

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 講演録

期 日：平成27年6月13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

参加者：115名

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 大石英一郎 氏
2. 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
3. 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」

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「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－を6月13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いただき、その後、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から「交通政策基本計画と鉄道」と題して基調講演をいただきました。

休憩の後、愛知学泉大学現代マネジメント学部講師田中人氏がコーディネーターとなって、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の5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 大石英一郎 氏

地域鉄道フォーラムが盛大に開催されましたことをお慶び申し上げますとともに、皆様にごあいさつをさせていただく機会をいただきましたことに感謝を申し上げます。

鉄道局鉄道事業課は、地域鉄道を含めた鉄道支援の仕事をさせていただいています。

地域鉄道は、言うまでもなく地域の皆様の通勤・通学を含めた生活を支え、地域外との交流の基盤となっており、これをしっかりと維持していくためにはどのようなことを進めていくべきか、ということが私どもの仕事のテーマのひとつです。

今日はこの後のプログラムの中で最近の国土交通省の動きを含めた講演、造詣の深い皆様方のトークセッションも予定されていますので、私の方からは地域鉄道の概観をお話いたします。



輸送人員は減少

地域鉄道を維持していくためには、皆様にしっかりと使っていただくことが必要となる訳ですが、国鉄が民営化された年の昭和62年から今日までの地域鉄道の輸送人員の推移を見てみると、平成25年度で15%減少しています。ただ、途中平成2年から平成5年の輸送人員は5億人を超えていますので、その当時からみると20%以上減少しています。

背景にはモータリゼーションの進展もありますし、少子高齢化社会に突入していることもある訳です

が、そのような中での現実を踏まえながら取り組みを行なっていくなくてはならない、と言うのが私どもの基本的認識です。

少子高齢化というのは、輸送人員の母数が減って行くということではありますが、一方で、自分では自動車を運転しない方も増えていくという意味においては公共交通への役割も高まるし、また、需要としても増えてくる面もあるということを見ていかななくてはなりません。

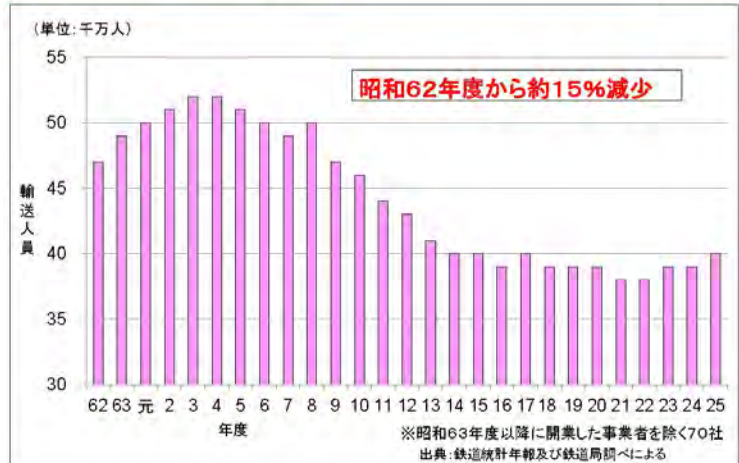
我が国は「観光立国」ということを掲げ、インバウンドが良く言われていますが、観光流動のほとんどが国内の中での流動となっており、それを「交流人口」と呼んでいます。

その交流人口を地域鉄道の中に取り込んでいくということも、ひとつの柱となると思います。

そのような取り組みと共に、これまで「鉄道」とか、「交通」とか単独で話がされてきたものを、「地域」とか「まちづくり」といったことと併せ、全体として対策を行うよう変えていかななくてはならないと考えています。

地域鉄道の現状（輸送人員の推移）

国土交通省



69%が赤字、大きなインフラ保有コスト

人口減少、輸送人員の減少といった厳しい環境の中での地域鉄道の経営は、69%が営業赤字となっています。

今後の方策を考えていく時に、地域鉄道のコストの内訳を見ると、インフラの保有に係る経費が4割を超えています。

仮にそれを地域で支える、例えば自治体が保有するというように構造を変えますと、黒字の割合が8割を超えるということが分かっています。

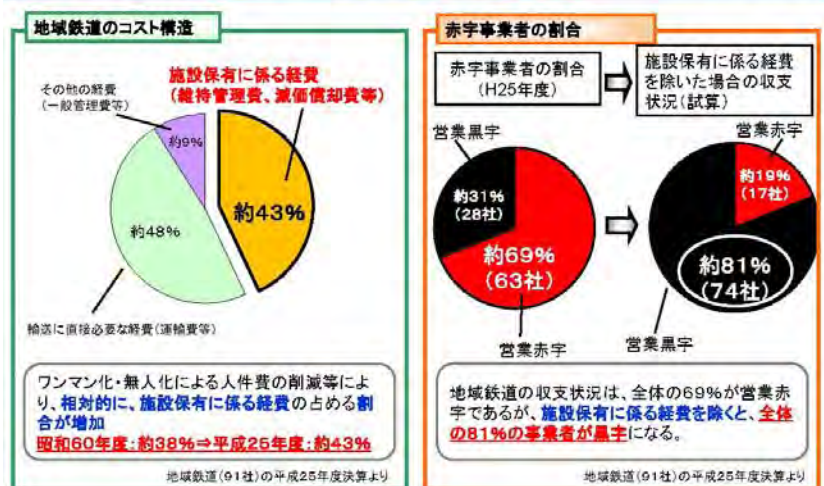
そのことから、国土交通省においては、鉄道の上下分離ということを進めるための様々な施策を用意しています。

地域鉄道の車両・トンネル・橋りょうについて、法定耐用年数との関係を、減価償却が終わって、どのくらいの時期使っているかの目安で見ていただくと、車両は、半分以上が31年以上使っていますし、トンネル、橋りょうについて耐用年数以上のものがトンネルで30%強、橋りょうで70%近くになっています。

修繕をしながら使っており、法定耐用年数を越えたから安全でなくなるということではありませんが、よ

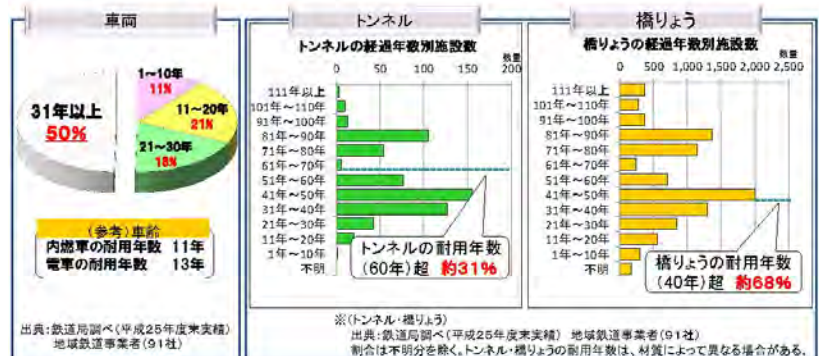
地域鉄道の現状（地域鉄道におけるコスト構造と収支）

国土交通省



地域鉄道の現状(車両、鉄道施設)

国土交通省



車両や施設(トンネル、橋りょう)の多くが、耐用年数を経過

り良いものにするための投資余力はなかなか生み出すことができない地域鉄道の現状を読み取っていただきたいと思います。

国の対応

このような現状の中で、地域鉄道に対する国の対応についてお話をいたします。

法制度については、詳しくは後程岩城参事官から説明があると思いますが、平成 25 年 12 月に交通政策基本法が出来ました。物流も含めた交通全般について、「日常生活等と必要不可欠な交通手段の確保」、「まちづくりの観点からの交通施策の促進」、「関係者相互間の連携と協働の促進」といった基本的な原則をここで定めています。

その中で従来からあった地域公共交通活性化再生法を平成 26 年 5 月に改正をして、今後地域公共交通を維持していくためには、地方公共団体が中心となって、まちづくりと連携をしながら面的に公共交通ネットワークを再構築していくことが謳われています。

現状では拡散している居住区域を、今後はコンパクトなまちづくりを進めていくということと、公共交通自体をネットワーク化していくこと、その二つを両輪で進めていく必要があるという考え方です。

医療とか、福祉とか様々な拠点エリアを公共交通沿線に誘導していく、バス、タクシー、鉄道を組み合わせながらネットワークをつくっていくというのを政策の柱としていくことで取り組みます。

