

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」講演録

期日：平成26年6月14日（土） 13時00分～15時15分

場所：東武博物館内ホール

東京都墨田区東向島4-28-16

プログラム

1. 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
2. 基調講演
水間鉄道株式会社 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一公社更生法からの出発ー」
3. トークセッション「女性の視点で語る鉄道の魅力・その活性化」

一般社団法人交通環境整備ネットワーク主催、国土交通省鉄道局後援による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6月14日（土）東武博物館ホールで開催しました。

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き、その後、水間鉄道株式会社会長関西佳子氏が「水間鉄道の魅力を発信中・笑顔とやさしさ乗せて一公社更生法からの出発ー」と題して基調講演を行いました。

休憩の後、東洋大学・国際地域学部国際観光学科准教授の矢ヶ崎紀子氏がコーディネーターとなって、関西佳子氏と津軽鉄道株式会社顧問の瀧谷房子氏、東武鉄道株式会社広報部課長の高月京子氏、鉄道アーティストの小倉沙耶氏、鉄道フォトライターの矢野直美氏の女性6人によるトークセッションが繰り広げられました。

1. 来賓あいさつ

国土交通省鉄道局事業課長 高原修司氏

私は、国土交通省で地域鉄道の支援を担当していますとともに、交通環境整備ネットワークの会員でもあり、本日は、鉄道の第一線で活躍されている女性の方々のお話を聞きできるということで、楽しみにして参りました。

昨年に引き続き、皆様の前でお話をする機会をいただきましたので、本日は、この一年間で成立した地域鉄道に関する二本の法律につきまして簡単にご紹介したいと思います。

ひとつは、昨年の12月4日に施行された交通政策基本法についてです。

基本法とは、国の政策について基本的な方針を定めるもので、交通政策基本法とは、国の交通政策の基本的な方針を定める法律ということになります。

実はこれまで、我が国には交通政策に関する基本的な法律や計画がありませんでした。

今回のこの法律の成立によって、国をあげての共通の方針ができましたので、国や地域の関係者が一丸となって交通政策に取り組むことができるようになりました。

方針の例としては、「日常生活の交通手段確保」として、自動車を運転することのできない学生や高齢者の方々の日常生活の足となる地域公共交通の確保や、「高齢者、障害者等の円滑な移動」として、ベビーカーや車椅子を利用されている方々が地域公共交通を一層使いやすくするような環境の整備などが盛り込まれています。

続きまして、5月21日に公布されたばかりの地域公共交通活性化・再生法の改正についてご紹介しま



す。

地域公共交通の活性化や再生を図るにあたっては、次の二つの点について考える必要があると認識しています。

一点目が「地域公共交通サービスの衰退の背景」についてです。これまで地域公共交通は基本的に企画から運行まで民間の交通事業者等により実施されてきましたが、人口減少等によって経営が厳しくなった結果、交通事業者等から既存の地域公共交通ネットワークを検証・改善する経営余力が失われてきてている、という懸念があります。

二点目が「現行法における地域公共交通総合連携計画の課題」についてです。この計画は、現行の地域公共交通活性化・再生法において定められている計画であり、市町村が自らの地域の交通体系について検討し、その活性化・再生のために策定するものですが、医療・福祉施設の立地等のまちづくりと地域公共交通との一体的な取り組みが不十分ではないか、という指摘がありました。

今回の法改正は、これらの点を改善しようとするものであり、改正の内容として、一点目については、民間事業者等ではなく、地方自治体が地域の公共交通のあり方を主体的に検討していくこと、二点目については、計画名を「地域公共交通網形成計画」と改め、まちづくりと連携した計画としていくこととされています。

本法改正は、これらの点を改善することによって、地域公共交通がより地域の実情に沿った形で維持・確保されることを目指しています。

次に、この法改正が目指している姿の具体的なイメージについてご紹介します。

現状の地域では、駅があるものの、そこからの交通手段であるバスの運行本数が少なく、マイカー利用が主要な移動手段となっています。このような地域においては、近い将来高齢化が進み、マイカーが使えない方が多くなると、人の移動が少なくなってしまい、地域の活力が失われてしまうと考えられます。

それを避けるために、鉄道やバス等の公共交通を医療・福祉施設の立

交通政策基本法の成立について

国土交通省

平成25年12月4日公布・施行



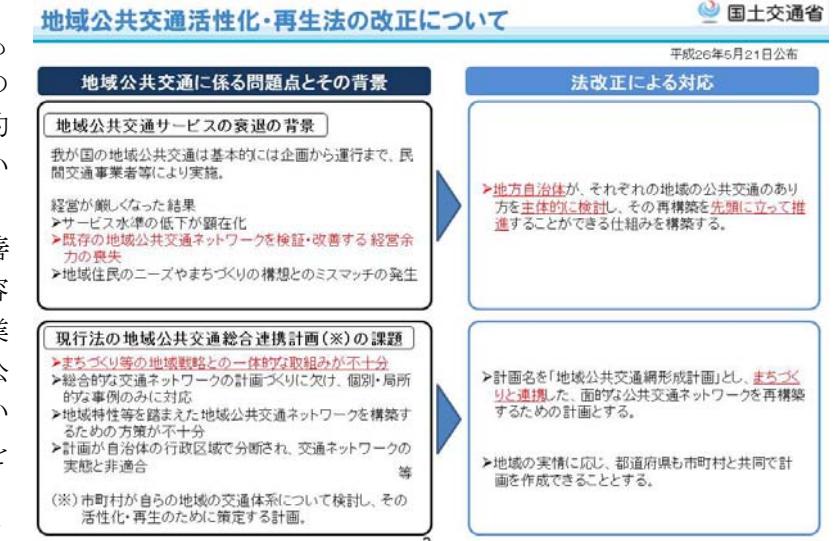
我が国が抱える喫緊の課題に対し、政府・関係者が一体となり強力に交通政策を推進

1

地域公共交通活性化・再生法の改正について

国土交通省

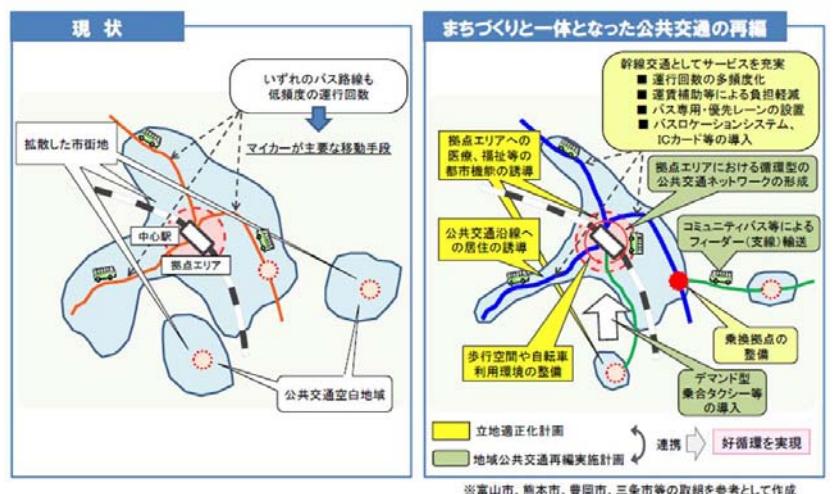
平成26年5月21日公布



2

地域公共交通活性化・再生法の改正による具体的施策

国土交通省



3

地に合わせて面的に整備したり、バス運賃の補助などによって利用者の負担を少なくしたりすることで、まちづくりと一体となった公共交通の再編を行い、地域公共交通の利用を促していくことが本法改正の考え方です。

こうして利用者が増えますと公共交通がより充実していきますので、人の移動が増え、地域全体も活性していくことが期待されます。

本法改正は、この秋頃の施行が予定されています。

最後に、この後の女性の皆さんからのお話の前に、私の方からも、地域鉄道に関する女性の視点からの取り組み事例をご紹介したいと思います。

国土交通省では、地域鉄道の活性化を図るために研究会を立ち上げ、さまざまな取り組みを分析しています。

その中で女性の視点としては、上田電鉄さんの和装した女性駅長によるお出迎えや、由利高原鉄道さんの女性をターゲットとした「エクササイズ列車の運行」といった取り組みがありました。

この後、水間鉄道の関西会長のご講演や私どもの研究会の座長でもいらっしゃいます矢ヶ崎先生がコーディネートするトークがありますが、私自身お聞きするのをたいへん楽しみにしています。

国土交通省といたしましては、今後も皆様とともに地域鉄道の活性化に努めて参りたいと考えていますので、引き続きどうぞよろしくお願ひいたします。(拍手)

プロフィール 高原修司氏

1988年4月運輸省入省し、内閣官房内閣参事官、国土交通省鉄道局財務課長を経て、2012年4月国土交通省鉄道局鉄道事業課長。2014年7月から海上保安庁人事課長。

2. 基調講演

水間鉄道株式会社 取締役会長 関西佳子氏

「水間鉄道の魅力を発信中・笑顔とやさしさを乗せて・・・会社更生法からの出発」

水間鉄道の紹介

水間鉄道がどのような鉄道で、今どのような取り組みをしているかをお話しさせていただきます。

水間鉄道につきまして、大阪府下に住んでいる方でも「スイカン鉄道」とか「スイマ鉄道」とか読み間違えられ(笑)、「どこを走っているのですか」と聞かれます。

たとえ名前は知っていても乗っていたことのない方もおられると思いますので、説明をさせていただきます。

会社は、これからお話しする鉄道事業のほか、路線バス、コミュニティバス、貸切バスの事業を行なっています。

鉄道の輸送人員は、昨年度188万人となり、近年減少傾向にあって、少子高齢化の影響が顕著に現れていると考えています。

車両は、東急7000形を改造しました車両を2両1編成で4編成を保有しており、それぞれの編成ごとに、赤、緑、オレンジ、青の4種類の帯色分けをしています。

この東急7000形は日本で初めてのオールステンレスカーとして誕生していますが、水間鉄道でATS仕様に改造をし、前面にはスカートを履いていますので、東急時代との違いが分かるかと思います。

