支差額		500,000	50,000	50,000	50,000	50,000
4. 予備費支出		0	0	0	0	0
当期収支差額		484,406	48,130	124,670	82,554	115,843
前期繰越収支差額			484,406	532,536	657,206	739,760
次期繰越収支差額		484,406	532,536	657,206	739,760	855,603
貸借対照表	資産合計	558,406	602,536	866,278	863,660	967,703
	(1)負債	74,000	70,000	209,072	123,900	112,100
	(2)正味財産	484,406	532,536	657,206	739,760	855,603
	負債及び正味財産合計	558,406	602,536	866,278	863,660	967,703

収支差額を見ると、2009 年度、2010 年度は赤字であったが、2011 年度以降 2015 年度まで黒字を計上していた。しかし 2016 年度以降赤字となった。

とりわけ、郵便代、宅配便料金等諸物価の値上りが要因となっており、このことから 2018 年度定時社員総会において会費の改正をお願いし、決議をいただいたところである。

単位:円

2014	2015	2016	2017	2018	年度　　項目
					1. 事業活動収支
					(1)事業活動収入
6,000	8,000	8,000	8,000	3,000	①受取入会金
236,000	236,000	344,000	370,000	386,000	②受取年会費
2,099,352	299,257	151,500	6,000	0	③事業収益
5,000	0	0	150,000	280,000	④受取寄付金・協賛金
5,127	21,164	69,089	3,741	3,004	⑤雑収入等
50,000	100,000	60,000	0	0	⑥他会計からの繰入額
2,401,479	664,421	632,589	537,741	672,004	事業活動収入計
					(2)事業活動支出
1,887,959	222,135	235,886	583,696	542,877	①事業費支出
257,761	305,579	373,073	311,196	293,333	②管理費支出
50,000	100,000	60,000	0	0	③他会計への繰出額
2,195,720	627,714	668,959	894,892	836,210	事業活動支出計
205,759	36,707	−36,370	−357,151	−164,206	事業活動収支差額

					2. 投資活動収支
0	0	0	0	0	(1)投資活動収入
0	0	0	0	0	(2)投資活動支出
0	0	0	0	0	投資活動収支差額

					3. 財務活動収支
0	0	0	0	0	(1)財務活動収入
0	0	0	0	0	(2)財務活動支出
0	0	0	0	0	財務活動収支差額

0	0	0	0	0	4. 予備費支出

205,759	36,707	−36,370	−357,151	−164,206	当期収支差額

855,603	1,061,362	1,098,069	1,061,699	704,548	前期繰越収支差額
1,061,362	1,098,069	1,061,699	704,548	540,342	次期繰越収支差額

1,227,762	1,213,569	1,192,799	816,548	653,342	資産合計	貸借対照表
166,400	115,500	131,100	112,000	113,000	(1)負債	
1,061,362	1,098,069	1,061,699	704,548	540,342	(2)正味財産	
1,227,762	1,213,569	1,192,799	816,548	653,342	負債及び正味財産合計	

貸借対照表の正味財産には基金の 70 万円が積まれているが、2018 年度にはその額を割込んでしまった。

会費の改定効果により 2019 年度以降黒字転換を目指している。

(3) 組織

法人の事業遂行のため、2009 年 3 月 7 日に組織及び職制を定める組織規程を定めた。事業の執行は、業務執行理事が当たること、業務執行機関として分科会及び事務局を置き、業務執行事務を審議計画する審議役を置くこと等を定めた。当初は分科会として「コミ鉄ソサエティ」と「地方鉄道支援市民ネット」を置いていたが、法人単体としての活動にシフトしていったことにより分科会としての実態が無くなっていた。一方、2014 年 3 月に地域鉄道支援の一環として地域鉄道技術懇話会を設置して活動を始めていたことから、同懇話会を 2016 年 9 月の理事会で分科会として位置づけ、規程改正を行っている。事務局長については、発足時より 2015 年 6 月までは専務理事が、以降は代表理事が兼務をしている状況にある。本規程第 6 条に基づく組織としては地域鉄道支援事業本部を、職制としては顧問、相談役及びアドバイザーを置いている。なお、2018 年まで地域鉄道支援事業本部に課長を置いていた。