具体的な地域ごとの計画については、自治体を中心となって作っていただきます。

その中で、鉄道の上下分離を進めるとか、LRT を整備するとか様々な取り組みに対する支援を地域と相談しながら進めていきます。

また、国は、軌道改良、法面固定、ATS の整備、車両の更新などに対して支援制度を設けています。

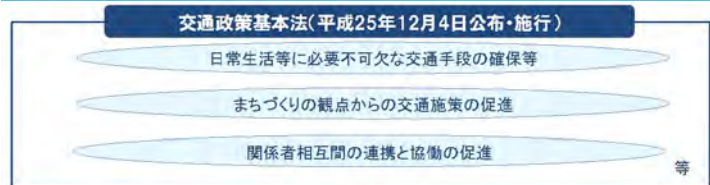
まちづくりとの連携では、平成 26 年 10 月に、ひたちなか海浜鉄道の高田の鉄橋駅が新しく出来ました。この駅は、従来の那珂湊駅と中根駅の間で、住宅の整備と一体となって造られたもので、このような連携に資する駅づくりについても支援をさせていただきます。

鉄道事業再構築事業は、鉄道事業のインフラの部分で自治体を中心となって支え、運行する鉄道事業者は創意工夫をしながら経営そのものに集中していただくということで進めているものです。

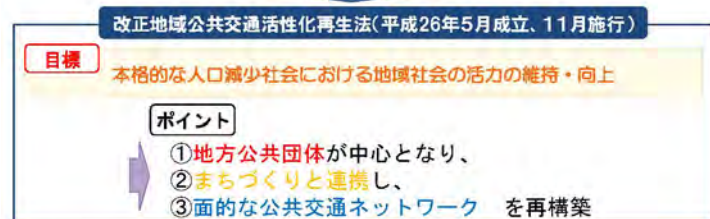
一番新しくは、京都から兵庫にかけて運行しています京都丹後鉄道で、運行事業者は、バス事業者の WILLER さんが設立した WILLER TRAINS が新たに参入して、観光の面のノウハウも生かしながら地域鉄道を活性化させようという取り組みを行なっています。それを活かす上下分離を国としても支えてい

地域公共交通に関する法制度の概要①

国土交通省

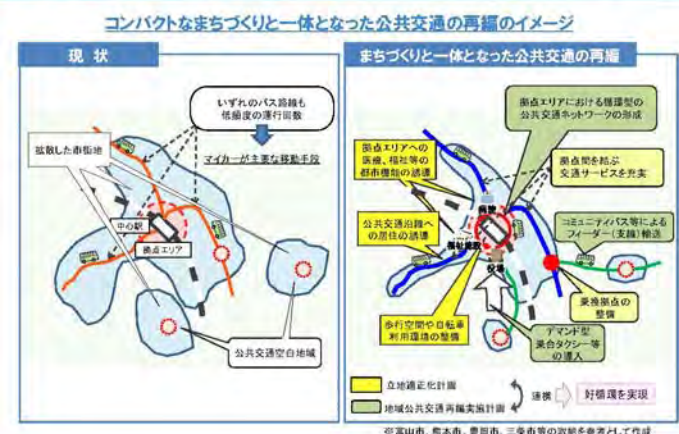


具体化



地域公共交通に関する法制度の概要②

国土交通省



国による地域鉄道に対する支援

国土交通省



ます。

地域と協働して次世代に

地域鉄道、広く公共交通というものは、これからの日本の社会を支えていくために、生活の面でも、観光も含めた産業の面からも大変大事だと思っています。

いろいろな支援の制度はありますが、一番大切なのは地域鉄道事業者自身が地域と協働しながら取り組みを進めていただくことだと思っています。

その取り組みを通じて次の世代に鉄道がきちっと活かされていけるよう目指していきたいと思っていますので、ご理解、ご協力をよろしくお願いします。（拍手）

プロフィール 大石英一郎氏

平成2年運輸省入省、日本政府観光局（JNTO）ニューヨーク事務所次長、港湾局港湾経済課課長補佐、総合政策局国際交通政策室長、大臣官房総務課企画官、関東運輸局企画観光部長、総合政策局海洋政策課長、海事局内航課長等を歴任、平成26年7月より現職。

2. 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

はじめに

本日は、交通政策基本計画について話をさせていただきますが、この計画の根拠となっているのが交通政策基本法です。この法律は、ちょうど一年半程前の平成25年12月4日に出来た新しい法律です。

一言で申し上げますと、「今後交通を守って発展させていくために、どのような目標をもって、どのような方向性で政策を進めていくのか」が、ここに書かれています。そこで、この法律に基づき、それぞれの施策が講じられていくこととなるわけです。

交通政策基本法は、「国民の自立した生活を確保し、きちんと需要に応えていく」、「現在の少子高齢化の進展に対して対応を行なっていく」、「災害にも的確に対応していく」、といった基本的理念、そして、そのための国の施策が書かれています。

本日のテーマである鉄道との関係で申しますと、「豊かな国民生活の実現」、「大規模災害への対応」、「環境負荷の低減」、そして、交通にはそこに関わる様々な方々が登場しますので、皆さんで連携するという「適切な役割分担と連携」という基本的な考え方が書かれています。

これらの理念、方向性をより具体的に政策に落とし込んだものが「交通政策基本計画」になります。

ここには、交通に関する施策の「基本的方針」、「目標」、「施策」が書いてあります。計画ですから、具体的な年限、2020年というオリンピック・パラリンピックを見据えての計画になっています。

特徴としては、交通を総体として捉え、もちろん、それぞれの交通モードには特性があり、それぞれの施策がありますが、交通を全体として捉えた政策体系をつくっています。



交通政策基本法の概要（平成25年12月4日公布・施行 法律第92号） 国土交通省



交通政策基本計画の基本的方針の構成はA、B、Cの三つに分けており、これについては後述べます。

この交通政策基本計画は2月に閣議決定がされました。

国土交通省では、この交通政策基本計画のほか、国土形成計画、社会資本整備重点計画と合わせて三つの大きな計画、枠組みがあります。

交通政策基本計画と対をなすものが、社会資本整備重点計画です。これはインフラを中心にした中期計画となっています。

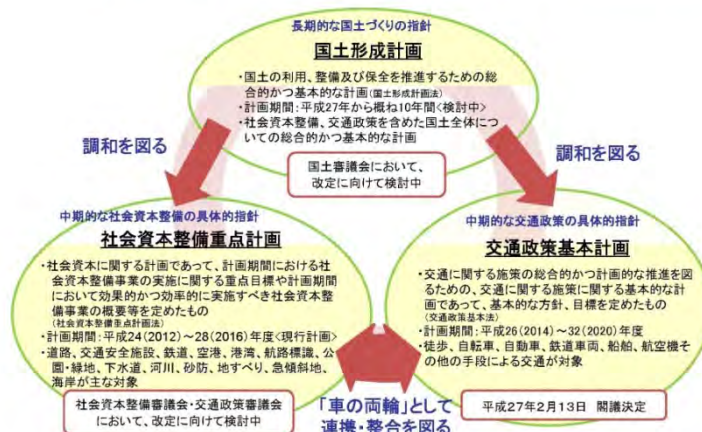
また、もっと長期的なスパンで交通や社会資本、そして、国土交通省の行政の枠内だけでなく、産業であるとか、情報通信であるとか、農業であるとか、それらを含めた国土の長期的な指針である国土形成計画があります。