路線の位置ですが、関西国際空港から南海電車で15分から20分ほどの貝塚駅に隣接して、当社の貝塚駅があります。

貝塚の隣は岸和田市で、NHKドラマの「カーネーション」でも有名になりました「だんじり」があり、ちょっとやんちゃな人が多い所という土地のイメージです。



その貝塚駅から水間観音駅までの 5.5 キロと、普通鉄道の中では日本で 2 番目に短い鉄道会社です。路線が短いのでよく JR の貨物の引き込み線ではないかとか、間違われることがあります。が、単独のれっきとした私鉄です。

駅は全部で 10 駅あり、終端の 2 駅以外は無人駅となっています。

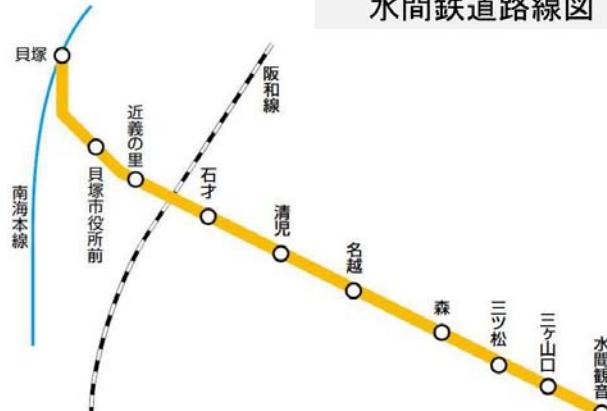
難読の駅が多く、「近義の里(こぎのさと)」、「石才(いしざい)」、この石才は地元の方は「いっさい」と呼んでいます。清らかな児童の児と書いて「清児(せちご)」、名前を越すと書いて「名越(なごせ)」、「三ヶ山口(みかやまぐち)」は、地元の方は「みけやまぐち」とか「みけ、みけ」と呼んでいます。

終点水間観音駅は、近くの水間寺の三重の塔の上部をイメージして造られた大正時代の寺院風の建物です。この水間観音は、天台宗別格本山龍谷山水間寺と言って、聖武天皇の頃、行基菩薩によって開かれました。

貝塚は紡績で栄えた街で、現ユニチカ、ニチボー貝塚があって、「東洋の魔女」としても有名ですが、繊維で潤った時期に私財を成した地元の有志の方々の力により水間寺を参拝するために造られた鉄道です。

沿線環境は、大阪府下とは思えないような恵まれたところにあり、和泉葛城山麓に位置しています。和泉葛城山には日本の最南端にあるブナの原生林が自生しており、天然記念物に指定されています。

水間鉄道路線図



会社更生法の適用を受けて

大正 14 年に鉄道営業を開始して以来、もうすぐ開業 90 年という長い歴史を歩んで来ていますが、残念なことに昭和 42 年頃から不動産事業を拡大して、それも沿線での開発でなく、沿線から離れた場所でのリゾートマンションへ多額の投資をした結果、平成 2 年にバブルが崩壊した頃には 258 億円と言う負債をつくり、平成 17 年には会社更生法の適用を受けることになりました。

水間鉄道の企業の規模は、年間 5 億円ほどの売り上げで、中小企業の中でも小規模企業に当たる小さな企業ですから、この 258 億円と言う負債額は到底返すことのできない額でした。

倒産には、「破産」、「民事再生法」、「会社更生法」と大きく 3 つに分かれています。このうち、「破産」ですと清算して全部無くなってしまう訳ですが、企業としてはお客様のこと、従業員のことを考えて存続を望みますから、まずは「民事再生法」の適用を考えます。

鉄道会社の場合は、たとえ小さな会社でも地元の方の日常の足が無くなり、社会的にも大きな影響を与えるという判断があって、手続きも煩雑で、更生計画の策定も難しい会社更生法での再建を選び、その適用をさせていただきました。



平成17年5月31日に会社更生法の適用を受け、平成18年6月16日には終結をいたしました。約1年間で終結できたというのは、早い方と言われています。そのポイントは更生計画案の策定がしっかりと成されたこと、もう一つはポンサーが決まったことにあります。

ポンサーとなったグルメ杵屋は、うどんの杵屋やそばのそじ坊等の外食産業のチェーン店を経営しています。

「なぜ、外食産業が鉄道に？」と言われますが、グルメ杵屋の創業者である椋本彦之氏は、青少年の育成等社会貢献に力を入れてこられた方で、金剛山ロープウェーや大阪木津市場の経営が困難になった時、手を差し伸べた人ありました。

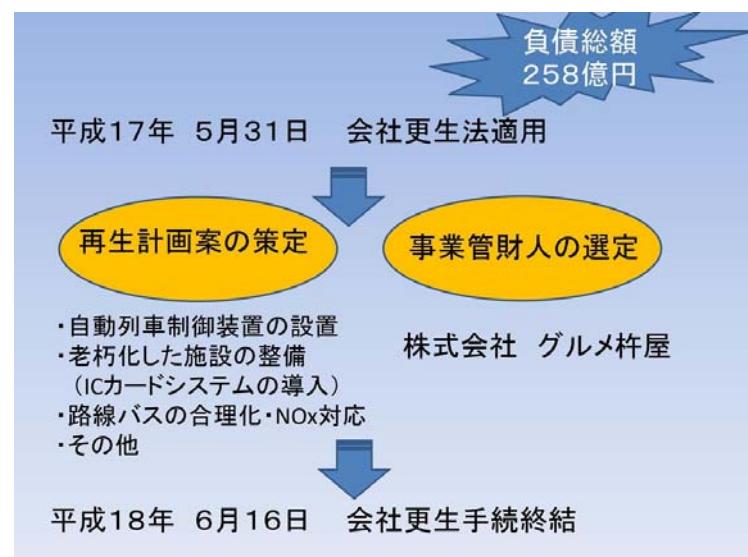
また、かつて貝塚に疎開をしていたことがあり、当時利用していた水間鉄道が無くなってしまうのは忍びないと事業管財人に名乗りを上げていただきました。それがなかったら現在、水間鉄道は走っていなかつたかもしれません。

更生計画には、ATSの設置、自動車のNOX規制への対応等ありました。私は主としてICカードシステムの導入に関わりました。

当時事業管財人補佐を務めていました私の父から、システムエンジニアであった私にICカードシステム導入を手伝って欲しいと頼まれたのがその経緯です。

ICカードを導入する理由は2つあり、ひとつは、自動改札機自体の老朽化が進んでおり、もし壊れたら替えの部品がどこにも無いというところまで来ていました。1台使えなくなり、2台使えなくなり、ということで、すでにタイムリミットが来ている状態でした。もうひとつの理由は、イコカやピタパが使えることでのお客様への利便性の向上を図ることでした。

お陰様で親会社、国や行政の支援を受けて今日に至っています。



現在の取り組み

現在取り組んでいることをご紹介します。大阪商業大学の学生さんは、クリスマスミニコンサートのような車両内のイベントもやっていただいていますが、流動調査等学術的な研究の対象として私どもの鉄道がもっと良くなるよう考えていただいています。

ローカル鉄道応援酒「鉄の道」は、千葉大学の佐藤先生が考案されて、初めにいすみ鉄道で出しています。その「鉄の道」の水間鉄道版を出さないかというお話を頂戴し、岸和田にある井坂酒造場の酒蔵のご主人にお願いして作っていただきました。正月には水間観音駅の前でこのお酒を振る舞い酒としてお出ししています。

電車の中を利用した催し物としてはフォト教室とか、落語を聞くふれあい寄席もやっています。

水間寺の境内の中にはお夏清十郎ゆかりの縁結びの愛染明王堂があります。一般のお夏清十郎は、最後心中してしまう悲恋物語ですが、水間寺のお夏清十郎は、女性が頑張って最後ハッピーエンドで終わっていますので、縁結びのパワースポットとしてご紹介しています。

女性アテンダントは4名おり、イベントでは勢ぞろいしますが、通常は貝塚駅に1名が詰めています。



いろいろ工夫して営業活動を行っています。

水間鉄道のキャラクターのたぬきの着ぐるみで「葛城ぽん太」がおりますが、別に全国区を狙っておりません（笑）。地元に愛されればそれで良いと思っており、お子様から「ぽん太、ぽん太」と飛びついて来てくれますので、それだけで嬉しい存在です。

留め置いた車両の中で地元の人や近くの方がパンとかアクセサリーといったものを持ち寄って販売してもらう「駅なかマルシェ」を数年来やってきております。鉄道の収益がどうのということではなく、ここに店を出していただけるだけありがたいと思っており、出品者の方には光熱費として500円だけを頂戴しています。

このほか、乳がん検診体験コーナーを設けたり、駅前で和太鼓の演奏をしていただいたりもしています。

6社リレーで開催している「朝日・おおさか南北ウォーク」は、大阪にある地方鉄道、能勢電鉄、北大阪急行、大阪モノレール、阪堺電気軌道、泉北高速鉄道そして当社水間鉄道の6社が輪番で月を変えて行うウォーキングです。全部に出ると皆勤賞がでますので、1回目に800名参加していただくと最後までその800名が参加していただけるという大変良い企画で、6社仲よくやらせていただいています。

枕木オーナー制度は、一口5,000円でプレートに10文字好きな文言を入れて2年間枕木に貼らせていただくもので、北は北海道、南は沖縄までお申し込みを頂いています。また、2年経ったところでプレートの保存状態が良い場合はお返しもさせていただいています。