一般社団法人　交通環境整備ネットワーク組織規程(2009 年 3 月 7 日制定･2016 年 9 月 30 日改正)
(目的)
第１条 この規程は、一般社団法人交通環境整備ネットワーク（以下「当法人」という。）が定款第４条に規定する事業の遂行のため、組織及び職制を定め当法人の適切かつ健全な運営を行うことを目的とする。
(事業執行機関)
第２条 当法人の事業の執行は、業務執行理事が当たる。
２ 業務執行機関として分科会及び事務局を置き、必要に応じて審議役を置くことができる。
(分科会)
第３条 定款第３５条に基づき、当法人に次の分科会を置く。
一　地域鉄道技術安全懇話会
２ 分科会には理事の中から運営責任者として代表幹事を置く。
(事務局)
第４条 事務局は、当法人の総務・会計・経理事務及び事業業務の事務を処理する。
２　事務局には事務局長及び職員を置き、代表理事が任免する。
(審議役)
第５条　審議役は、業務執行事務を審議計画する。
２　審議役は、代表理事が任免する。
(特別な組織)
第６条　代表理事は、業務上特に必要があると認めるときは、臨時に別に定める組織又は職制を置くことができる。

附則

この規程は、当法人成立の日から施行する。

この規程は、平成 28 年 9 月 30 日から施行する。

Japan Network for Sustainable Transport and Environment　JNSTE
一般社団法人　交通環境整備ネットワーク　https://ecotran.or.jp
〒103-0027 東京都中央区日本橋 3 丁目 2 番 14 号 新槇町ビル別館第一　2 階
(tel) 03-6811-1102　(fax) 03-6811-1112　(e-mail) office@ecotran.or.jp

2019 年 11 月 1 日現在

代表理事	原　潔*	(前　運輸政策研究所研究員)
専務理事	齋藤　実*	(前 東武鉄道参事役)
常務理事	山口禎一*	(小田急電鉄安全・技術部担当部長)
〃	吉田千秋*	(ひたちなか海浜鉄道　代表取締役社長)
理　事	向後功作*	(LLC　Harmony　代表)
〃	田中　人*	(愛知学泉大学講師、慶應義塾大学講師)
〃	藤本昌弘*	(関東交通印刷　代表取締役社長)
〃	唐崎好彦*	(鉄道・運輸機構健康保険組合　常務理事)
〃	澁谷房子*	(津軽鉄道　社長付顧問)
〃	関西佳子*	(前　水間鉄道　会長)
監　事	小島好己*	(翠光法律事務所　弁護士)
〃	入江　聡*	(船橋市役所)
顧　問	大森寿明	(前　日本ホテル　会長)

地域鉄道技術安全懇話会(分科会)

地域鉄道支援事業本部
本部長　藤本昌弘

アドバイザー
技術アドバイザー
野上健一*
デザインアドバイザー
丸山英明*

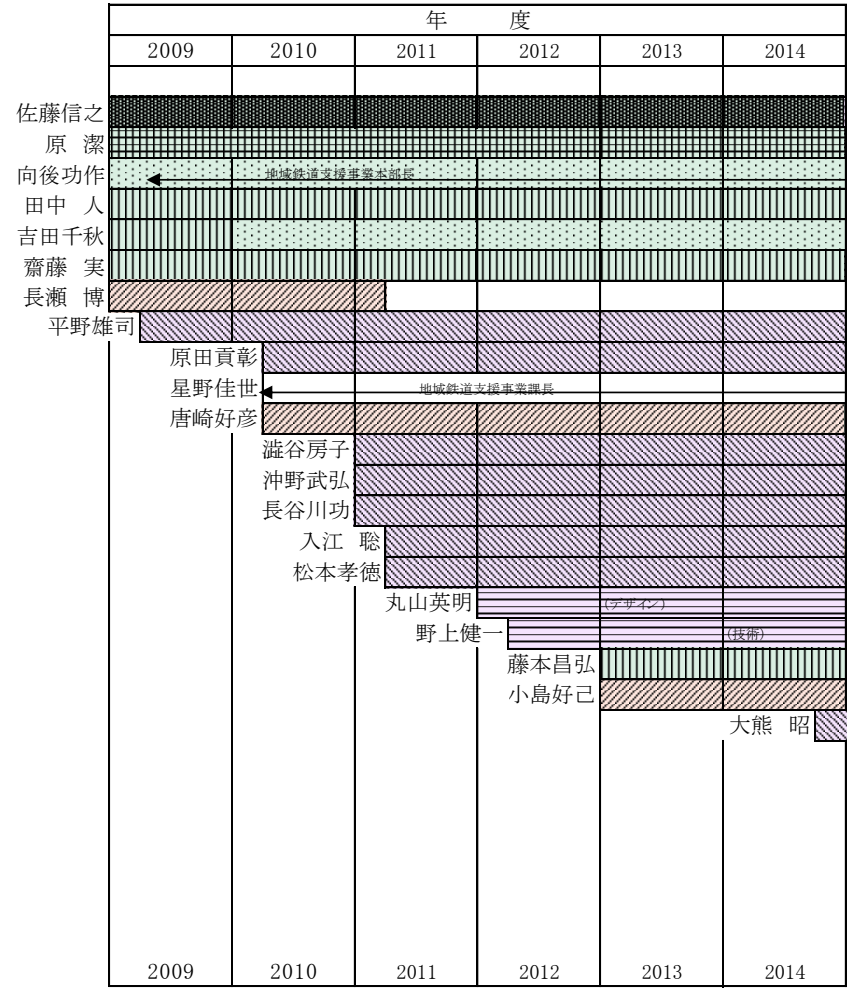
審議役
平野雄司
沖野武弘
大熊　昭*
吉田一彦
上里夏生
星野佳世
湯田豊人*