この国土形成計画と社会資本整備重点計画は、現在改定に向けて検討がされている最中です。

以上の三つの計画が互いにリンケージを図って、パッケージで政策を進めていくことになります。

国土形成計画、社会資本整備重点計画、交通政策基本計画

国土交通省



4

交通政策基本計画の骨格

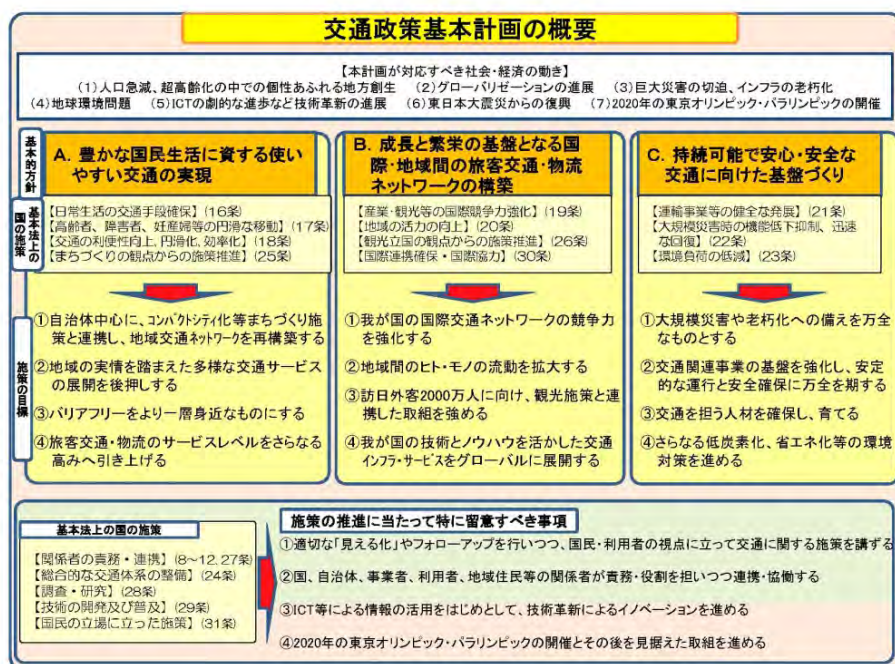
交通政策基本計画の骨格ですが、A「豊かな国民生活に資する使いやすい交通の実現」、B「成長と繁栄の基盤となる国際・地域間の旅客交通・物流ネットワークの構築」、C「持続可能で安心・安全な交通に向けた基盤づくり」の三つの枠組みで政策体系を形づくっています。

Aが生活交通を確保していくというものの、Bは、成長や経済の基盤となる交通への施策、Cは、AとBを支える安全・安心な交通をつくっていくというものです。

A、B、Cの各施策の目標として、四つの項目が作られています。

そして、最後に各施策が横断的に関わることが書かれています。

以下、鉄道に係る具体的な施策を中心に見ます。



5

基本的方針 A

まず、A「豊かな国民生活に資する使いやすい交通の実現」の、目標①「自治体中心に、コンパクトシティ化等まちづくり施策と連携し、地域交通ネットワークを再構築する」は、先ほど大石課長からも話がありましたが、地域交通ネットワークを再編していく中で、生活の足としての鉄道、あるいはバス等の交通をどうやって確保していくか、これは目標②の「地域の実情を踏まえた多様な交通サービスの展開を後押しする」ということと表裏一体をなすものですが、このような施策を行っていくことが書かれています。

目標③は、「バリアフリーをより一層身近なものにする」というもので、特に首都圏は東京オリンピック・パラリンピックを控えており、もっと進めなくてはならないものです。

サービスレベルを向上させていくというのが、目標④「旅客交通・物流のサービスレベルをさらなる高みへ引き上げる」です。

基本的方針 B

基本方針 B 「成長と繁栄の基盤となる国際・地域間の旅客交通・物流ネットワークの構築」には、国際交通、幹線の交通等の施策が主に書かれていますが、地域鉄道という観点からは目標③「訪日外客 2000 万人に向け、観光施策と連携した取組を強める」という、観光政策との連携した交通政策を進めていくという中に位置づけられています。

基本的方針 C

基本方針 C 「持続可能で安心・安全な交通に向けた基盤づくり」ですが、これは基本方針 A、基本方針 B を支える観点からの施策で、目標①「大規模災害や老朽化への備えを万全なものとする」は、災害対策、老朽化対策等で、地域鉄道においても対応が必要となる施策です。

目標②「交通関連事業の基盤を強化し、安定的な運行と安全確保に万全を期する」は、安全を確保するという部分です。

目標③「交通を担う人材を確保し、育てる」は、少子高齢化の人口構造になってきています。どの産業も人材確保は極めて重要な課題であり、当然、鉄道の分野においても課題となるところです。

目標④で、「さらなる低炭素化、省エネ化等の環境対策を進める」を挙げています。

推進に当たって留意すべき事項

施策の推進に当たって特に留意すべき横断的な事項として、①「適切な『見える化』やフォローアップを行いつつ、国民・利用者の視点に立って交通に関する施策を講ずる」は、政策の「見える化」を図って、しっかり進捗をチェックし、フォローアップしていくこと、②「国、自治体、事業者、利用者、地域住民等の関係者が責務・役割を担いつつ連携・協働する」は、まさに交通政策基本法の基本理念でもあります。国、自治体、交通事業者はもちろんのこと、住民・利用者等ともそれぞれ協力していくものです。

③「ICT*等による情報の活用をはじめとして、技術革新によるイノベーションを進める」は、今日 ICT が大変進展をしています。こういった技術革新を取り入れていこうというものです。

④「2020 年の東京オリンピック・パラリンピックの開催とその後を見据えた取組を進める」は、東京だけでなく、全国各地への波及を図っていく、というようなことが書かれています。

地域鉄道関連の記載

鉄道に関するものを基本計画から抜粋してみました。

基本計画の中には、2020 年を目標とした数値指標を示して、これを毎年度チェックしていくことにしています。

基本的方針 A 「豊かな国民生活に資する使いやすい交通の実現」の目標①「自治体中心に、コンパクトシティ化等まちづくり施策と連携し、地域交通ネッ

交通政策基本計画における地域鉄道関連の記載

国土交通省

基本的方針 A. 豊かな国民生活に資する使いやすい交通の実現

目標① 自治体中心に、コンパクトシティ化等まちづくり施策と連携し、地域交通ネットワークを再構築する

（施策） ＜これまでの取組を更に推進していくもの＞

- 居住や医療・福祉、商業等の各種機能の立地について都市全体の観点からコンパクト化され、各地域がネットワークで結ばれた「コンパクトネットワーク」の形成に資するため、2014年に改正された「都市再生特別措置法」等及び「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律」に基づき、「立地適正化計画」及び「地域公共交通網形成計画」を作成する自治体を総合的に支援する体制を構築し、それらの計画の着実な策定を促し成功例の積み上げにつなげる。

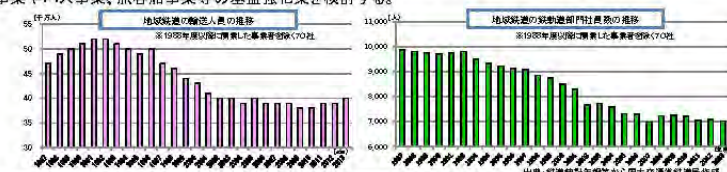
数値指標〔1〕改正法に基づく地域公共交通網形成計画の策定総数 【2013年度 4件 → 2020年度 100件】
(2015年3月末時点: 26件)

- その際、自治体と民間事業者の役割分担を明確にした上で、公有民営方式やデマンド交通、教育、社会福祉施策との連携など多様な手法・交通手段を活用し、駐車場の適正配置等とも組み合わせながら、それぞれの地域における徒歩や自転車も含めたベストミックスを実現することを目指す。

数値指標〔2〕鉄道事業再構築実施計画(鉄道の上下分離等)の認定件数 【2013年度 4件 → 2020年度 10件】
(2015年3月末時点: 5件)

＜取組内容を今後新たに検討するもの＞

- 厳しい経営状況にある事業者が中長期的にサービス提供を維持できるようにするため、生産性向上や人材確保も含め、鉄道事業やバス事業、旅客船事業等の基盤強化策を検討する。



*Information and Communication Technology

トワークを再構築する」は、生活交通の中核をなす地域交通の再構築を図っていくものです。

中でも地域鉄道はたいへん重い役割を担っている訳でして、地域で地域公共交通網形成計画をしっかりと作っていくこと、上下分離等を行い、鉄道による交通を確保していく鉄道事業再構築実施計画について、数値指標を含めて書いています。

目標③「バリアフリーをより一層身近なものにする」は、今後の我が国の人口構造を考えると大変重要なテーマです。

また、東京オリンピック・パラリンピックを考えると、より施策を加速しなくてはならないもので、特に鉄道は重要な役割を担っています。

ここでは、ホームドアについては2020年度までに800駅とする目標を立てています。

目標④「旅客交通・物流のサービスレベルをさらなる高みへ引き上げる」については、我が国の交通サービスレベルは、海外に比べて高いとは言われていますが、更に利便性を高めていこうということです。

一つの例として、首都圏にありますと、当たり前のように交通系のICカードを使って移動しています。2001年にSuicaの使用がはじまってから大きく広がっていますが、まだまだ、地方部には行きわたっていません。