これは厳しい会社の経営の収益源でもあるのですが、枕木オーナーのプレートを駅ホームから見える位置に設置していますので、地域の方たちがそれを見て、「私たちの地域の鉄道はたいへんなのだ、応援しないといけない」という気持ちになっていただくなきつかけになれば良いと考えています。

2014年5月にオープンしたばかりの「まち愛 Café みずかめ庵・和（なごみ）」は、駅の待合所なのですが、全部大阪泉州の私どもの地域の木材で造った建物となっています。屋根も、アウトデッキもすべて木でできていますので、中にいるだけで癒される空間となっており、外には桜の木があって、桜の季節はもちろんのこと、1年を通して皆さんにくつろいでいただけることを願っています。

以上水間鉄道の経緯と現状についてお話をいたしましたが、ご興味が湧きました方、ぜひ水間鉄道をお尋ねくださいますよう。（拍手）



葛城ぽん太、「まち愛 Café みずかめ庵・和」の前で

3. トークセッション

プロフィール

矢ヶ崎紀子氏

東洋大学 国際地域学部国際観光学科 准教授、首都大学東京 都市環境学研究科観光科学域 特任准教授、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。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。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」の座長を務める。これまで観光、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いる。本トークセッションコーディネーター

関西佳子氏

水間鉄道株式会社 会長。大学卒業後は野村證券で働く。

水間鉄道には当初システムエンジニアとして入社し、会社更生法の適用を受けた同社の再建に携わる。総務部長を経て2008年鉄道業界初の女性社長に就任、2014年より会長。女性の

視点に立った鉄道ビジネスを展開。

瀧谷房子氏

津軽鉄道株式会社 顧問。津軽鉄道入社以来同社の総務・企画を担当。数々のイベントを計画し実行する。そのアイディアは秀逸で、多くの人に津軽鉄道の魅力を広く伝える。執行役員として活躍し、現在は顧問として同社へのアドバイスを行っている。

高月京子氏

東武鉄道株式会社 広報部課長。

大学では欧米文化を専攻するとともに、地域とまちづくりに興味を持ち、鉄道会社を志望。平成6年東武鉄道に入社し、経営企画部に配属され、東武鉄道の経営戦略に携わる。また関連会社である東武ホテルに出向した際には接客サービスを学ぶ。その後本社人事部、社長秘書を経て現在東武鉄道及び東武グループに関する様々な広報業務を担当している。

小倉沙耶氏

鉄道アーティスト

鉄道に関わる全ての人がいつも笑顔でいられるようお手伝いをしたいとの気持ちで、関西を中心にテレビ、ラジオ、雑誌で鉄道の話題を提供。鉄道イベントのプロデュース、司会も務める。CD「花降る駅で」で歌手としてもデビュー。明知鉄道観光大使。

矢野直美氏

鉄道フォトライター

数々の鉄道紀行文を著わし、鉄道の風景、旅先での出会いや感動を読者に伝える。また、新聞やテレビ等でも鉄道旅の魅力を発信。今日の「鉄子」ブームの先駆者。著書「ダイヤに輝く鉄おとめ」では、北は北海道、南は沖縄までの駅員、車掌、運転士、アテンダント等鉄道に携わる50人の女性をインタビュー。

以下敬称略

(1) 鉄道と私

矢ヶ崎紀子（コーディネーター）

それでは、トークセッション開始です。

舞台上華やかになっております。これから女性の視点での斬新なお話もあろうかと思いますが、そのようなことを地域鉄道は大いに咀嚼されえ、地域に愛される立場を造っていくことが重要です。本日は「女子力」で、地域鉄道を一緒に考えていくこう思います。

トークの最初は、「鉄道と私」で、皆様から自己紹介を兼ねてお話を頂くセッションです。

その前に私からも自己紹介を兼ねまして先ほどの水間鉄道関西さんのお話に少しだけコメントをさせていただきます。

まずもって、関西さんがアイディア・パーソンでいらっしゃると思いました。様々な取り組みをされていますが、一本筋が通っています。その筋と言うのは、地域と一緒にやっていくということで、大変当り前のことではありますが、当たり前であればあるほど実践したもの勝ちで、それを着実にやっていく、そのためには大学とも連携する、駅なかマルシェも開いてみる等いろいろなことをされていました。

ゆるキャラの「葛城ぽん太」君は全国区を目指さないと言われましたが、少なくとも大阪府レベルでは良いところにいける気がします。地元の子供から愛されているのはすばらしいと思いました。

大阪商業大学の学生さんと一緒にいろいろなことをされているのも印象的でした。

どのようなお客様が乗り降りされているのか、どのような思いを抱きながらこの鉄道を使っているのか、そういったことの日々のデータは、マーケティングデータという種類に属しますが、これを大学生に取つ



ていただいた利用者の視点から分析してもらうとまた違ったところが見えるところがあり、大学の良い使い方をされていると拝見しました。

印象に残りましたのが6社によるリレーウォーキングで、私が存じている中でもいくつかの地域鉄道が一緒にタッグを組んで観光客を獲得していく、それも国内だけでなく海外からの観光客を呼ぶ、インバウンドの観光振興と言いますが、そういったところにも地域鉄道が事業者の垣根を越えて連携をはじめているという事例が最近見られるようになってきました。水間鉄道はそのはしりをされていると思います。地域鉄道単体ではなかなかできないことも、それぞれの特徴を生かした連携と言うのは、特に観光の面では可能性があることだと思います。

しかし、一緒に連携しても自分の個性が薄まってしまうのはつまらないことになりますので、自分たちの個性を磨いたうえで、違った個性がある別のパートナーと良い連携をしていくことが重要だと思います。

では、先ほどお話を頂きました関西さんはお休みをいただいて、瀧谷さんからリレーでお話を繋いで行っていただきます。

瀧谷房子 一津軽のおねえさんー

私は津軽鉄道に入社してから総務、企画、経理、執行役員として勤務しておりましたが、3年前体調を崩して現在は常勤を離れ、社長付顧問としてお手伝いをさせていただいております。



鉄道との関わりを振り返ってみたら、人生の半分以上を鉄道と共に過ごしてきました。不器用な性格ですから、人生の途中に乗り換え駅、線路変更もなく津軽鉄道でずっと過ごしてきた訳です。したがって津軽鉄道しか知りませんので、津軽鉄道との関わりをお話しさせていただきます。

津軽鉄道は、青森県津軽半島を南北に走っている20.7キロの鉄道です。駅は12駅あり、有人駅は、始発の五所川原、中間の金木、終着の津軽中里の3駅で、残りの駅は無人駅です。沿線の五所川原には、立佞武多の会館があります。

金木には作家太宰治の生家である斜陽館があり、また、津軽三味線発祥の地であることから津軽三味線会館もあります。

津軽鉄道の歴史は、昭和3年に沿線の住民500人程が出資して会社を設立し、その2年後に津軽五所川原・津軽中里間を開通、当時6往復の運転でした。

昭和9年にバス事業を開始し、「津鉄バス」として弘前、青森にも路線網を伸ばしていましたが、昭和30年に全路線を今の弘南バスに譲渡しています。

昭和49年には年間輸送人員が257万人と過去最高となっています。

昭和59年には、それまで米輸送がトラックに変わり、貨物営業を廃止しています。

平成9年に欠損補助が打ち切りとなったことにより経営が逼迫し、安全輸送のための工事も出来なくなっていました。

津軽鉄道廃止という話も出て、そのようなマイナスイメージの中、平成16年に現在の社長である澤田長二郎が就任しました。本人は東京で働いていましたが、定年を期に津軽に帰ってきて、地元のために役に立ちたいという熱意とその人柄で、たくさんの方が会社を支援してくれようになりました。

平成18年には津軽鉄道サポートーズクラブが設立、車内で応対するおばさんの会の津鉄応援直売会も

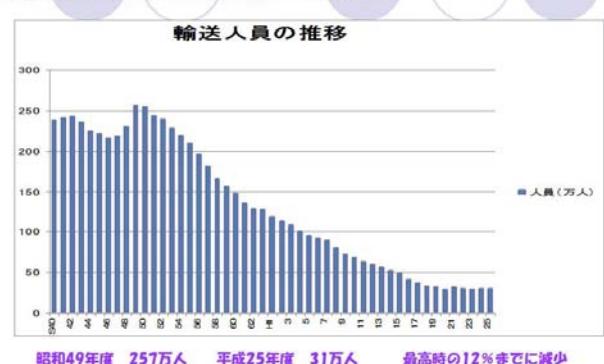
ここにふるさとがある 津軽鉄道 ～心に響く風景との出会い～



地域鉄道フォーラム
平成26年6月14日

津軽鉄道株式会社
顧問 瀧谷房子

津軽鉄道 乗客数の現状



設立されました。

平成 21 年にはアテンダントが乗務を始めました。

輸送人員の推移をみると、五所川原農林高校が沿線に移ってきた昭和 49 年度 257 万人をピークに、以降はたいへんな勢いで減少してきました。

ただし、澤田社長が就任した平成 16 年からは、年間 30 万人の輸送人員をキープしています。

津軽鉄道の風物列車として、春は芦野公園の桜並木、夏は風鈴列車、秋は鈴虫列車、そして 12 月 1 日から 3 月 31 日まではストーブ列車が走ります。

アテンダントは、「おらだぢが作った金木の地図ば持つて行ってケ」、「芦野公園までは徒歩 7,8 分だよ」、「津軽鉄道の沿線にはいっぺ~いいどごろあるはんで」、「今見えできたのが五農校」というような津軽弁のアナウンスが人気になっています。