相談役
佐藤信之

地域鉄道支援事業アドバイザーチーム (*印メンバー)

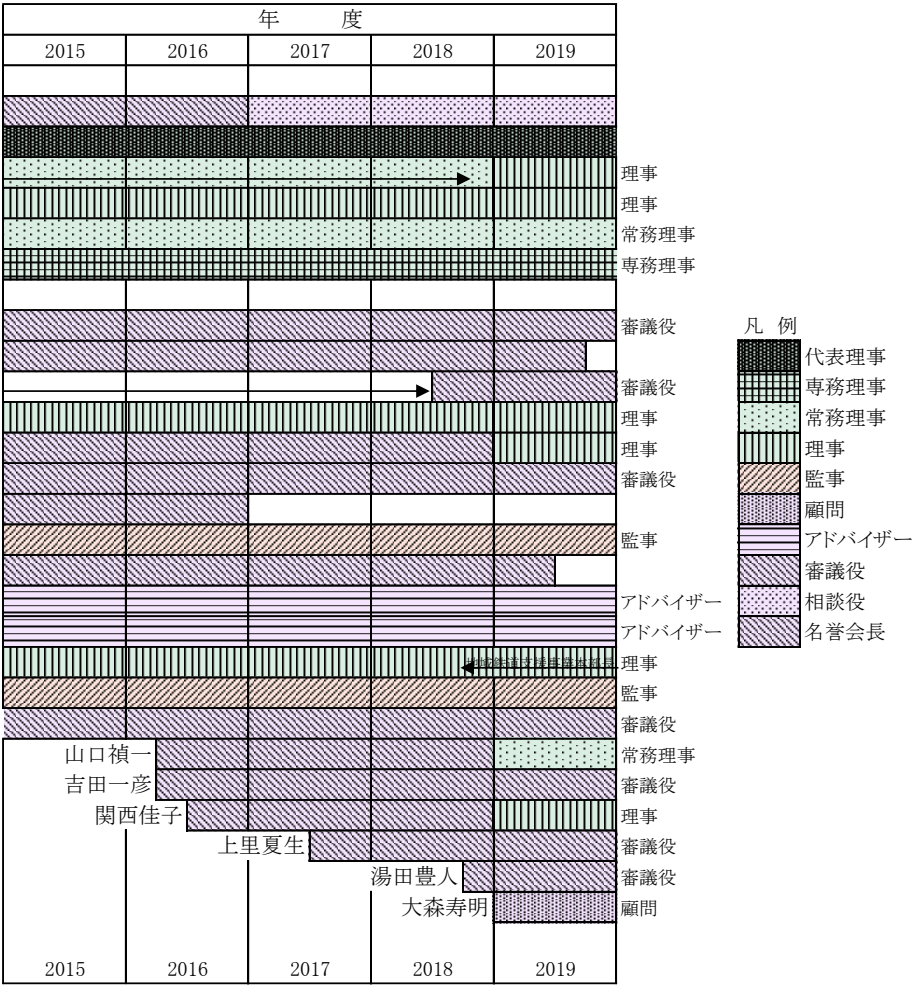
荒川　守	一般社団法人日本鉄道車輌工業会企画部長
大熊　昭	公益法人エコロジー・モビリティ財団事務局長
齋藤　実	一般社団法人交通環境整備ネットワーク専務理事
段原二郎	東京臨海高速鉄道株式会社常務取締役
綱島和憲	成田国際空港株式会社関連事業部部付参与
野上健一（座長）	一般社団法人交通環境整備ネットワーク技術アドバイザー
原　潔	一般社団法人交通環境整備ネットワーク代表理事
村田浩一	株式会社京三製作所　信号事業部　技術企画部　担当部長
山口禎一（事務局）	一般社団法人交通環境整備ネットワーク常務理事
湯田豊人	京王電鉄株式会社鉄道事業本部参与
吉田千秋	一般社団法人交通環境整備ネットワーク常務理事

①役員の変遷



当法人設立時からの監事の長瀬　博氏は、病気により 2011 年 6 月 7 日急逝。日本国有鉄道に入り東京南鉄道管理局、新幹線鉄道保有機構、鉄道整備基金、運輸施設整備事業団、そして当法人と鉄道の仕事一筋を歩まれた。