特に地域鉄道は経営が苦しいこともあって、導入が進んでいませんが、私どもは、できるだけ広めるお手伝いをしたいと思っています。

全国でまだ交通系ICカードが使えない県が、計画をつくった段階で12県、この3月時点で10県が使えない状況です。このような空白県をなくしていこうという計画を立てています。

基本的方針Bの「成長と繁栄の基盤となる国際・地域間の旅客交通・物流ネットワークの構築」の目

交通政策基本計画における地域鉄道関連の記載

国土交通省

基本的方針A. 豊かな国民生活に資する使いやすい交通の実現

目標③ バリアフリーをより一層身近なものにする

(施策)

＜これまでの取組を更に推進していくもの＞

- 「高齢者、障害者等の移動等の円滑化の促進に関する法律」に基づき2011年に改訂された「移動等円滑化の促進に関する基本方針」に定められた現行の整備目標等を着実に実現する。

数値指標〔7〕車両のバリアフリー化

① 鉄道車両

【2013年度 60% → 2020年度 約70%】

数値指標〔8〕鉄道駅のバリアフリー化

① 段差解消率(%)

【2013年度 83% → 2020年度 約100%】

② 視覚障害者誘導用ブロックの整備率(%)

【2013年度 93% → 2020年度 約100%】

③ 障害者対応トイレの設置率(%)

【2013年度 80% → 2020年度 約100%】

※ 1日当たりの平均的な利用者数3,000人以上の鉄道駅が対象

- 都市等において、高齢者や障害者、妊産婦等の自立した日常生活や社会生活を確保するため、ホームドアの設置やベビーカーの利用環境改善等、必要な対策を深化する。特に、視覚障害者団体からの要望が高い鉄道駅及び1日当たりの平均利用者数が10万人以上の鉄道駅について、「移動等円滑化の促進に関する基本方針」に則り、ホームドア又は内方線付きJIS規格化点状ブロックによる転落防止設備の優先的な整備を行う。

数値指標〔9〕ホームドアの設置数

【2013年度 583駅 → 2020年度 約600駅】

(2014年9月時点:593駅)

ホームドアの整備例



11

交通政策基本計画における地域鉄道関連の記載

国土交通省

基本的方針A. 豊かな国民生活に資する使いやすい交通の実現

目標④ 旅客交通・物流のサービスレベルをさらなる高みへ引き上げる

(施策)

＜取組内容を今後新たに検討するもの＞

- 公共交通機関の利用者利便の向上のため、交通系ICカードの利用エリアの拡大や事業者間での共通利用、エリア間での相互利用の推進策を検討する。

数値指標〔14〕相互利用可能な交通系ICカードが導入されていない都道府県の数

【2013年度 12県 → 2020年度 0県】

(2015年3月末時点:10県)



交通政策基本計画における地域鉄道関連の記載

国土交通省

基本的方針B. 成長と繁栄の基盤となる国際・地域間の旅客交通・物流ネットワークの構築

目標③ 訪日外客2000万人に向け、観光施策と連携した取組を強める

(施策)

＜取組内容を今後新たに検討するもの＞

- 交通機関自体の魅力向上による観光需要の創出を図るため、地域鉄道の魅力を高める観光列車、2階建て観光バス、水上バスをはじめとした観光用の河川舟運など、交通そのものを観光資源とする取組の促進方策を検討する。

基本的方針C. 持続可能で安心・安全な交通に向けた基盤づくり

目標① 大規模災害や老朽化への備えを万全なものとする

(施策)

＜これまでの取組を更に推進していくもの＞

- 「インフラ長寿命化基本計画」(※)に基づく行動計画及び個別施設計画を策定するとともに、道路・港湾施設等の長寿命化対策の実施、鉄道施設の長寿命化に資する改良への支援等により、交通インフラの戦略的な維持管理・更新や老朽化対策を推進する。

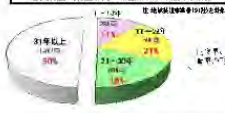
※ 国や地方公共団体、その他民間企業等が管理するあらゆるインフラを対象に、戦略的な維持管理・更新等を推進するための計画(2013年11月 インフラ老朽化対策の推進に関する関係省庁連絡会議決定)

- 主要駅周辺等における帰宅困難者・避難者等の安全を確保するための取組について、自治体や民間企業が連携し、協力体制を構築するための支援を行う。

＜取組内容を今後新たに検討するもの＞

- 厳しい経営状況にある地方の交通関連事業者による老朽化車両・船舶の更新への新たな支援策等を検討する。

地域鉄道の営業車両の更新(2013年度末実績)



地域鉄道の営業車両の更新(2013年度末実績)



13

標③「訪日外客 2000 万人に向け、観光施策と連携した取組を強める」では、「地域鉄道の魅力を高める観光列車」というものも進めていくことを書いています。

また、基本的方針 C「持続可能で安心・安全な交通に向けた基盤づくり」の目標①「大規模災害や老朽化への備えを万全なものとする」は、老朽化への備え、災害への備えは恒常的に行っていかななくてはならない大事な話であり、これらについて戦略的に計画を立てて進めていこうということが書かれています。

安全・安心を図っていくには設備だけでなく、ソフト面の対策として、帰宅困難者対策や、避難者を安全に誘導するといったものも官民を挙げてしっかり取り組んで行くことを位置付けています。

交通は安全第一でありますから、直接的な安全対策を講じることはもちろんのこと、企業のトップから一丸となって安全を確保するという運輸安全マネジメントの普及も図っていきます。

目標④「さらなる低炭素化、省エネ化等の環境対策を進める」ですが、鉄道は元々環境にやさしいものですが、更に環境負荷の低減を図るということで、効率の良い車両の導入等、技術開発を含めて推進していくことを計画に位置付けています。

この計画が出来て四か月になりますが、常にこの計画をきちんとチェックしながら政策を進めて行くこととしています。

交通政策白書

交通政策基本法の中に、交通の動向や、講じた施策を国会に報告することが規定されており、平成 27 年度版交通政策白書は、今週の火曜日の平成 27 年 6 月 9 日に閣議決定されました。

内容については、国土交通省のホームページをご覧くださいと載っております。ここで、フォローアップしたり、交通全体の状況を分析しておりますので、ご覧いただければと思います。

国民の役割

交通政策基本法の第 8 条から第 11 条に、「国、地方自治体、事業者等の関係者の責務等」が謳われています。

これまで、交通は交通事業者にお任せする、乗る我々の方も交通は空気のように当たり前のよう存在しているというような意識があったかもしれません。

それを、それぞれの主体に役割があるのだということ、国、地方自治体、交通事業者はもちろんですが、もうひとつ、基本法には「国民等の役割」として、国民も基本理念を理解して、いろいろな政策に協力するよう努力しましょうと書かれています。

その意味でも本日の地域鉄道フォーラムの開催は、交通政策基本法、そして基本計画を皆さんに知って頂く、考えて頂く、という点で重要な意義があると思っています。

本日は、皆さんが普段なかなか目に触れることのない交通政策基本法、交通政策基本計画の話をする事ができ、感謝いたします。ありがとうございました。(拍手)

プロフィール 岩城宏幸氏

平成 3 年運輸省入省、在フランス日本国大使館一等書記官、港湾局港湾経済課課長補佐、観光庁総務課企画官、同企画室長、北陸信越運輸局企画観光部長、大臣官房参事官（物流産業）等を歴任、平成 26 年 7 月より現職。

交通政策基本計画における地域鉄道関連の記載

国土交通省

基本的方針 C. 持続可能で安心・安全な交通に向けた基盤づくり

目標② 交通関連事業の基盤を強化し、安定的な運行と安全確保に万全を期する

(施策)

<これまでの取組を更に推進していくもの>

- 事業者に対する監査の充実強化により、悪質事業者の排除等監査・処分の実効性を向上させる。
- 事業者が社内一丸となった安全管理体制を構築・改善し、国がその実施状況を確証する運輸安全マネジメント制度については、評価対象事業者を従来拡大してきたところ、今後はさらに制度の実効性向上を図るとともに、そのコンセプトを全ての事業者へ普及することを目指すなど、充実強化を図る。

数値指標〔44〕運輸安全マネジメントの普及

- ① 運輸安全マネジメント評価実施事業者数
【2013年度 6,105事業者 → 2020年度 10,000事業者】
【2015年3月末時点: 8,570事業者】
- ② 運輸安全マネジメントセミナー及び認定セミナー等の受講者数
【2013年度 17,799人 → 2020年度 50,000人】
【2015年3月末時点: 30,590人】