「津軽鉄道で待つてはんて来てくれ」とのメッセージを預かってきました。

このアテンダントも 4 月から NPO 津軽半島観光アテンダントということで独立しました。

私が津軽鉄道に入社したのは昭和 52 年、最高にぎやかで活気があった頃で、ストーブ列車も 4 両編成で通勤通学列車として使われていました。

入社した時、会社は男性の職場で、周りは父親の年齢の人たちばかりでした。女性ということで、かえっていろいろな仕事をさせてもらい、充実した仕事ができました。父親の目線で大切に育ててもらったと感謝しています。

当時は貨物営業もあって職員は 70 名を超えていましたが、今は 30 名です。

米を満載した長い編成の貨車が一日何回も入れ替え作業を行なっており、職員がいそがしく構内を走り回っていた時代で、なつかしく思い出されます。

私の財産は、「充実した仕事」と、「人との出会い」です。

津軽 21 形、メロス号の新車は、平成 8 年に 2 両、平成 12 年に 3 両入りました。1 両 1 億円する車両で、国交省への陳情、関係自治体への補助金交渉のための資料作りで大変でしたが、この新車が入らなければ津軽鉄道は亡くなってしまうとの一心で、会社も行政も心を合せたその結果、新車の導入ができました。

JR の線路を JR の機関車に引っ張られてメロス号が入ってきた時、跨線橋の上から待つ私は本当にうれしく思いました。

人との出会いということでは、多くの方に応援していただいています。「津軽鉄道各駅停車」という曲が出来た時は、作曲者のもと「ふきのとう」の山木康世さんがストーブ列車の中でライブをしてくれました。この応援のために北は北海道、南は関西まで多くの方が駆けつけてくれました。

小学館からは、日本初の鉄道応援写真集「のんびり走ろう Take it Slow」という写真集を作成していただきましが、矢野直美さんにはカメラマンとして協力いただいています。

また、津軽鉄道が舞台となった漫画「ちゃべ、津軽鉄道四季物語」はビッグコミックに連載されたあと、単行本になりました。

釣りバカ日誌にも津軽鉄道が舞台となって、漫画の中の鈴木建設の副社長が津軽鉄道の社長と幼馴染という設定でした。

金木県人会からは駅名標を贈呈していただきました。中里駅では皆様をおもてなしする金多豆蔵応援隊、車内販売で可愛い観光大使となっている五所川原農林高校の生徒、東京応援団みなさんにお世話になっています。

東京応援団の人たちは時々津軽鉄道に見えます。「津軽のおねえさん、遊びに行くよ」と電話をくれるのですが、一人だけ「津軽のお母さん、会いに行くよ」と言う人がいます。

女性ですから、やはり「おねえさん」と言わされた方がうれしい。(笑)

たしかに私の子供と同じ年なので、お母さんと言われてもおかしくはないのですが・・皆さんお越しの節は、「おねえさん遊びに来たよ」でお願いします。

みなさま ありがとう !!



鉄道が縁で、本日会場にお越しの皆さんとも出会いをつくることができました。（拍手）

矢ヶ崎紀子

瀧谷おねえさん、ありがとうございました。地域鉄道は人と人を結びつけるのですね。釣りバカ日誌が面白いのは当然ですが、チャペもたいへん面白くて、最終回で涙が出るほど感動してしまいました。機会がありましたらぜひご覧ください。

高月京子 一東武広報に9年ー

鉄道と私とすることで、私の場合は、ほぼ仕事での関わりとなります。平成6年に入社しました。当時、鉄道会社は女性の就職先としてはまだめずらしい職場でした。

仕事をするのなら社会貢献度が高くてやりがいのある企業に…と考えていた中で、鉄道業を中心に、流通、住宅、レジャーといった様々な事業を一体的に進めながら、互いに相乗効果を生み出し、豊かな街づくりに貢献するという、私鉄の経営モデルに興味を持ちました。

中でも、開業以来長い歴史を持ち、沿線地域と共に歩むということを真面目に実践してきた東武鉄道の企業姿勢に大きく共感し、入社を決めたことが、鉄道と私のそもそもの始まりです。

入社後は主にスタッフ畠を歩んでまいりまして、中でも広報部には通算9年と、これまでの会社人生のほぼ半分を広報の仕事に携わってきました。自然災害をはじめ、昼夜問わず不測の事態が起きることも多く、生活は不規則にならざるをえませんが、仕事を通じて、交通インフラを担う企業としての責任の重さを感じるとともに、様々な歴史的瞬間に立ち会えることも醍醐味のひとつで、東京メトロ半蔵門線との相互直通運転やJR東日本との特急の相互乗り入れ、近年最大のプロジェクトである東京スカイツリータウンの建設発表時などに広報業務を経験できましたことは、私の大きな財産となっています。JR新宿駅に当社の特急スペーシアが初めて入線してきた時のあの感動は、今でも忘れられない思い出です。

この機会に、東武鉄道につきましてお話しをさせていただきます。

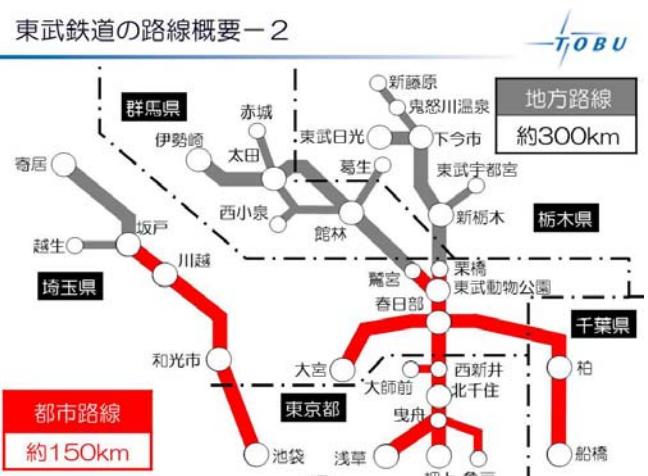
当社は明治30年に設立されまして、今年で創立117年を迎えます。当時の日本の代表的な輸出品でありました絹織物を両毛地区から運ぶ産業路線として伊勢崎線が発展し、以来、日本の近代国家としての興隆を支えてきたという歴史があります。

現在スカイツリータウンが建っている墨田区業平橋・押上地区は、かつては当社の貨物列車のヤードとして使われていた場所で、鉄道で運ばれてきた貨物はここで船に積み替えられ、隅田川や中川を通じて広く全国へと運び出されて行きました。

この伊勢崎線に加え、池袋からの東上線、日光線、大宮と船橋を結ぶ野田線と路線網を広げてゆき、現在の営業キロ数は1都4県にわたり **463.3キロメートル** と関東で最も長く、全国でも近鉄に次いで2番目の長さで、駅の数は**203駅**です。

さらに近年他社路線との相互乗り入れが進んでおり、一番新しいところでは、昨年3月に東上線が東京メトロ副都心線、東急東横線、横浜高速みなとみらい線と乗り入れを開始しました。横浜方面から東上線の観光スポットへお越しになる方も増え、小江戸と呼ばれる川越駅の25年度の定期外乗車人員は前年より23万人増えていて、広域ネットワークの広がりによる良い影響が出てきています。

また、JR東日本との日光・鬼怒川までの相互乗り入れも、開始からすでに9年が経ち、東京西部、神奈川、千葉方面からの安定輸送が定着しています。



一方、北関東地区では、第三セクターの野岩鉄道、会津鉄道と相互乗り入れをしており、東武日光駅、下今市駅から東武鬼怒川線、野岩線、会津線を経由してJR線の喜多方駅までを結んでいます。これにより北関東、南東北地区の観光地巡りにも貢献できているのではないかと思っています。

なお、東日本大震災の時には、震災から8日目の3月19日に、野岩線、会津線への直通運転をいち早く開始し、首都圏から被災地である福島県までの支援ルートを確保しました。

このように、古くから関東近県と首都圏を結ぶ交通動脈としての役割を担い、一日の平均輸送人員は245万人と、関東大手民鉄の中でも東京メトロ、東急電鉄に次いで多い当社ですが、路線をみると、全体の長さの3分の1にあたる約150キロが南関東地区の都市路線で、残りの3分の2にあたる約300キロが、輸送密度の低い北部の地方路線となっています。平成25年度の旅客輸送人キロでは、都市路線が全体の人キロの84%を占めているのに対し、地方路線はわずか16%にとどまっています。

この南北エリアでの輸送状況の差は、当社の現状と将来を語る上で避けられない大きな課題のひとつであり、大手民鉄と言っても、地域鉄道と同じような悩みを抱えています。

さらに今後の沿線人口の見通しは、総人口、生産年齢人口ともに減少が見込まれており、沿線の魅力を高める施策、地域の特性に応じた事業展開を進めることで、沿線の定住人口の増加を図るとともに、旅行やお出かけといった目的で鉄道をご利用いただく交流人口の創出に、一層取り組む必要があります。

このため、現在当社で進めていますのが「東武アーバンパークライン」の沿線価値の向上です。この路線は、埼玉県の大宮、春日部、千葉県の柏、船橋といった首都圏の中核都市を結ぶ環状路線となっており、さらに都心に直結する他社路線との乗換駅が多数存在しています。このような形態の路線は、他の民鉄には無いことから、この路線の持つ潜在的なポテンシャルをもっと引き出すごとで、沿線の価値を高め、エリア内の定住人口の増加とともに新たな交流人口を生み出すことも狙っています。

現在、千葉県野田市の清水公園駅前で500区画の大規模分譲開発「ソライエ清水公園アーバンパークタウン」の分譲を開始しておりますが、それに先立ち本年4月1日から野田線という路線名に「東武アーバンパークライン」という愛称名とロゴマークを導入しました。都市にも近く、自然豊かな公園も多数ある住みやすい路線という意味を込めてつけたものです。