千葉都市モノレールで千葉駅長や運輸部営業推進課主幹等を務めた長谷川功氏には、2011 年 4 月より 2017 年 4 月まで審議役に就任をいただいた。

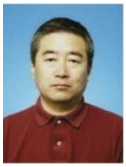


公募により北条鉄道の副社長を務めた松本孝徳氏には、2011 年 7 月より 2019 年 8 月まで審議役に就任をいただいた。氏には 2010 年 6 月 12 日開催の地域鉄道フォーラムでは講演を願い、2012 年 6 月 9 日開催の地域鉄道フォーラムでは開会の辞を述べていただいた。全国全国鉄道利用者会議事務局長の原田貢彰氏には 2010 年 8 月より 2019 年 10 月まで審議役の就任をいただいた。

②現役員のプロフィール

	代表理事　原　潔（Hara Kiyoshi）
	運輸省、国土交通省を経て千葉都市モノレール取締役運輸部長、日本民営鉄道協会総務広報部長、(財) 運輸政策研究機構運輸政策研究所研究員を務める。鉄道史学会会員。2009年3月より当法人専務理事、2015年6月より代表理事
	専務理事　齋藤　実（Saito Minoru）
	運輸省、日本鉄道建設公団、運輸施設整備事業団、国土交通省を経て、東武鉄道株式会社鉄道事業本部計画管理部参事役を務める。 2009年3月より当法人理事、2015年6月より専務理事
	常務理事　吉田千秋（Yoshida Chiaki）
	富山地方鉄道、万葉線株式会社を経て、2008 年4 月よりひたちなか海浜鉄道株式会社取締役社長。関東運輸局地域公共交通マイスターを務める。 2009年3月より当法人理事、2010年7月より当法人常務理事
	常務理事　山口禎一（Yamaguchi Sadakazu）
	航空・鉄道事故調査委員会事務局鉄道事故調査官、鉄道防災対策官、事故対策官、北海道運輸局鉄道部長、北陸信越運輸局鉄道部長、鉄道・運輸機構鉄道助成部担当部長等を経て小田急電鉄安全・技術部担当部長。2016年8月より当法人審議役、2019年6月より常務理事
	理事　向後功作（Kougo kousaku）
	銚子電気鉄道次長、銚子市観光プロデューサー等を経て起業し、LLC　Harmony　代表。総務省地域力創造アドバイザー、関東運輸局地域公共交通マイスター、放送大学非常勤講師。2009年3月より当法人常務理事、2019年6月より理事
	理事　田中　人（Tanaka Masato）
	早稲田大学助手、亜細亜大学、早稲田大学、立教大学等を経て愛知学泉大学講師・慶應義塾大学講師。 社会学・社会哲学（コミュニティ論・現代文化論など）、2009年3月より当法人理事

	理事　藤本昌弘（Fujimoto Masahiro） 鉄道等の乗車券全般にわたるデザインと印刷を手がけ、貴重となった硬券印刷において屈指の技術を有する関東交通印刷株式会社代表取締役。2013年6月より当法人理事、2019年2月より地域鉄道支援事業本部長を兼ねる
	理事　唐崎好彦（Karasaki Yoshihiko） 日本鉄道建設公団入社、運輸省鉄道監督局、国際協力事業団、九州新幹線建設局、北陸新幹線第二建設局、鉄道・運輸機構広報課長、同機構監査室長、業務・用地統括役等を経て同機構健康保険組合常務理事。 2011年6月より当法人監事、2015年6月より理事
	理事　澁谷房子（Shibutani Fusako） 津軽鉄道株式会社入社後総務及び経理、企画部門を担当。管理・企画グループを統括する執行役員を経て、現在同社社長付顧問。 2011年4月より当法人審議役、2019年6月より理事
	理事　関西佳子（Sekinishi Yoshiko） 野村證券を経て、水間鉄道に入社。同社総務部長、社長、会長を歴任。鉄道会社における第一号の女性社長・会長となる。 2016年12月より当法人審議役、2019年6月より理事
	監事　小島好己（kojima Yoshiki） 翠光法律事務所弁護士。 宇都宮ライトレール顧問弁護士、千葉県後期高齢者医療連合情報公開・個人情報保護審査会委員 、東京簡易裁判所司法委員、法曹レールファンクラブ企画担当車掌を務める。2013年6月より当法人監事
	監事　入江　聡（Irie Satoshi） 船橋市役所入所、交通、道路、都市計画等の行政部門に従事。千葉県に出向中は連続立体化交差化事業を担当。技術士（建設部門　都市及び地方計画）、総合旅行業務取扱管理者。 2011年7月より当法人審議役、2015年6月より監事