目標④ さらなる低炭素化、省エネ化等の環境対策を進める

(施策)

<これまでの取組を更に推進していくもの>

- 鉄道の更なる環境負荷の低減を図るため、蓄電池車両やハイブリッド車両等のエネルギー効率の良い車両の導入や鉄道施設への省エネ設備及び再生可能エネルギーを利用した発電設備の導入等を促進するとともに、環境性能の向上に資する鉄道システムの技術開発を推進する。

14

3. トークセッション

プロフィール

田中 人 氏

愛知学泉大学現代マネジメント学部講師。

社会学者、社会哲学者。早稲田大学助手を経て亜細亜大学、立教大学、慶應義塾大学などにおいて教鞭をとり、地域コミュニティの再生やまちづくり、新しい地域創造の方法論について独自の観点から論評を行なっている。著書に『甦るコミュニティ』（共著、文真堂）『ボランティア論』（共著、ミネルヴァ書房）など。経済社会学会理事。平成 27 年 4 月より現職。

樺澤 豊 氏

わたらせ渓谷鐵道株式会社社長。

昭和 42 年群馬県庁入庁、一級建築士。建築、住宅関連部門を経て吾妻県民局長、産業経済部観光局長を歴任。平成 21 年 6 月より現職。トロック列車やうた声列車、イルミネーションツアー列車等を企画、地域と一緒に沿線の魅力、「わ鐵」の魅力を県内外に発信中。

深谷研二 氏

江ノ島電鉄株式会社相談役。

昭和 46 年小田急電鉄に入社、運輸部長、工務部長、執行役員運転車両部長等を経て、平成 17 年箱根登山鐵道社長、平成 20 年江ノ島電鉄社長、平成 26 年 6 月より現職。安全安心をモットーに、姉妹鐵道の提携や台湾鐵路との観光連携協定の締結によって、鐵道間相互に送客を行なう等、新たな観光需要の創出に取り組む。著書に『江ノ電 10 k m の奇跡』（東京経済新報社）。

猪狩浩伸 氏

国土交通省鐵道局旅客輸送業務監理室課長補佐。

昭昭和 62 年運輸省入省、鐵道局財務課長補佐、鐵道局総務課長補佐、関東運輸局鐵道部監理課長、鐵道局鐵道事業課地域鐵道戦略企画調整官等を歴任。平成 27 年 4 月から現職。

小島好己 氏

東京弁護士会所属。よしき法律事務所を経て平成 24 年より現職。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。弁護士、検事、裁判官等で構成する法曹レールファンクラブの企画担当車掌を務める。

以下、敬称略。

Session 1：使いやすさとは

田中 人（コーディネーター）

これよりトークセッションを開始します。今日はテーマが「使いやすく、安全な地域鐵道を目指して」です。

只今、交通政策基本計画についてご説明がありました。簡単に整理しますとトークセッションのテーマの「使いやすい」というキーワード、これはユーザー、利用者目線のものでした。

「安全な地域鐵道」は、持続可能で、安全・安心な地域鐵道を目指すというもので、主体としては、事業者の方が負うものですが、しかし、これからの地域鐵道は事業者だけではなかなか難しく、地域行政あるいは関連省庁、それからなによりも地域住民が主体的に連携・協働のもとに持続可能性を高めていかなくてはならない訳です。

地域の交通を再構築するという話がありました。その背景には日本社会の抱える構造的な危機の問題があります。これを三つに整理すると、



ひとつは「持続可能性」です。地域社会が続かない、このままでは持たないということで、昨年、日本創生会議の増田さん等が中心となって「1,800 の自治体のうちの 896 が消滅する、どうしてか」と言うと、20 歳から 39 歳の女性が 2040 年で半減以下になるから」ということを報告しました。非常な衝撃を与え、にわかに「地方創生」という話が出てきました。

しかし、ちょっと振り返ってみれば、「ふるさと創生」もありましたし、三全総の頃から「地方の時代だ」と言われていましたが、では地方の時代は来たのかと言うと、なかなか来ていない。

私のような、まちづくりとか地域創造、地域再生を専門にやっている立場からすると、目新しいようなことではなく、ただ、1800 の自治体のうち 900 近く消滅するという数字にして出たことによって、皆さんショックを受けたのだと思います。

しかし、実態として考えると以前から言われていたことですし、特に地域鉄道の関係者の方々は、そのようなことに、前から直面してきており、地方創生が言われるより前からの先頭ランナーとして、さまざまなノウハウを持っていると思います。

二つ目は、では人がたくさん居る大都市は良いのかというと、こちらはこちらでコミュニケーションが無い。沢山の人が居てもコミュニケーションが無ければ、「孤独死」、「無縁孤立社会」と言われているように、東京 23 区内だけで、一年に 4 千人もの孤独死が出てしまっている。結局、これはコミュニケーションが喪失してしまっているということにより地域の弱体化を招いています。

三つ目は、「格差」です。個人間の格差、地域・都市間の格差とありますが、格差があまり広がって行きますと共通認識が失われて、分断が進んでしまいます。

一つ目の「持続可能性」は、今日のトークセッションでのキーワードになります。先ほど説明にありましたが、コンパクトシティ化、バリアフリー化といったキーワードもありました。コンパクトシティ化は、青森市や富山市がやっていますが、ソフト面での対応が大切になります。ただ郊外から人を中心に部に集めてくればそれでコミュニティが成り立つのかと言うと成り立ちません。むしろ孤立感や孤独感が深まってしまいます。そのようなところでは、市民セクターやボランティアセクターの連携・協働が必要になってきます。

私は公共交通としての地域鉄道を再構築する、持続可能性の高い鉄道を再構築していくという時に、「コミュニティ鉄道」としての意識をどこまで持っていくことができるかが問われてくると思います。

また、その中でハード面の整備は、バリアフリーを含めてありますが、そこをサポートするソフト面で、どのように担っていけるかが、地域の自助自立に係ってくると思います。

交通政策基本計画の話に戻りますと、本日のテーマのとおり、A が「豊かな国民生活に資する使いやすい交通の実現」、B が「成長と繁栄の基盤となる国際・地域間の旅客交通・物流ネットワークの構築」、C が「持続可能で安心・安全な交通に向けた基盤づくり」とありました。

ではこの「使いやすさ」について、ユーザービリティについては、立場によって異なりますので、今日のパネリストの中ではユーザーに一番近いお立場の小島さんから順にお話をいただきたいと思います。

小島好己 ー地域交通を一体的に考えることは大きなできごとー

ユーザーで活躍しています小島です。(笑)

利用者からみて、使いやすくなければ使わないわけです。交通の手段はいくつかあるので、わざわざ使いにくいものを苦労してまで使うつもりはないというのは当然だと思います。

岩城様から、交通政策基本法の主体の話がありました。基本法の第 11 条があって、そこに国民も基本法の理念を理解して主体的に取り組むと書いています。国があり、地方公共団体があり、鉄道事業者があり、そして国民、使っている人も主体的に取り組むということが書かれています。ですが、主体的に取り組めと言われても、使いにくい鉄道は使えないというところがありますので、その場合は、国、地方公共団体、鉄道事業者の皆さんに頑張ってもらいたいところです。

今までは鉄道事業者だけで、いかに利用しやすくすることを考えていたと思います。列車本数を増やしたら良いのか、時間帯を変えた方が良いのか、そのような事に一人で行き詰まっていたと思います。

使いやすさということを考えると、駅近くの徒歩圏内に住んでいる方が、その鉄道を利用してまた徒



歩圏内で用事を済ましているだけ、というのはあまり考えにくい訳で、むしろ駅から離れて住んでいる人が、A から列車に乗って B 駅でおいてさらに遠くまで移動してまた帰って来る一連の流れが多いと思います。

今回、交通政策基本法、それから交通政策基本計画で鉄道を含めた地域交通を一体のもの、総体のもので捉えて全体的な利便性を上げようと考えはじめたことは、大きなできごとではないかと思います。