今後も、鉄道の利便性をさらに高め、生活インフラの充実にも力を入れることで、愛着を持って長く住み続けていただける路線としていきたいと考えています。

一方、交流人口創出に向けた取り組みといたしましては、東京スカイツリータウンの“にぎわい効果”を沿線全体に波及させるため、様々な努力を行っています。

お陰様で、平成24年5月22日に開業して以来、東京スカイツリータウンには、2年間で約8,900万人のお客様にお越しいただいています。

鉄道事業でも、伊勢崎線の浅草・東武動物公園間に「東武スカイツリーライン」という愛称名を導入したほか、最寄駅の業平橋駅を「とうきょうスカイツリー駅」に改称し、特急の停車を開始しました。その他、展望列車「スカイツリートレイン」の投入や各種旅行商品の開発により、沿線の交流人口の増加に取り組んでいます。

一方、インバウンドに対する取り組みとしては、昨年新たに東武グループの傘下に迎えました旅行会社のトップツアーガ、海外に多くの拠点を持っていることから、東武トラベルのネットワークと併せ、近年



出典:日本民営鉄道協会発行「大手民鉄の素顔」(平成25年10月) 注:()内は営業キロ

—TOBU

交流人口創出に向けた取り組み



◇東武沿線から東京スカイツリーハ、東京スカイツリーハから東武沿線へ

【東京スカイツリータウン】

- ・平成24年5月22日開業
- ・開業後2年間の来場者数
東京スカイツリー 1,250万人
東京スカイツリータウン 8,900万人



【鉄道事業の取り組み】

- ・「東武スカイツリーライン」の愛称名を導入
- ・「業平橋駅」を「とうきょうスカイツリー駅」に改称し、特急を停車
- ・展望列車「スカイツリートレイン」の投入と各種旅行商品の開発

◇インバウンドに対する取り組み

- ・トップツアーアの買収
東武トラベルのネットワークと併せ、アジア地域における営業活動を強化
- ・「東武グループインバウンド委員会」の設置



-21-

日本への旅行者が増えているアジア地域での営業活動を強化しています。また、グループ9社による「東武グループインバウンド委員会」というものを立ち上げて、日本政府観光協会や沿線自治体などとも連携しながら、東武沿線への旅客誘致にグループをあげて取り組んでいます。

最後に、地方路線の活性化について触れさせていただきたいと思います。

地方路線に対しては、利用実態に応じた様々なコスト削減を行うとともに、スカイツリー効果の波及や、新たな観光資源の発掘によるインバウンドのお客様の取り込み等にも力を注いで参ります。また、定住人口の増加にも努力して参りたいと思っています。

しかしながら、今後の少子高齢化社会を考えますと、やはり一事業者でできることには限りがあることも事実で、地元の熱意・ご支援や、ここにお集まりの地域鉄道ファンの皆様による応援が欠かせないと考えています。併せて、国や自治体の制度・政策面でのご支援も不可欠であると思います。

私も当社経営企画部に在籍中に、上毛電気鉄道の再生のための群馬型上下分離方式の導入に際し関わらせていただきましたが、地元の熱意、事業者の努力、国や自治体の制度・政策が「車の両輪」となって進むことによって、地域鉄道の維持・発展が図られるのではないかと感じています。（拍手）

矢ヶ崎紀子

地域鉄道のこれからの方針を示すお話をいただきました。

続きまして、鉄道アーティストとしてご活躍の小倉沙耶さん、お願いします。

小倉沙耶 一多くの人情報発信一

自己紹介をさせていただきます。1980年3月30日生まれで、元々鉄道が大好きでした。その大好きな鉄道のために何ができるのかなと試行錯誤の中で「鉄道アーティスト、小倉沙耶」として活動をはじめて、あしかけ10年になります。

鉄道のほか、バスも船も飛行機も好き、バイクも好き、基本的に乗り物大好きですが、特に公共交通の鉄道が大好きで活動をしています。

鉄道をはじめとした公共交通に関わる司会やお話をさせていただいたり、執筆をさせていただいている。明知鉄道の観光大使、京都大学大学院の都市交通政策技術者という活動も行っています。

鉄道の中でもとりわけ「タンク貨車」と「気動車」と「古レール」がメチャメチャ好きです。津軽鉄道はそれが全部そろっていますので、始まる前に瀧谷さんに熱く語ってしまいました。

どうして鉄道が好きになったのかについては今まであまりお話しする機会はありませんでしたので、今日お話しします。

母が鉄道を使った旅が好きで、たぶん時刻表からの運賃計算は今でも母の方が早いと思います。

私は愛知県の豊橋出身で、まだ子どもであったころ豊橋から高山に遊びに行く時に、母は当然のように、「少しだけ新幹線を使った方は特急代が安くなるから」と言って切符を買っていました（笑）。それが普通と思っていましたら、友達に話したらびっくりされました。

最近実家で母と話をしていましたら、母は長崎県の大村市出身ですが、「諫早の高校に通つていて土曜の昼に帰るとき、諫早駅に呉と書かれたキハ58という車両が止まっていたけど、あれは何だったろうか」と聞かれて、まずキハ58という言葉を母が知っていたことに驚愕し

（笑）、母の高校生時代に呉行きキハ58ということが頭の中にあったということに驚きました。私は「そ



なるべく現場へ溶け込みたい



れ、急行出島じゃない？」とそのような会話ができる母のもとで育ったことがひとつあります。

タンク貨車が好きと申しましたが、農業高校在籍中、毒物・劇物・危険物取扱者として免許を取らなくてはならないということで、駅を行きかうタンクローリーを見ると「第4類で、何々」と書いてあるのを見て勉強したわけですが、そのうち、「タンクって可愛いな」思うようになって、今は完全にタンク貨車にメロメロです（笑）。

古レールについては、研究対象としての魅力を感じます。古レールの物件を探しては歴史をひも解いていくことが大好きとなっています。

今回「女性」というのがキーワードになっていますが、私は今まであまり女性であるということを意識しないまま過ごしてきていますが、ただ、三木鉄道ラストクリスマスイベントというのを企画した時に、周りにいた男性陣からは、「これは男では思いつかない」と言わされました。

三木鉄道は兵庫県に在って2008年に廃線となりましたが、その前に最後のクリスマスを迎えるということで、子供たちに三木鉄道の思い出を持ち続け、忘れないでほしいと思い、クリスマスのイベントすることになった時、何が良いだろうと考えました。

何かを食べた時に思い出すことがあります。たとえばカレーを食べたら何かを思い出すとか、この菓子を食べたらあのことを思い出す、といったことがあります。

そこで味覚によって思い出されるキーワードがあるのではないかと考えて、鉄道はせっかくの長い車内なので、「日本一長いブッシュドノエルを作ろう」と呼びかけることにしました。

車内に小さなロールケーキをずーっと並べて子供さんと一緒にクリームをつけて、中にはチョコプレートに「ありがとう三木鉄道」と書く子供さんも居て、13mのブッシュドノエルと一緒に造りました。

うれしいことに、その後いろいろなイベントの司会をしていると、そこに来て下さる方から「今でもクリスマスになると子供は三木鉄道のことを思い出します」といっていただくことがあり、本当にやってよかったです。

私の核となっている古レールの研究ですが、かつて「オレ鉄ナイト」というイベントがありました。鉄道には魅力的なことが一杯ありますが、その魅力を語るイベントにゲスト出演をさせていただき、その時「古レールの魅力について」を30分間熱く語りました。

古レールについて語りだすと1時間は話してしまいます（笑）。これをきっかけにして、他の地域で調査・研究を行っている方とコミュニケーションをとることもできました。

西武鉄道の豊島園駅で古レールを鑑賞する会のイベントですとか、古レールの見方であるとか、調べ方、楽しみ方を特集とした雑誌に書かせていただいたりもしました。

ちなみに東向島駅にもすごく良いレールが使われていて、富士山の4つ重なったようなマークのレールで、それがくっきり見えますので、ぜひお帰りに見つけていただけたらと思います。

私のモットーで、なるべく現場に溶け込んで、その方たちと触れ合って、楽しいことも苦しいことも分かち合いたいと思っています。

片上鉄道保存会で乗務体験をしたりとか、若狭鉄道隼駅で車両の補修作業を行ったりとかします。自前で青色のつなぎを持って、何か作業があるとつなぎを着ます。すると「マジにやってくれるのでですね」と言っていただきます。

実際に鋸びとりをする等の現場作業が大好きですので、もっと腕を磨いて、保存車両の受け入れやその保存方法を聞かれた時に、話だけでなく実際の行動でお教えできるようにしたいと思います。

鉄道をより多くの人に好きになってもらいたいと思っていますが、ネットを使って情報発信をできることが簡単にできる時代となりました。

私は、毎月第2第4木曜日の21時からユーストリームで配信をしています「UST鉄道情報局」という番組のナビゲーターをさせていただいております。



「キチガハラジオ」の方は、少しおやすみをさせていただいているが、片上鉄道保存会の駅の構内案内放送を使ったラジオ風放送です。

女性的な鉄道の楽しみ方で何か言えるかなと思つて持つてまいりました写真があります。

1枚は新潟県新津鉄道商店街の取り組みで、「鉄道のまち新津」をもっともっと広めてゆきたいということでタヌキの「きてきち君」というマスコットを商店街の女性が自分の手で作つて、それをFACEBOOKとかブログにも登場させており、女性ならではの発信を行つています。

皆さんに広めたいのが「チョコ鉄」というもので、ネットで「チョコ鉄」と検索していただければ私が書いた作り方が見つかると思います。毎年バレンタインの時作つています。

最近女性の鉄道ファンも増えてきて、「ファッショント」とか「鉄ネール」とか言つたことで鉄道の魅力を発信することもあるので、私の持つている靴ファッショントの中から「E5系はやぶさ」に似たブーツをご覧いただきます(笑)。