	顧問　大森寿明（OmoriToshiaki） 運輸省地域交通局交通計画課長、大臣官房審議官、海上保安庁次長等を経て JR 貨物執行役員東海支社支社長、JR 東日本常勤監査役、JR 東日本都市開発取締役会長、日本ホテル株式会社取締役会長等を歴任、日本危険物コンテナ協会会長。2019年4月より当法人顧問
	技術アドバイザー　野上健一（Nogami Kenichi） 北海道運輸局鉄道部長、中部運輸局鉄道部長、鉄道局保安車両課長等を経て日本民営鉄道協会常務理事、大阪府都市開発常務取締役、関東鋼索交通協会事務局長を務める。 2012年7月より当法人技術アドバイザー
	デザインアドバイザー　丸山英明（Maruyama Hideaki） 武蔵野美術短期大学卒業後、グラフィックデザイナーとして活躍。 2012年4月より当法人デザインアドバイザー
	審議役　平野雄司（Hirano Youji） 交通新聞社を経て、社団法人日本民営鉄道協会常務理事として長く広報活動に携わる。交通ペンクラブ、由木つむぎの会会員、JRTT、運輸公論等に交通記事を連載中。 2009年7月より当法人審議役
	審議役　星野佳世（Hoshino Kayo） 女優、管理栄養士。 2010年8月より地域鉄道支援事業本部地域鉄道支援事業課長、当法人主催の地域鉄道フォーラム等において司会進行を務める。 2018年12月より審議役
	審議役　沖野武弘（Okino Takehiro） 運輸省、国土交通省、鉄道整備基金、日本民営鉄道協会、成田空港高速鉄道等を経て第三セクター鉄道等協議会事務局長を務める。 2011年4月より当法人審議役

	審議役　大熊　昭（Oukuma Akira） 運輸省、国土交通省の政策部門において観光や統計、白書作成、バリアフリー化等に携わる。 公益法人交通エコロジー・モビリティ財団（エコモ財団）総務部長を経て同財団事務局長。 2015年1月より当法人審議役
	審議役　吉田一彦（Yoshida Kazuhiko） 日本国有鉄道、運輸省東北運輸局、国土交通省鉄道局、鉄道・運輸機構等を経て東武鉄道株式会社鉄道事業本部計画管理部参事役。 2016年8月より当法人審議役
	審議役　上里夏生（kozato Natsuo） 財団法人交通協力会で雑誌編集に携わる。その後交通新聞社において西日本支社、北海道支局、東京本社、国土交通記者会において鉄道、航空、観光に係る記事を発信、交通新聞編集委員を務める。 2017年12月より当法人審議役
	審議役　湯田豊人（Yuda Toyohito） 国土交通省鉄道局首席鉄道安全監査官、関東運輸局鉄道部次長、中部運輸局鉄道部長等を経て京王電鉄株式会社鉄道事業本部参与。 2019年3月より当法人審議役
	相談役　佐藤信之（Satoh Nobuyuki） 交通評論家、印西市公共交通会議副会長。様々なメディアで交通諸課題に論評を行う。、『新幹線の歴史』、『JR 北海道の危機 日本からローカル線が消える日』、『JR 九州の光と影』ほか著書多数。2009年3月より当法人代表理事、2015年6月より名誉会長、2017年6月より相談役

鉄道はエコ、鉄道でエコ ecotran JNSTE
Japan Network for Sustainable Transport and Environment

「鉄道はエコ、鉄道でエコ」のロゴマーク

このロゴマークは、鉄道がマイカーなどに比べてCO2排出量が極めて低く、環境にやさしい交通機関であり、鉄道の利用が地球温暖化等の環境問題の改善につながることを広く知っていただくことにより、身近な環境対策として鉄道の利用を呼びかけていくことを目的として2005年10月に国土交通省において定められた。

2009年当法人が発足するのにあたり、ロゴマークを管理していた当時の鉄道局総務課企画室長の承諾を得て、「鉄道はエコ、鉄道でエコ、エコトラン(ecotran)」の愛称のもと、名刺やホームページ、封筒等で広くマークを使用している。