ユーザーとしても主体的には取り組みますけれど、国、地方自治体、鉄道事業者の皆さんはより主体的に取り組んで欲しいと思います。

猪狩浩伸 ―誰でも利用でき、使える―

この3月まで国の立場で地域鉄道の支援を担当しておりました。その関係で本日ここに参っています。

「使いやすさ」と言うことですが、鉄道には鉄道の良いところがあると思っています。

地方においてはマイカーで通勤される方が多いのですが、高齢化は、これから先の課題となります。内閣府の発表の数字では、高齢化率は平成 25 年現在 25.1%です。低いところでは、沖縄が 18.4%、一方、秋田は 31.6%です。これが 2040 年の予測では、国全体で 36.1%と、今より 10 ポイント増える見込みです。沖縄でも 30%となり、3 人に 1 人は高齢者となる訳で、マイカーで移動できない人が増えてゆきます。

鉄道の良いところは、「誰でも利用できる、免許を持っていない方も使える」というところで、それが使いやすいところであると思います。学生、身障者、外国人の方等色々な方が使えるというのが良いところではないかと思います。

また、鉄道は「速達性」、「定時制」、「大量性」に優れた特徴があり、道路でなく専用のレールの上を走りますので、速達性に富み、定時性も確保されます。

近鉄の内部八王子線が上下分離して、この 4 月に四日市あすなろ線となりしました。四日市市が施設を保有して新しい会社が運営を行なっています。ナローゲージで狭い線路ですが、ここでも一時 BRT やバス輸送に転換することも考えましたが、通勤・通学時間帯に千人以上輸送しなくてはいけないということで、仮にバスに 50 人乗るとしても 20 台一度に走らせなくてはならないことになり、国道は、ますます渋滞してしまうことが予想されました。ですから大量に運べるということも鉄道の利点です。

使いやすい交通の実現ということでは、鉄道だけではなかなか使いやすくないので、これからは地域公共交通のネットワークの再構築で、面的にバス等と連携して使いやすくすることも必要です。

さらにバリアフリー、IC カードの普及や、外国客のための多言語標記等にも使いやすくするために取り組んでいく必要があると考えています。



田中 人

只今、高齢化の話が出ました。昨年は高齢化率 25.9%とちょっと延びました。これを具体的に人数で考えると、3,296 万人となりますから、この人口をそのままヨーロッパに持って行ってみれば、この高齢者の数字だけで、大国、大きな国に相当する人口ボリュームとなります。

そうすると、「バリアフリーで誰でもアクセスしやすい鉄道」というのは、大切な観点になると思います。

鉄道事業に関わっています江ノ島電鉄の深谷さんとわたらせ渓谷鐵道の樺澤さんには、事業者の立場から、事業の紹介も兼ねてお願いします。

深谷研二 ―1902 年に路面電車として開通―

江ノ電はマスコミの露出度も高く、ご存じとは思いますが、現況も含めて説明をさせていただきます。

私は、昭和 46 年に小田急電鉄に土木職として入りまして、保線や大型の建設工事を経験しました。そこで感じたことは、鉄道、特に技術は、保線を知らないとい造ることもままならないという大原則を経験しました。その後運輸部で、駅、運転士を所管し、運転車両部では VSE という建築家の岡部先生がトータルデザインをしましたホワイトカラーの特急の開発に携わりました。

その後箱根登山鉄道に参りました。今注目の大涌谷が小田急グループのゴールデンコースのひとつで、登山鉄道、ケーブルカー、現在休止していますロープウェイ、そして海賊船とバスでコースを作っています。それぞれが小田急傘下ではあったのですが、持株会社を作って再編をいたしました。そしてハード、ソフト含めて、200 億円程かけて、駅舎の改良、案内表示等の改善をしました。

その後平成 20 年に江ノ電に着任し、昨年まで社長を務め、現在は相談役です。

江ノ電の路線の特色からご説明をさせていただきます。

東海道線の藤沢駅から横須賀線の大船駅の間、わずか 10 キロの単線で、開業は 1902 年（明治 35 年）、藤沢から現在の江ノ島の間 3.4 キロが第一期開通です。その 8 年後に鎌倉まで全線開通しました。

現在の鎌倉駅は、JR 鎌倉駅の西側に位置していますが、開業当時は横須賀線の下をくぐって、鶴岡八幡宮の二の鳥居のあたりが鎌倉停留所でした。当時は、軌道の認可をいただいている、いわゆる路面電車でした。

それが長い経緯の中で昭和 19 年に軍部からの話もあって、地方鉄道に切り替わりました。正式には昭和 20 年の秋に特別認可をいただいています。

従って線形等は軌道法時代の認可のままであって、私どもの本社のすぐ前に龍口寺という日蓮宗のお寺がありますが、そこは最少曲線 28m と 30m の S 字カーブで緩和曲線もなく、また、車両も古い車両があり、保守に現場も苦労している路線です。

観光面でのメリットは、江の島があります。駅では、「鎌倉高校前」が関東の駅百選に選ばれています。そしてテレビドラマ、映画のロケ地になっています「極楽寺」も関東の駅百選の認定を受けています。また今、極楽寺を舞台とした女性四姉妹の映画「海街 diary」が封切られました。

駅は現在 15 駅ありますが、有人駅は 6 駅、8 時から 20 時までの日勤駅が 3 駅、あと 6 駅は無人駅で対応しています。

踏切は 50 箇所、全部第 1 種甲※の設備を備えています。しかし、プライベートの横断場が百か所以上あり、見通しの悪いところで、運転士がこれを如何に安全に運転するか、日頃から気を使っています。

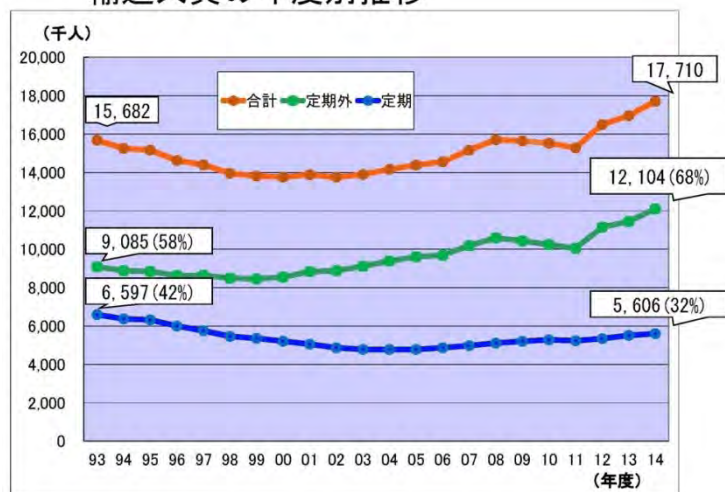
輸送人員は、20 年前の 1993 年当時年間 1 千 5 百万人で、そのうち定期が 42%、定期外が 58%でした。

2014 年度はお蔭様で 1 千 7 百万人超となりました。しかし、定期の比率は 32%、定期外が 68%となっています。

このことから、私どもの沿線において、お客様のレジャー志向が変化していることを読み取らなくてはなりません。これからの江ノ電がどのような課題に取り組んでいくかの教科書になると思っています。



輸送人員の年度別推移



※通過する全ての列車または車両に対して、道路を遮断する踏切

ちなみに旅客収入の方も昨年度は定期収入が 20%、定期外収入が 80%となっています。

観光事業と言うのは、昔は「景気」、「天気」、「人気」と「三気」に左右されると言われてきており、今でもある程度そうではありますが、加えて、全く予想もつかないテロや戦争の「狂気」と新型インフルエンザ、感染症などの「病気」を含めた「五気」の中でやらなくてはならなくなっており、観光路線としては厳しい条件下にあるということです。

15 駅で一日の乗降人員が 3,000 人を下回っているのは由比ヶ浜、和田塚、湘南海岸公園等ありますが、他の大半は 3,000 人を上回っています。バリアフリー対策につきましては、点字ブロックはすべて整備しています。昇降設備につきましてはなかなか厳しいところがあり、未整備などがあります。

身障者用トイレについては、そもそもトイレ自体がないという駅もあります。その点ではまだまだやるべきことが多いと考えています。

列車非常停止装置も有人駅以外を先行してほぼ整備が進んでいます。

藤沢、鎌倉、江ノ島、由比ヶ浜では駅にスロープを設置して対応しています。これは路面電車で開業した利点で、グランドレベルとレールレベルがほとんど同一ということで高低差が小さいことから、土地に余裕のあるところではスロープで対応しています。

鵜沼駅は、今年の 3 月にエレベータと待合室を設置しました。一方、稲村ヶ崎駅や七里ヶ浜駅は用地が無く整備できない状況です。

車両関係については、車内表示装置や、転落防止等の整備をしています。

車内の表示装置はインバウンド対応で 4 か国語対応としています。

時刻表も分かりやすいように各駅パターン化しています。

現地での情報提供については、藤沢駅に観光情報インフォメーションを昨年 6 月にオープンしました。コンシェルジェが総合案内するもので、これもインバウンド対応となっています。