これまで女性と言つことを意識していませんでしたが、今回のこの企画のきっかけに改めて自分が女性であるからこそできることに向き合うきっかけにもなりました。

これからも男女問わざいろいろな方々と共に鉄道の魅力を伝えて、鉄道を好きになってもらいたいと思っています。(拍手)

矢ヶ崎紀子

旅行と言つるのは実は拡大再生産をするという性質があります。子供の頃に良い旅行体験があると自分が親になつても良い旅行を子供たちにさせてあげたいと拡大再生産をするのですが、なんと鉄道好きも拡大再生産するということが今日よく判りました(笑)。

どうやら鉄道好きは遺伝するらしい、その要因はもともと持つてゐるものなのかな、環境要因が大きいのかはわからないのですが、すてきな話をきかせていただきました。

続きまして、鉄道フォトライターとして全国の鉄道を取材している矢野直美さん、お願ひします。

矢野直美 一元祖鉄子と呼ばれてー

鉄道フォトライターという名前の一一番のきっかけになつたのは、2001年に私にとって、そして日本でも初めてとなる女性の手による鉄道旅行の書籍となつた「北海道列車の旅」という本を出させていただいたことにあります。

私も女性といつことを意識したことがなくて、自分の好きなことを本に書いたのですが、周りの方は驚かれたようで、「本当に鉄道が好きですか」と念を押されたり、「仕事だからといつて鉄道が好きと無理しなくても良いですよ」と言つれました。と言うのも、鉄道に乗りに行くと朝から夜までずっと乗つてゐる、もしくは沿線で写真を撮つています。それが二日とか続くと、同行してそれまで気を使ってくださつた人もさすがに「本当に、お好きなのですね」と言つわることになります。

当時、「どうして鉄道が好きなのですか」と聞かされました。そのたびに、「恋なのです」とお答えしていまして、これは人を好きになるのに理由がないのと同じで好きな気持ちはうまく説明できるものではありません。

たしかに鉄道はたくさんの良いところがあります。皆で乗れる、地域の活性化になる、鉄道を通じて出会いもある・・・でもそのような理由は全部あとづけであり、まずは「好き」という気持ちがありました。

そのような私が珍しがられたこともありますが、2001年に本を出して後、2005年からは日本経済新聞の「NIKKEIプラス1」で「ローカル線を行く」の連載をはじめさせていただき、2007年からは朝日新聞の「鉄



子の鉄学」を連載させていただいている。

写真を撮って文章を書くことが今の私の仕事ですが、これまで18冊本を書かせていただいている。

鉄道業界に女性がいないと言われているのが少しずつ変わっていって、2006年からは、JTBの大型時刻表での「矢野直美のダイヤに輝く鉄おとめ」という鉄道業界で働く女性たちのルポを連載させていただいている。

前置きが長かったのですが、ここにつながるためにお話をいたしました。

私自身が何か人とは違うことをしたい、珍しいことをしたいと思って鉄道にかかる仕事を始めた訳ではありません。本当に鉄道が好きで、写真を撮ることが好きで、人と会うことが好きで、文章を書くことが好きで、はじめました。

でも2000年代には一部の方からは「エリマキトカゲ」を見るように珍しい珍獣を見るような扱いをされました。自分自身がそうであったので、鉄道業界に働く女性たちのルポを始める時も決してものめずらしいものを見る目線ではない取材をさせていただいている。

鉄道業界で働く女性は男勝りのようなイメージを持たれる方もおられるのかもしれません、全くそのようなことはなく、普通の、普通といいういい方自体が変ですが、皆さんやさしい、素敵な女性ばかりです。

運転士さんは、運転と言う仕事に惹かれて入っており、新幹線の運転台に入らせていただいたことがあります、ものすごく安全性を考えていて、もっと腕を磨いてうまくなりたい、コンマ以下の秒に収まる時間のずれで停車したいという思いをお持ちですし、アテンダントさんは、津軽鉄道、水間鉄道のアテンダントさんもそうなのですが、自分たちの街が好きで、自分たちが役に立てるのなら、との思いで仕事に就かれています。

普通に女性が仕事をされており、それはたとえば、ケーキ屋さんでこの仕事が好きでやられているのと同じで、本当にこの仕事が好きでやられているという事実を書いて行きたい。

それと同時に、例えは男性の保育士さん等今まで女性の職場と言われてきたところに入ってくる男性も増えてきており、この「ダイヤに輝く鉄おとめ」を連載するのにあたっては、何か新しいことをはじめようとする人、今まで前例のないことを行なうとする人への応援、エールにもなれば良いと思って始めました。

取材では、「鉄道をお好きですか」と必ずお聞きしていますが、1割ぐらいの方は鉄道が好きで運転士に、アテンダントになっています。そのほか鉄道業界に入社した理由は様々ですが、鉄道と言うよりも都市計画をやりたい、自分の街に役立つようなインフラの仕事をやりたいと言う方もおられますし、地方においては鉄道会社というのは大きな安定した企業の一つですから、地元から離れられない、離れたくない方も入られています。もし、地元にこの鉄道会社がなければ都会に出ざるを得なく、鉄道会社があったからここに残ることができた、というお話を聞き、聞けば聞くほど鉄道の持っている意味はいろいろあると思いました。

函館市電は、戦時に男性が兵隊にとられて、一時期市電はなんと女性の世界だったことがあったそうです。鉄道業界を女性が支えていた時代があったことをお聞きしてたいへんびっくりしました。

函館市電の女性運転士さんが運転していると、年配の女性から「私も昔運転していたのよ」と声をかけられて嬉しかったと聞きました。鉄道には、そこにいろいろな物語があると思います。

「鉄子」という言葉は小学館から出ている「鉄子の旅」から始まったそうですが、鉄道好きの女性を指す言葉です。

僭越ですが私は「元祖鉄子」と言われていますが、ラーメン屋さんで例えますと、「元祖味噌ラーメン」とか「初代味噌ラーメン」とか、ラーメン屋の数が多いと出てくる訳で、「元祖鉄子」と言われると、もっともっと鉄道好きの女性がいるということの表われかと思います。鉄道好きを女性だけでやっていく世界でもないですし、皆で力を合わせていく世界だと思います。時代の流れはこの13年の仕事の中でも感じています。



「女性の視点で」ということで、皆さんお話を聞きし、私自身すごく楽しく聞かせていただきました。この後も鉄道の好きなところとかお聞きできるのを壇上に居ながらも楽しみにしています。（拍手）

矢ヶ崎紀子

元祖鉄子さん、すばらしいですね。長い間をかけて世の中が変わってきてていることを実感されていると思います。

次は皆様に鉄道の魅力についてフォーカスしたお話をいただきたいと思います。

2分程度お話をいただければと思いますが、魅力を2分で語れとは非常に酷だとは思います。この文章の要旨を80字以内で述べよみたいで（笑）、はじめに鉄道会社に所属している立場のお三方からはじめます。関西さんからお願ひします。

（2）鉄道の魅力

関西佳子 一鉄道は人に近く、心に訴えるものがあるのではー

私は「鉄道が好き」とはっきり言わないものですから誤解をされるのですが、ここではっきり申し上げますと、「鉄道はとても好き」です。

ただ、父、祖父ともに鉄道の従事者で、小さい頃から「鉄道マンも沿線文化の担い手だ」と父から刷り込まれて育っており、その気持ちが強いということもあります。

鉄道は安全が本当に大事です。大雨が降ったりとか、大雪が降ったりすると心配で、父は家をほっといて直ぐに飛び出していく生活をしていました。



ですから鉄道を好きなのですが、大変さもすごく身に染みてわかつており、鉄道会社の社長の立場で手放しに「鉄道が好き」と言えなかつた自分がありました。

会長という立場になりましたので、これからは、「鉄道が好き」ともっともつと言つて行きたいと思っています。

私は小さい頃南海電鉄の高野線の沿線に住んでおり、夏になると毎年高野山に「高野号」に乗せられて避暑に連れて行かれました。

単に高野山に行つただけでなく、「高野号に乗つて高野山に行った」ということがセットとなつて思い出になつています。

ですから鉄道と言うのはただ単に移動の手段ではなくて人の気持ちとか心を乗せているからこそ魅力があるのではないかと思います。

楽しいことも、悲しいことも、悔しいことも、いろいろな思いの人が電車に乗つて移動している、そのような気持ちが詰まつてゐるから、鉄道は人に近く、心に訴えるものがあるのではないかでしょうか。（拍手）

濵谷房子 一鉄道と人が創りだす物語があるのではー

鉄道に35年も関わつてゐると、鉄道の魅力は10の指に数えられないほどあるのですが、今日は3つだけお話しいたします。

関西さんのお話のとおり、鉄道は単なる輸送手段ではないということです。

車は戸口から戸口まで、時間も自由であり、通学で列車に乗る学生が少なくなりました。

でも、通学列車は楽しいですね。通う学校の違う友達との交流が出来たり、授業の予習復習でわからないところを友人に教えてもらつたり、また、あこがれの人が隣の車両に居て、それはドキドキします。皆さんもそのような思い出の体験がおありでしよう。

通勤についても冬の道の車の運転は大変危険

なのですが、列車の乗ることによって危険もないし、列車は時間が決まつてゐるので自分の生活にリズム



が生まれます。

車内で外の景色を見てゆったりと過ごせる、それは至福の時間ではないでしょうか。

2つ目は、鉄道は無くてはならない観光資源であり、地域の歴史、文化、そして経済面からも重要な財産となっているということです。

津軽鉄道は沿線に風光明媚な山がある、川がある、海があるわけではなく、ただ田んぼの中を走っていますから、魅力が劣るかと思っておりました。そのようなことはないと教えてくれたのは列車を利用しておられたお客様でした。一面に広がる田んぼの景色は和み、ゆったりした気持ちになれますと。雪の時はあたり一面真っ白できれい。春になると木々が芽吹いてそれも美しい。季節が変わることごとに赤くなったり、白くなったりして景色は変わります。