このロゴマークは、当法人のために漫画家のさとう有作氏に作成していただいたもの。

虹色の未来に向かって走る機関車が描かれており、こちらも封筒や書類等に使用している。

6.年表

		（）内は、月.日。または月
ecotran　前　史		参　考　事　項
2007年 （平成19年）	第1回セミナートレイン「銚子電気鉄道」開催（8.1）	ＩＣカード乗車券「パスモ」サービスを開始（3.18）
		鹿島鉄道廃止（4.1）
		くりはら田園鉄道廃止（4.1）
		西日本鉄道宮地岳線廃止（4.1）
		地域公共交通の活性化及び再生に関する法律公布（5.25）
		高千穂鉄道（延岡・槇峰間）廃止（9.6）
		中越沖地震（7.16）
		郵政民営化（10.1）
2008年 （平成20年）	第2回セミナートレイン「ひたちなか海浜鉄道」開催（8.4）	島原鉄道（島原外港・加津佐間）廃止（4.1）
	第1回鉄道茶論開催（11.15）	三木鉄道廃止（4.1）
		九州新幹線（武雄温泉・諫早間）着工（4.28）
		地域公共交通の活性化及び再生に関する法律の改正により「鉄道事業再構築事業が規定される（5.21）
		東京メトロ副都心線、池袋・渋谷間開業（6.14）
		交通政策審議会陸上交通分科会鉄道部会提言「環境新時代を切り開く、鉄道の未来像」（6.19）
		オリンピック（北京・香港）開催（8.8～24）
		運輸安全委員会発足（10.1）
		京阪電気鉄道中之島線、天満橋・中之島間開業（10.19）
		名古屋鉄道モンキーパークモノレール線廃止（12.27）
		高千穂鉄道廃止（12.28）
		北海道・洞爺湖サミット開催（7.7～9）
		南部陽一郎氏、小林誠氏、益川敏英氏がノーベル物理学賞、下村脩氏がノーベル化学賞を受賞
ecotran　年　史		参　考　事　項
2009年 （平成21年）	設立準備委員会開催（1.19）	阪神電気鉄道阪神なんば線、大阪難波・西九条間開業（3.20）
	法人設立趣旨説明於津軽鉄道(2.14)	北陸鉄道石川線（鶴来・加賀一の宮間）廃止（11.1）
	国土交通省鉄道局総務課へ法人設立趣旨説明（2.18）	
	設立総会・理事会（3.7）	衆院選で民主党が圧勝し、政権交代（8.30）
	ホームページ(http://www.ecotran.org/)運用開始(3/8)	裁判員制度スタート（5.21）

ecotran 年 史		参 考 事 項
2009年 (平成21年)	船橋公証役場で定款認証（3.18）	
	法人登記申請・印鑑登録申請（4.1）	
	創立社員総会並びに祝賀会於東京都中小企業振興公社（5.15）	
	理事会（5.29）	
	第3回セミナートレイン「千葉モノレール」開催（6.27）	
	鉄道関係等諸情報のメール配信開始（6.30）	
	鉄道ジャーナル誌10月号（通巻516）より「ecotran通信」のコーナーが開設される(8.21)	
	会報『地域鉄道を考える』第１号発刊（10.31）	
	第１回地域鉄道フォーラム開催（11.7）	
2010年 (平成22年)	第2回鉄道茶論開催（2.6）	成田高速鉄道アクセス線が開業（7.17）
	定時社員総会（6.12）	東北新幹線（八戸・新青森間）開業（12.4）
	第2回地域鉄道フォーラム「公募社長サミットin東京」開催（6.12）	
	津軽鉄道80周年記念シアタートレイン開催（7.3）	探査機はやぶさが小惑星イトカワから地球へ帰還（6.13）
	会報別冊『津軽鉄道小史』発刊（8）	根岸英一氏・鈴木章氏がノーベル化学賞を受賞
	第4回セミナートレイン「山形鉄道大学開催（10.30）	冬季オリンピック（バンクーバー）開催（2.1～28）
	会報「地域鉄道を考える」第2号を発刊（10.31）	
2011年 (平成23年)	HPよりカレンダーと壁紙を配信開始	東日本大震災発生（3.11）
	HPリニューアル（3.4）	九州新幹線（博多・新八代間）開業（3.12）
	当法人監事の長瀬博氏逝去、享年64歳（6.7）	JR北海道石勝線において列車脱線火災事故発生（5.27）
	定時社員総会（6.11）	
	第3回地域鉄道フォーラム「地域鉄道の安全防災対策について」開催（6.11）	FIFA女子ワールドカップドイツ大会　なでしこジャパンが優勝（7.18）
	会報『地域交通を考える』（タイトル変更）第3号を発刊（11.30）	日本の地上アナログテレビ放送終了　地デジへ完全移行（7.24）
	東北運輸局主催「東日本大震災後における東北地方の鉄道利用促進策等の検討調査WG」に委員として原専務参画	
2012年 (平成24年)	第5回セミナートレイン「東京の地下鉄探検」開催（3.24）	十和田観光電鉄廃止（4.1）
	国土交通省鉄道局・観光庁主催「地域鉄道の再生・活性化等研究会」委員として原専務理事参画（4～）	長野電鉄屋代線廃止（4.1）
	定時社員総会（6.9）	九州新幹線（武雄温泉・長崎間）着工（8.18）