駅ホームには総合案内板を建植するとともに、観光駅にはウェブビジョンによりイベントなどの情報を提供しています。

また、駅員手作りのマップを作成し、これはたいへん温かみがあるということで好評をいただいています。

子供用に乗り方のガイドパンフレットを作成しており、小中学生の校外学習や、高校生も修学旅行でかなりお見えになりますので、その時に



駅員手作りマップ

(2) - 1. 異常時対応(防災対策) (抜粋)



13

江ノ電グループ経営理念

江ノ電グループは、この地域に集う人々の「かけがえのない時間(とき)」、「やすらぎの心」、「ゆたかな暮らし」の実現に貢献します。

江ノ電グループ 経営理念 4つのV

- ・ Enoden Way 江ノ電グループがともに歩むべき「街道」
- ・ Enoden Value 江ノ電グループが共有し誓うべき「価値」
- ・ Enoden Vision 江ノ電グループが目指し挑むべき「目標」

江ノ電グループの経営理念はこの4つのVから構成されていて、それぞれ、江ノ電グループの「歩」「誓」「挑」を表現しています。



20

活用をいただいています。

安全・安心な鉄道への取り組みということでは、警察・消防署と異常時の合同訓練を実施しています。

また、私どもは相模湾の沿岸を走っていますので、災害時特に津波避難ハンドブックを作成し、きちんとお客様に配布しています。

江ノ電の防災対策の取り組みは、お客様へ適確な情報提供を行ない、そして各駅での避難場所、避難ルートを周知するものです。

駅改札口には、床面にも避難経路サインを表示しています。

一昨年、会社の経営理念をつくりました。経営者も、第一線の社員も共通の目標、共通の意識を持って、安全安心と地域貢献に取り組んでいます。

樺澤 豊 ー開業百年、わたらせ渓谷鐵道として 25 年ー

わたらせ渓谷鐵道は、群馬県の桐生市から栃木県日光市の足尾までを結ぶ路線です。

本日こちらまでは東武鉄道両毛号で参りましたが、1 時間 50 分で来ることのできる立地条件です。

6 月 11 日の日経新聞に群馬県で実施した調査が載っていました。群馬県出身の 20 代から 30 代の女性で、群馬県に戻りたいと考えている人は 2 割に留まっています。戻りたくない理由は、公共交通の便が悪いが 30%、街に活気がないが 23%、以下都会で生活したい等々ありますが、群馬県は車社会で、これが悪循環となっています。

また、群馬県は一見便利そうですが中核となる都市がなく、ほどよく都市がちらばっています。

たとえばお隣の長野県は地域が谷で分かれています。群馬県は平坦でそのような地域でもないことも影響しているのかもしれませんが。

わたらせ渓谷鐵道は、昨年足尾鐵道が全線開業して百年になりました。わたらせ渓谷鐵道となってから 25 年で、四半世紀をわたらせ渓谷鐵道が担ったということになります。

景観は大変素晴らしいですが、「動」の美というより「静」という美しさです。列車に乗らないと見えない景色がたくさんあります。ということは、そこに人が住んでいないということにもなります。

そのような条件下、トンネルあり、橋りょうあり、これを維持しつつ、去年は百周年ということで、現在の終着駅・間藤からかつての終着駅・足尾本山までの廃線のツアーをやって、たくさんの方にお越しいただきました。

各鉄道ともその置かれた条件が違いますが、私どもは観光のお客様が多く、また、施設も古くなってきましたし、修繕もなかなか追いついていないこともあり、「スピードアップよりスピードダウンを目指す」という考え方をしています。

輸送人員は、平成 6 年が 106 万人とピークでしたが、平成 25 年はとうとう 40 万人、平成 26 年は 1 万 8 千人程増えて 41 万 7 千人です。そのうち定期のお客様は 45%、定期外が 55%、収入では定期外収入が 85%となっています。

沿線の自治体は、桐生市、みどり市、日光市です



わたらせ渓谷鐵道の課題

スピードアップ より **スピードダウン** を目指す

◆人と予算

- ・人材不足：技術者不足、待遇（退職・転職）
- ・技術の継承、技術者の養成（基礎技術がない社員）
- ・老朽化する車両、鉄道施設・設備（トンネル、橋梁、石積み擁壁、伐採・・・）
修繕が追いつかない ▶ 鉄道独特：車両、工事費が高い
- ・動力費の高騰

沿線市民の鉄道を残そうという熱意が薄れてきている
沿線地域の事情（産業や環境）で左右：何が一番か？

が、総人口で平成 6 年から平成 26 年までに 10%減っていますが、これを鉄道沿線で捉えめると 20%減っています。やはり便利な地域に人は集中する傾向があります。

何よりも問題なのは、沿線市民が鉄道を残そうという意識が、25 年経ちますとかなり薄れてきています。

わたらせ渓谷鐵道沿線は、鉄道や観光が一番ではないのです。例えば製造業が一番、農業が一番という風に。市民の意識では、車で間に合っている。鉄道に乗るより車の方が早い。実際私自身も車の乗ると半分の時間で移動できます。

一方で、国と自治体にお世話になって新車両も導入していただきました。

沿線地域は限界集落に直面しています。ここをどうやって活かしていくかということですが、そこには必ずドラマがあります。ですから「無いものねだりより、あるもの探し」で、流動人口を増やし、これでまた定住人口を増やしていけたらと、鉄道でも歴史とかドラマとか人を活かし、いろいろなこだわりを持って、それをお客様にストーリーとして伝えていこうとしています。

鉾山で栄えた足尾の街並は静まり返っており「静」そのものですが、これも宝です。

織物のまちであった桐生は、最近観光で活気づいてきましたが、全体的には「静」の雰囲気です。

去年は、天皇陛下、皇后陛下がお見えになり、ご案内をさせていただきました。トロッコ列車に初めてお乗りいただいて、その景色の良さにお喜びいただきました。

鉄道に乗らないと見えない良い景色があるということは、裏返せばそのような所にある路線の維持管理はたいへんと言うことです。

でも安全で安心して乗っていただける、そして地域全体が活性化する、そのために鉄道が地域のために何ができるのだろうかを考えています。

良い席を取るために並ばなくても済むようにトロッコ列車の指定席化を行なって、多くのお客様を呼び込み、そのお客様を駅から街に流れていただくこともしました。

地域をブランド化して沿線に人が集まるようにしたいと思います。もちろん都会に人が集まるのとは規模が違いますが。

社員はマルチタスクで当たり前前のが当たり前前にできるようにしようとしています。

方向性として、古い体質から脱却して、社員は問題意識を持ち、こだわりを持って、安心安全につなげていく、そのようなことをやっています。

また、アンテナを高く張って、情報発信もしていく、お蔭様でわたらせ渓谷鐵道も小さい記事から大きい記事、テレビドラマとか、年間 600 件程取り上げてもらっています。

特にこの 4 月、5 月にはロケーションも週に 2~3 本入っていただいています。

わたらせ渓谷鐵道直営のレストラン「清流」や駅弁も鉄道が直接売っており、これは全国でもわたらせ渓谷鐵道だけではないかと言われている。都心の駅弁大会は社長も運転士も駆け出して全員で取り組んでいます。

「わ鐵のわっしー」というキャラクターを活用した、トロッコわっしー号を運転して相乗効果を高めるとともに、また「あるもの」を探して活性化していくことや、参加型や体験型のイベントも年間 60 回ほど行っています。

また、わたらせ渓谷鐵道市民協議会という市民の支援団体があってその約 200 名が中心となって、い

観光研究の分野ではよく使われる。

「無いものねだりより、あるもの探し！」お宝さがし

【常に前進】三浦 雄一郎（冒険家）

できない理由を並べるよりできることを考える。

定住人口増
現実難しい

どうしたら

流動人口創出
観光鉄道へ

ここ（沿線）の価値を背景に
・ここ（沿線）に眠る歴史的なドラマ
・ここ（沿線）にしかない文化やしきたり
・ここ（沿線）だけの自然
・ここ（沿線）でしか出会えない人 等