さらに大事なのは、そのような景色の中に列車が走っていることが大事です。

ストーブ列車の中でするめを焼いて、お酒を酌み交わしながら、車窓には景色が流れていて、知らないひとたち同志が話をします。「そのことは、とてもぜいたくな時間を過ごしていることです」と昨年矢ヶ崎さんから教えていただきました。

津軽鉄道は本州の一番はずれにありますから、鉄道ファンは高いお金を支払って来てくれます。その人たちが地元を巡ったり、おみやげを買ったり、飲食をして地域経済に貢献してくださっています。このことをもっと地元の人に知って欲しいと思います。

3つ目は、鉄道は言葉に表せない人を引き付ける不思議な力があるということです。

小さいお子さんは列車を見ると必ず手を振ってくれます。

遠くから津軽鉄道に1年に10回も来てくれる人もおります。乗ることの好きな人、写真を撮るのが好きな人、グッズを集めるのが好きな人、旅が好きな人、人によって感じ方は違っても、そこには鉄道と人が創りだす物語があるのではないでしょうか。（拍手）

高月京子 一移動空間が女性の好みにマッチー

鉄道好きというと「路線を制覇する」とか「車両を分類する」というイメージが先行し、その意味では男性が多い印象ですが、実は鉄道は女性向きの面もあると思っています。

と申しますのは、多くの女性の傾向として「仲間で集まってひたすらおしゃべりする、その時間が楽しい」「ちょっとした非日常の雰囲気、ハレの気分を楽しむのが好き」ということがあり、鉄道の旅はこれを満たしてくれるからです。カフェでおしゃべりしているかのような空間が、その空間ごと移動して日常から遠ざかっていく。単なる移動手段ではなく、乗ること自体が楽しい…そういう点が女性の好みにマッチしているのではないかと思います。

当社でも最近「女子旅」ということで、沿線の観光資源を女性の目線で紹介する取り組みを行っていますが、昨年から産学連携の試みとして東洋大学の国際地域学部の女子学生の皆さんにご協力いただき、「ふ



らっとりようもう女子旅」と題して、女子大生の視点からの館林、桐生、足利の魅力をモデルコースに落とし込んで紹介し、3日間乗り降り自由な「東武フリーパス」を使って回っていただくということをはじめました。

その結果、対前年比でチケットの売り上げが30%ほど伸びています。きちんとターゲットを設定し、それに合ったコースを提供することにより、結果はついてきてくれるという感触を得ました。

また、最近人気の鉄道旅行商品に、JR東日本の「東北レストラン鉄道－TOHOKU EMOTION」というものがあるのを皆様もご存知かと思いますが、東京から新幹線で八戸まで行き、そこから東北の食材を使った料理を食べながら三陸の風景を楽しめる専用列車に乗るというプランがあります。こちらは発売以来、特に女性に人気で、女性からの予約で埋まっていき、確かもう9月ぐらいまで満席と聞きました。

これも車内で楽しくおしゃべりをしながら、おいしいご飯を食べて、しかも目の前の風景がどんどん変わっていくという非日常感を味わえるもので、加えてさらにポイントが高いのは、そのようにして自分が楽しむことが、被災地である東北の復興にも役立っているという点です。この点が参加する女性の満足感

をさらに高め、人気につながっているのではないかと思います。

女性の本来持っている心理を取り込み、満足させる仕掛けが組み込まれている企画商品を今後も検討していくことが、女性ファンの獲得に繋がるのだと思います。（拍手）

矢ヶ崎紀子

東洋大学の国際地域学部の隅々に、自分たちが東武鉄道と一緒にになってこのような商品を企画しましたと女子大生のお手製のポスターが貼ってあります。

自分たちの仲間がやったというのはたいへん興味があり、学生はよく見ていました。

小倉さん続けてお願ひします。

小倉沙耶 一可愛いグッズが増えて間口も広がるー

名古屋駅で東武鉄道のフェアをやっていまして、そこで折り紙が可愛くて欲しくなり、思わずその場のクイズラリーに参加しました。

昔は女性の胸が高鳴るような「これ可愛い」というようなものは少なかった。でも今は女性向けの鉄道の商品もいろいろ出て来て変わって来たと思います。

鉄道の魅力は、間口も広くて奥行きも広いと思います。

鉄道趣味も細分化されていて、それを受け入れてくれる土壤が最近特に高まっていると思います。

それを顕著に感じはじめたのが2006年頃からで、2008年には出来上がっていたと思いますが、矢野さんとおなじく、「なんで女性が鉄道を好きなの」と言われていた時代があって、それがだんだんと氷を解かすかのようにそのようなことを言われなくなりはじめたのが2006年頃からです。

それまでは、カメラバックも男の人のものばかりで、可愛いものを探すのはたいへんでした。今は女性のカメラ愛好者も増え可愛いグッズが出てきています。

女性の鉄道ファン、鉄道愛好家が増えたことによって魅力のすそ野がさらに広がってきたのではないかと思います。

それにしたがって、可愛い鉄道グッズが増えてきました。さらに女性を呼び込むような仕組みができ、さらに間口が広がると良いと思います。

そして私もまだ知らないような間口を見つけて行きたいと思います。（拍手）

矢野直美 一間口もすそ野も広く、辞書ができるほどー

良く男性の方に相談されるのですが、「長い休みをもらえるのは新婚旅行、夏休みで、自分は鉄道に乗りたい、でも妻はなかなか良い顔をしてくれない」と言うので、どのように話されたのですかと聞くと、「この鉄道に行く三段スイッチバックがあり（笑）、この列車は・・・」、それで喜ぶのはタンク貨車が20個ぐらい繋がって走っているのが好きな小倉さんくらいでは（笑）。

そうではなくて、「ここに行くとこの風景が見られて、ここでは温泉に入って、そのあとには、地ビール、地ワインがあるよ」というように勧めたらいかがですかとお話をしました。

今は女性の好きな企画列車があちこちに出てきて良いと思いますが、鉄道の魅力と言うのは、私は鉄道で旅をするのが好きなのですが、たまに「矢野さん何のために旅をするのですか」と鉄道ダイヤ、時刻表好きの人からは聞かれます。その方たちは、時刻表やスジを見るだけで、この駅で交換して、ここで2分遅れたらこちらから助けが来てということを想像推測するのが好きで、旅をする必要がないという方で、そのような濃い方がいらっしゃるからまた面白く、鉄道の魅力はそこにあるのかと思います。

時刻表ひとつとってもピンクのページ、特急が好きな方、特急でも電車系が好きな方、ディーゼルが好きな方、そのディーゼルでも何年代が好きな方、音が好きな方、一冊の辞書ができるくらいにないので、小倉さんがお話ししたように間口が広く、すそ野も広くて、辞書ができるほどいろいろのものがある、そこに女性が加わったということがあります。

鉄道模型の世界はバブルが続いているそうです。それは女性がドールハウスとか箱庭をつくる感覚で、お母さんが動き出すと子供もお父さんもついてきます。また、定年退職されて時間もでき、子供も独立して家の広さもあるし、お金もある。昔出来なかったレールを組んでみようという方も多く、そうすると、おじいさんの家には鉄道があると、お孫さんとも遊んでもらえることもあるようです。

このように模型の世界も女性が入ってきたことにより影響が出ていると聞いています。（拍手）

(3) 地域鉄道活性化へのアイディア

矢ヶ崎紀子

魅力を語っていただきながらも次のテーマに皆様方それぞれに滲みだしがあったように思えますが、今語っていただいた魅力をさらに高めて鉄道、特に地域鉄道を活性化していくために日頃皆様はどのようなアイディアを考えているのか、突拍子ないものもオーケーです。

関西佳子 一走り続けるために、アイディアを大切にー

鉄道事業者にとって、鉄道の活性化というのは非常に大事なテーマです。

よく関西さんはアイディアをお持ちですねと言われるのですが、決して私がアイディアを持っているわけではなく、他の鉄道でやっていることをまねさせていただいている、ただし、単純なまねではなく、当社の鉄道に合ったもので出来ることがあれば知恵をお貸していただいてやっております。

アイディアは活性化を行う上で大変大事なことで、お子様からご年配の方まで全国の沢山の方からいろいろなアイディアを頂いています。

沢山面白いものがありますがその中で当社に合って当社にもできることを地道にやっています。

鉄道事業者としては将来ビジョンをしっかりと持っていなくては、10年後、20年後に走り続けさせることができません。

「私たちは絶対辞めない、走り続ける」ことを目的に皆様からいただいたアイディアを大切に使わせていただいている。

その中で、他鉄道や異業種との連携は大切にして行きたいと思います。また情報を発信し続けていくことも大切なことと思っています。

地方の鉄道は経営の大変厳しいところが多数ありますが、今後人口減少が予想されていますので、これは地方の鉄道だけの問題でなく、一極集中と言われている都市部の鉄道にも必ずや影響してくると思います。地方を活性化しないと、中央にも影響が及ぶと思っていますので、日本国中を色々な方が大きく移動をする、移動をさせることによって経済効果を生むよう互いに助け合いながら日本の交通網と都市を活性化させて、何年後でも楽しい鉄道ライフが提供できるようにして行きたいと思っています。（拍手）

瀧谷房子 一地域で支えるシステムをー

津軽鉄道は、「厳しい雪国の生活の足であり続けること」、「魅力ある観光資源であること」、「無人駅になっている駅を活用し、人が集まる駅とすること」で、皆様に愛される鉄道であり続けたいと思っています。

北海道新幹線の開業に合わせてDMVの投入も考えています。

ただし、「採算のとれない鉄道はいらない」と言われたら、津軽鉄道はすぐになくなってしまいます。

道路の維持管理や建設に税金が投入されているように、鉄道も重要な社会インフラと捉えていただき、支えていただく仕組みができればたいへん助かります。

鉄道がなくてもバスで代替できるという安易な考え方ではなく、鉄道もバスもタクシーも連携をして持続可能で機能が発揮できるように地域で支えるシステムを早急に作り上げる必要があります。