	ecotran 年 史	参 考 事 項
2012年 (平成24年)	第4回地域鉄道フォーラム「全国公募鉄道社長サミット in 東京」開催（6.9）	北陸新幹線（金沢・敦賀間）着工（8.19）
	全国公募鉄道社長in東京開催記念6社入場券セット発売（6.9～）	北海道新幹線（新函館・札幌間）着工（8.25）
	会報『地域交通を考える』第4号を発刊（11.30）	東京駅丸の内駅舎保存復原完成（10.1）
		衆院選で自民党・公明党が圧勝し、政権交代（12.16）
		復興庁発足（2.10）
		東京スカイツリー開業（5.22）
		山中伸弥氏がノーベル生理学・医学賞を受賞
		オリンピック（ロンドン）開催（7.27～8.12）
2013年 (平成25年)	定時社員総会（6.8）	新石垣空港開港（3.7）
	第5回地域鉄道フォーラム「鉄道事業の再生・活性化にむけて」開催（6.8）	東京メトロ副都心線と東急東横線・みなとみらい線相互直通運転開始（3.16）
	Facebook開設（6.8）	JRオレンジカード発売終了（4.1）
	第3回鉄道茶論「千葉の鉄道119年目」（7.27）	交通系ICカード全国相互利用開始（3.23）
	津軽鉄道応援者の集い（7.6）	地域鉄道の再生・活性化等研究会報告書「観光とみんなで支える地域鉄道」発表（6）
	当法人設立時主賓の慶應義塾大学名誉教授藤井彌太郎先生逝去、享年79歳（10.30）	交通政策基本法公布（12.4）
	第4回鉄道茶論「湊線の歴史を語る会」の開催（11.16）	
	「鉄道は、地域の架け橋です」パンフレット作成（11）	2020年夏季オリンピック・パラリンピック開催地が東京に決定（9.7）
	会報『地域交通を考える』第5号を発刊（11.25）	
2014年 (平成26年)	第1回地域鉄道技術安全懇話会の開催（3.27）	JR東日本岩泉線廃止（4.1）
	定時社員総会（6.8）	三陸鉄道全線運行再開（4.6）
	第6回地域鉄道フォーラム「女性の視点で語る鉄道の魅力・その活性化」開催（6.8）	JR北海道江差線（木古内・江差間）廃止（5.12）
	会報『地域交通を考える』第6号を発刊（11.25）	中央新幹線（品川・名古屋間）着工（12.17）
		消費税率5%から8%へ引上げ(4.1)
		御嶽山噴火（9.27）
		広島土砂災害（8.20）
		ノーベル物理学賞受賞者に赤崎勇氏・天野浩氏・中村修二氏の3人が受賞
		冬季オリンピック（ソチ）開催（2.7～23）
2015年 (平成27年)	ひたちなか海浜鉄道湊線百年史発行（4.1）	交通政策基本計画閣議決定(2.13)
	HPアドレスをhttp://ecotran.org/からhttp://ecotran.or.jp/に変更(5.1)	上野東京ライン開業(3.14)

ecotran 年 史		参 考 事 項
2015年 (平成27年)	定時社員総会（6.13）	北陸新幹線（長野・金沢間）開業 （3.14）
	第7回地域鉄道フォーラム「暮らしと鉄道」－使いやすく安心安全な地域鉄道を目指して－開催（6.13）	富山地方鉄道市内循環線開業 （3.14）
	第2回地域鉄道技術安全懇話会の開催 （9.31）	IRいしかわ鉄道、あいの風とやま鉄道、えちごトキめき鉄道開業 （3.14）
	第6回セミナートレイン「デハ101を語る」開催（9.19）	四日市あすなろう鉄道開業（4.1）
	「鉄道は地域の架け橋です」パンフレット改定版作成（11）	仙台市地下鉄東西線開業（12.6）
	会報『地域交通を考える』第7号を発刊 （11.25）	札幌市循環線開業（12.20）
	書泉グランデで会報販売開始	大村智氏がノーベル生理学・医学賞、梶田隆章氏がノーベル物理学賞受賞
		成田空港LCCターミナル開業（4.8）
2016年 (平成28年)	定時社員総会（6.11）	阪堺電気軌道上町線（住吉・住吉公園間）廃止（1.31）
	（第8回）地域鉄道フォーラム2016「地域鉄道の価値を考える」開催（6.11）	JR北海道江差線（木古内・五稜郭）廃止（3.25）
	千葉市稲毛区より東京都中央区に仮移転 （7.1）	北海道新幹線（新青森・新函館北斗間）開業（3.26）
	第3回地域鉄道技術安全懇話会の開催 （8.6）	道南いさりび鉄道開業（3.26）
	東京都中央区に移転（9.1）	交通政策審議会答申第198号「東京圏における今後の都市鉄道のあり方について」（4.20）
	会報『地域交通を考える』第8号を発刊 （11.25）	JR九州完全民営化（10.25）
		JR北海道留萌線（留萌・増毛間）廃止（12.5）
		熊本地震(4.14)
		大隅良典氏がノーベル生理学・医学賞受賞
		オリンピック（リオデジャネイロ）開催 （8.5～21）
2017年 (平成29年)	定時社員総会（6.10）	JR西日本可部線（可部・あき亀山間）開業（3.4）
	（第9回）地域鉄道フォーラム2017「写真と詩で伝える鉄道の魅力」開催（6.10）	西武鉄道安比奈線（南大塚・安比奈間）廃止（4.1）
	（第1回）鉄道写真詩コンテスト2017開催 （7.1～）	東武鉄道SL運転開始（8.10）
	法律相談窓口設置に係るアンケート実施 （9）	7月九州北部豪雨（7.5～6）
	「鉄道は地域の架け橋です」パンフレット改定版作成（9）	
	米屋こうじ＆水無田気流トークステージを開催（11.23）	
	会報『地域交通を考える』第9号を発刊 （11.25）	
	会報を書泉グランデに加えて国土交通省地下一階島田書店での委託販売を開始	
	2018年鉄道写真詩カレンダー公開 （12.12）	

