(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～
・・・・・・・・・・・・・・・・・・・

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　－暮らしと鉄道－

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 3000km 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

会報表紙
第 3 号より表題を変更

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。

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。

グランドキャニオン
2014年9月　筆者撮影

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

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。

同　2014年1月　筆者撮影

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。

☆　　☆　　☆

〇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。

〇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？

〇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。

〇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。

〇驚きました。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？

〇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）の與せしローカル線 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。

犬山駅西ビルリノベーション

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。

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。

リハビリ型デイサービス「名鉄レコードブック」

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。

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。