それをデザインできるのは行政で、行政の方々に期待するところが大です。

五所川原市のふるさと納税の制度にはその使い道を選ぶ5コースがあり、その中のひとつに「津軽鉄道コース」ができました。それは津軽鉄道の活性化のため、津軽鉄道の安全施設の整備のために使うことができます。これは行政が本気で津軽鉄道を存続させようと思ってくれはじめた明るい兆しであると、嬉しくとらえています。

皆様、ふるさと納税をお考えいただく場合は、ぜひ五所川原市の津軽鉄道コースの方によろしくお願ひします。

会場の皆様の温かいまなざしでこれからも地域鉄道を見守っていてください。

欲を申せば、現地に足をお運びいただき、職員にはげましの言葉をかけてあげてください。
全国の地域鉄道がこれからも走り続けられるよう皆様のお力をお貸しください。（拍手）

高月京子 一中間に位置する都市の人の層を厚くー

鉄道の活性化については、本来は地域の方々に鉄道の必要性を認識いただき、日々利用していただくことが一番の近道であり、大前提であると思います。

しかし、なかなかそうはいかないのも現実です。当社の沿線の輸送機関分担率を見てみると、群馬、栃木については、約95%前後の方が車を利用されていて、鉄道をご利用の方は数パーセントにすぎません。当社をご利用の方も、2%にも満たない状況です。

そうしたことを踏まえると、先ほどもお話しました東武アーバンパークラインでの取り組みなどによる「中間都市の定住人口・交流人口を増やしていくこと」が、まずは肝要かと考えています。いきなり首都圏（南）と地方（北）を行き来する人口を増やすのは難しいと思いますが、南北の中間に位置する都市の人の層を厚くすることによって、そこから地方路線のある北への流動を喚起することが期待できると思います。

一時的な集客を考えるのではなく、長い目で見た活性化推進への取り組みを地道に行っていくのが、大手民鉄である私たちの役目のひとつではないかと考えています。

もう一つは、地域と連携しながら、新しい観光素材を発掘していくことが重要であると思います。

最近の当社の取り組みのひとつに、埼玉県との連携のもと、沿線のサブカルチャー、具体的にはアニメですが、こうした資源を活用した沿線活性化策がございます。埼玉県には「クレヨンしんちゃん」の舞台である春日部をはじめ、県内にアニメやマンガにゆかりのある地域がたくさん存在しています。これらを生かして地域振興を図ろうということで、埼玉県が中心となり、官民連携のプロジェクトに力を入れています。昨年は大宮ソニックシティで「アニ玉祭」（アニメ・マンガまつりin埼玉）という催しが開催され、東武鉄道もこれに協力して、東京スカイツリータウン内でプレイベントを行ない、埼玉県内のアニメにまつわる事業や観光地を紹介しました。

また、アニ玉祭当日は、とうきょうスカイツリー駅から大宮駅まで臨時の直通列車を運行し、列車の中ではコスプレイベントも開催しました。

列車の方も盛況でしたし、アニ玉祭には2日間で6万人もの入場がございました。

アニメという観光資源を使って、官民が連携しつつ、それぞれ自分たちでできることを主体的に行なった好例です。

鉄道と地域と利用者の皆さんと、共にワイン・ワインの関係を築けるような取り組みでないと、成功しないと考えています。（拍手）



小倉沙耶 一社長シャッフルの日をー

地道なことにつきましては皆様からお話をあるとと思いましたので、私の方からは、イベント的な観点でお話をさせていただきたいと思います。

以前この地域鉄道フォーラムで、公募社長サミットが開催されました。そこでは、それぞれの地域鉄道がタッグを組んでお客様と結びついていくことが必要とのお話がありました。

そこでひとつの起爆剤になればと考えつきましたのが、「社長シャッフルの日」を作ることです（笑）。

ちょうどそちらにひたちなか海浜鉄道の吉田社長がいらっしゃるので、吉田社長が水間鉄道の一日社長になる、同じ日に水間鉄道の社長がひたちなか海浜鉄道の社長にシャッフルするのです。

これは芸人をシャッフルさせて即席コンビをつくるテレビ番組がありましたが、そのような形でそれに参加する鉄道会社が集まり、シャッフルの相手の抽選会をします。



マスコミにもアピールできますし、実際に行った先で社長自らも研修することができます。

相手先の会社を体験することで自社の改善点もみつかるかもしれませんし、相手先の会社の改善点を指摘できるかもしれません。

さらに、相手先に鉄道会社において自社鉄道のPRも相互にできます。

シャッフルイベントが終了後は、今日のこのような場をつくって互いに結果発表を行なったらいかがでしょうか。

私からは「社長シャッフルの日」をつくることを提案します。（拍手）

矢野直美 ーその町にあるからできることをー



「鉄旅 OF THE YEAR」というコンテストがあり、いろいろな鉄道ツアーを応募していただき、その中からその年一番面白いツアーとしてグランプリを決める審査員をやらせていただいています。

1回目のグランプリは嵯峨野観光鉄道で、わざと暗い車内にして、お化けが出来るような幽谷を走っていくというコンセプトですが、それはあまりお金をかけないで出来るアイディアで、満場一致でグランプリとなりました。

その後のコンテストでも楽しい企画のツアーがありますが、心に残るのは特別列車を仕立てて、停車駅では、そこが温泉地であればおかみさんが挨拶をして温泉まんじゅうを出してくれる、踊りが有名な街であれば駅で踊ってくれる、というように街と鉄道、その町にある鉄道だからこそできることをやられているのは面白く、また心に残ります。

鉄道というものは街と街を結ぶものであり、地元にとっても大切なものです。

鉄道が廃線になって栄えた街はありません。鉄道は乗らないからいらないという言い方をされる方がおりますが、鉄道があるからこそ知らない街と線路で繋がり、観光客が来て、物が運ばれてきます。

線路をはがしてしまうことは簡単ですが、一度はがしてしまうと戻りません。

鉄道を有効活用してライトレールにして成功された富山の例もあり、赤字だから、乗らないから、それだけで本当にいらないものなのか、街の問題として十分考えて結論を出してほしいと思います。（拍手）

（4）全体のまとめ

矢ヶ崎紀子

ありがとうございました。

たくさんの魅力が鉄道に、特に地域鉄道にはあるということがあらためて確認ができたと思います。ただ、魅力というのはもしかしたら解説者が必要かもしれません。

魅力をまだ良くご存じでない方々にお伝えする時には、小倉さんや、矢野さんのような解説者が必要という思いを強くいたしました。

「鉄道は単なる移動手段ではない」という言葉も何人かの方に言っていただきました。乗っている方が何か思いを込めて、車両という空間、線路の上の移動空間に身を委ねるというところがありますし、沿線の文化の担い手という関西さんのお父さんの言葉はすばらしいことで、この言葉は大切にしたいと思います。

同時に文化だけでなく地域経済の活性化の担い手でもあると地域からは無くならないでほしいという思いが強くなっていくと思います。

地域鉄道が街の中で大切であろうし、なくしてほしくないと誰もが思うのですが、ではどのように大切なのか、どのようにその地域に組み込まれているのか、言葉で説明でき、実績を示していかなければならぬ時代に来ています。

しっかりと形を示していけば、地域の人はきっと受け入れ、皆で知恵を絞ってくれるのではないかという思いを強くしました。

早く行くという利便性の移動手段も発達していますが、遅く行く、ゆっくり行く、楽しみながら行く、自分たちの生活のペース、人のペースで進んで行くという乗り物を楽しむ、それはたいへん豊かな経験だ



と考える人が増えていますので、そのような方を地域鉄道のファンに取り込んでいけたら良いと思います。

ファンの割合に女性が着々と増えてきており、この女性たちは今までと違う魅力を発掘してくれますし、今までと違うチャンネルでその情報を発信してくれます。

山ガールという言葉がありますが、私は鉄道も大好きですが、山も大好きです。最近は非常に多くの女性が若いも若きも登っています。

皆さんファッショナブルで、グッズにも凝っています。可愛いファッション、ウエアで胸キュンとなつていって、そしてメーカーもそのようなものを開発すると売れるということでビジネスの力も追い風として山に登る女性が増えています。

鉄道もこのような女性の胸をうつやり方を果敢にファッショナブルに、可愛く、鉄道を見に行くウエアとかを用意したらいかがでしょうか。

車両修繕にボランティアで素人でも参加できたら良いと思いました。

その時はおそろいのTシャツでもおそろいのつなぎでもファッショナブルに着て、それがすごい可愛い、それをゲットすることに価値がある、そのような観点をこれからどんどん見つけていたら良いと思います。

商品開発する際には、ぜひ女性の視点を入れていただき、これは一緒に考えて一緒に開発していく、共同作業をしていきましょうというメッセージでもあります。

活性化の方策については、「走り続けること」であり、「地域内外から人を集めること」この2つに定義されるのではないでしょうか。

その際には、当社らしさという「個性」を大事にしながらオーソドックスに着々とやっていくことが重要であり、また、鉄道を含めて全モードで考えながら地域鉄道を位置付けていくことも重要との話がありました。

地域鉄道間連携で、「社長シャッフルの日」については、フィジブルかどうか前向きに検討をする価値が多いにあると思いました。

東武鉄道は大変大きな会社でいらっしゃいますが、実は人口の密集している都市圏地域と地方を繋いでいて、その先に地域鉄道がある、その中間の部分を担っており、力のある鉄道の果たす役割は大きいと感じました。

以上でトークセッションを終了したいと思います。ありがとうございました。 (拍手)