ecotran　年　史		参　考　事　項
2018年 (平成30年)	第4回地域鉄道技術安全懇話会の開催 (2.28)	JR西日本三江線（江津・三次間）廃止（4.1）
	定時社員総会（6.9）	関西電力トロリーバス（扇沢・黒部ダム間）廃止（12.1）
	（第10回）地域鉄道フォーラム2018「鉄道と音楽」開催（6.9）	
	（第2回）鉄道写真詩コンテスト2018開催 (7.1～)	
	当法人設立時に祝電をいただいた近畿大学名誉教授斎藤峻彦先生逝去、享年75歳 (9.8)	
	米屋こうじ&水無田気流トークステージを開催（11.7）	本庶佑氏　ノーベル生理学・医学賞受賞
	第7回セミナー・トレイン「鈴木商店と鉄道」開催（8.20）	西日本7月豪雨
	「鉄道は地域の架け橋です」パンフレット改定版作成（9）	北海道胆振東部地震（9.6）
	会報『地域交通を考える』第10号を発刊 (11.25)	冬季オリンピック（平昌）開催（2.9～25）
	2019年鉄道写真詩カレンダー公開 (12.18)	
2019年 (平成31年) (令和元年)	HPの常時SSL化を行うこれによりアドレスはhttps://ecotran.or.jp/と変更 (1.15)	三陸鉄道リアス線開業（3.23） 日本一長い第三セクター鉄道誕生
	中央区環境情報センターの環境活動登録団体となる(2.7)	太平洋石炭販売輸送臨港線（春採・知人間）休止（4.1）
	東北かけはしプロジェクト「トレインフェスタ」協力(3.2～3)	JR北海道石勝線夕張支線（新夕張・夕張間）廃止（4.1）
	第8回セミナートレイン「路面電車のある街・豊橋」開催（3.9）	東京都上野懸垂線休止（11.1）
	鉄道ジャーナル誌「ecotran通信」9月号（通巻635号）をもって掲載終了。10年にわたり、200回の連載。	相鉄・JR直通線開業（11.30）
	定時社員総会（6.8）	
	（第11回）地域鉄道フォーラム2019「鉄道と映画」開催（6.8）	改元（5.1）
	（第3回）鉄道写真詩コンテスト2019開催 (7.1～)	G20大阪サミット開催（6.28-29）
	原代表理事が日本鉄道賞表彰選考委員会委員に就任（9.11）	ラグビーワールドカップ2019日本大会開催（9.8～11.2）
	環境活動フェス2019出展（11.2～11.4）	台風（15号・19号）災害続く
	会報『地域交通を考える』第11号を発刊 (11.25)	

本誌は、ホームページ（https://ecotran.or.jp/）と連携しております。
連携ページには、ホームページのQRコードを掲載しています。
このQRコードをスマーフォン等で読み取りご覧ください。
ホームページでは本誌の電子版もご覧いただけます。

電子版はこちら
https://ecotran.or.jp/10th/

一般社団法人交通環境整備ネットワーク　10年史

発行　2019年（令和元年）11月25日
〒103-0027
一般社団法人交通環境整備ネットワーク
東京都中央区日本橋3-2-14新槇町ビル別館第一　2階
電話　03-6811-1102　　FAX 03-6811-1112