いずれば

定住人口増へ

こだわり

ストーリー
ネーミング

お客様にどう
訴えていくか

安全で安心して乗っていただける

◆わたらせ渓谷鐵道(わ鐵)の役割

生活路線として長く存続、活性化させる

・沿線地域振興と活性化を担う観光路線

地域全体の「黒字化」を目指す

わたらせ渓谷鐵道市民協議会 ふるさと駅長

トロッコ列車座席指定化＝硬券 → 地域に誘導：わ鐵は遊園地とは違う

・わ鐵を軸に魅力的な地域(目的地)づくり → ブランド化

沿線に人を集める 定住人口減少 → 交流人口増 → 定住人口増

社員のモチベーションを高める → 会社を活性化

会社はしっかりとした組織づくり

社員は目標、プライド、責任、基礎・基本

マルチタスク

当たり前前のが当たり前前にできる

社長・社員ひとりひとりが広告塔

・社員が主役になる場面をつくる

・社員の苦勞を外部に伝える

第三セクター

より民間に近く

社員が主役：運転体験・保線体験

ろいろなご支援をいただいています。

例えば各駅のイルミネーションの設置とか、トロッコ列車の清掃等でこの方々に支えられています。

わたらせ渓谷鐵道の38の施設が国の登録有形文化財となっており、これをどう活かしていこうかと考えています。

ひたちなか海浜鐵道の吉田社長のところで、「知的資産経営報告書」を作ったと聞いてすぐうちも作ろうということで作成しました。私どもの活動が入っていますので、ホームページからご覧ください。

最後にわ鐵の「わ」に込めた想いについてお話しします。

沿線地域の連携やネットワーク、エンドレスの「輪」、

人の和の「和」

話題づくりと情報発信の「話」

鉄道と環境、地域を大切に作る心の「環」

このすべてが「人」、「人」が関わっているのではないかと思います。ハード面の整備ではなかなか追いついていけない部分を人のネットワーク、アナログでカバーしようと思います。

デジタルだとプツンと切れてしまうことがあります、アナログですと2,3本切れてもまだ1本ぐらい通じていることができますので、我が家の夫婦もそうかなと。(笑)

コンパクトなまちづくりについては、群馬県の自治体を見ていると実際には郊外に団地を造ったりしていますし、わたらせ渓谷鐵道沿線に持って来ようにもライフラインが長く、高齢化も進み、車社会もネックになっているのが現状です。

田中 人

ありがとうございました。

以上、使いやすさとは何であろうかということをパネリストの方から貴重なお話をいただきました。江ノ電、わたらせ渓谷鐵道さんは非常に創意工夫があふれており、紹介したいことがたくさんあるかと思います。

車中心のまちづくりの反省が問われているというのがあります。

特にわたらせ渓谷鐵道の今のお話で、スピードダウンを目指すとか、地産地消とかありました。私はスロー都市の研究で論文※を書いています、スロー都市が全世界で130以上も集まってネットワークを造り、グローバルな都市と真っ向から勝負している例もあって、そのようなスロー都市に近い考えと思いました。

Session 2 使いやすくするためには

田中 人

ここで、地域鉄道をより使いやすくするためにはどうしたらよいか、今回のテーマを整理する意味で、長野県の梓川高校放送部がつくりました「なぎさのランウェイ」というビデオですが、最後は事業者、利用者共に考えさせるビデオ、8分程のものです。上映させていただきたいと思います。

「なぎさのランウェイ」上映

こちらのビデオは、昨年の「大塚ショートフィルムフェスティバル 2014」の中学高校コンペティシ



※「スロー都市の哲学と持続可能なまちづくりの実践」2012年9月 経済社会学会年報

ョン部門「グランプリ」を受賞しました。

このビデオはいろいろ示唆に富むのかなと思いますが、非常に編集がうまいです。12年前と比較が良くできて編集されている、またアルピコ交通の方が、なかなか好感が持てるというか、率直な方でした。「時代の流れでしょう」とか「なにもしてこなかった」とかの発言は、このようなところで上映されるとは絶対思っていなかったでしょうね。(笑)

地元の高校生が取材に来たから答えておこうというのであったと思いますが、ところがフィルムフェスティバルでグランプリを取って、まさか地域鉄道フォーラムで上映されるとは、ということかもしれません、非常に率直で、私は良い対応だったと思います。

最初に「なぎさのランウェイ」の題を聞いたときには、もっとオタク的なマニアックなものを想像したのですが、最後はランウェイとして見るだけになるのではないかと大変ペシミスティックなことを述べています。12年間で生徒の意識がどんどん変化して、12年前は「鉄道が無かったら困る」が、今は「別にどうでも良い」となって、それはどうしてか、については、ここからは見えません。

その間に大きく変化したのはメディアでしょう。携帯やスマホを持つようになって、情報端末によって、GPSを持っているから安全だというような意識になったのか、あるいは自転車でも良いという意識になったのか。

さて、このビデオをご覧になって、「使いやすくするため」には、ということで、提言のような形でいただければありがたいと思います。

では、小島さんの方からお願いします。

小島好己 ―協力体制が必要―

このビデオのタイトルがとてもかっこ良く、ワクワクしながら見たのですが、最後落とされて、へこんでいます。

事業者の方も高校生の方も、お互い無関心であったということを、率直に思いました。

今、「無くなってもよい」と思っている高校生のその子供たちは、さらに無関心になるのが間違いないと思います。

淵東なぎさちゃんのおかげ等もあって、若干乗降人員が増えている、乗車人員が増えているということで、鉄道会社も高校生が乗ってくれないのなら、他を取り込もうと安直な考えになっているのかもしれない。

観光で売っていた大井川鉄道も3月に大減便をして、最近では再生支援を受けることになって、観光と言うものはたいへんフワフワしたもので、ちょっと風向きが変わると飛んでしまうところがあるのかと思います。

せっかく交通政策基本法ができて、交通政策基本計画ができて、鉄道単体ではなくて地域全体の交通網の整備をしていこうという意識ができてきている訳ですから、その前提として地域の方々が関心を持つ、持たせるよう努力することが必要です。これには利用者も関心を持たなくてはいけないと思いますが、やはり鉄道事業者、地方公共団体、大元締めが国が力を合わせて、交通弱者にとっては公共交通機関を使わざるを得ないので、その方々の足を確保するためにも、協力体制が必要なのではないかと思っています。

ランウェイとは舞台のことですね。乗客が減って、舞台を眺めるのに税金をつかってチケットを買うことになっては悲劇的ですから、それ以前に協力体制をつくりあげていくのが緊急の課題ではないかとの思いを新たにしました。

猪狩浩伸 ―駅へのアクセスを含めて改善が必要―

ビデオは考えさせる内容で、なるほどと思ったこともありました。

学校のすぐそばに駅があるのに使わなくなっている実態は何なのか。

山口にある錦川鉄道は山間の川沿いに線路があり、後からできた道路が川の反対にあります。

道路ができたことにより住むところも鉄道側から道路側に移ってしまって、その結果、川を渡って駅に行くことになり、使いづらい鉄道となって輸送人員もどんどん減っていった時期がありました。鉄道を利用していただくためには駅へのアクセスを改善しなくてはならないと思っています。

高校生の住んでいるところからみたら、駅に行って電車に乗るよりも直接学校に自転車で行ったらドア・ツー・ドアで早いとか、それぞれがおかれたロケーションでの要因もあるのではないかと思います。

た。

駅へのアクセスを含めて改善が必要であり、交通政策基本計画の中にもあります再構築は、鉄道だけでなく、二次交通を含めてネットワークとして再構築するということになっています。

今までは、鉄道は鉄道、バスはバスでそれぞれがバラバラにやっているものを、そのままでは共倒れになりかねず、例えば鉄道と並行しているバスは駅へのフィーダー輸送を担う等については、事業者だけではできませんので、自治体を含めて再構築をやっていただく必要があります。

秋田の由利高原鉄道では、JR との接続駅の羽後本荘に大きな市立病院がありました。それを建て替える時に道路のバイパス沿いに移設してしまいました。それまでは、高齢者が病院に通う時に鉄道を利用していただいていたのですが、今はバスに変わっています。

まちづくりを含めて自治体との連携が必要であるとビデオをみて改めて思いました。

ひとつご紹介したいのが、冒頭大石の方からも説明をいただきましたが、新駅の設置に対しても補助金を出させていただいています。これを活用したひたちなか海浜鉄道は新駅の「高田の鉄橋」が出来たこともあって、輸送人員が対前年 11.8%伸びたと発表しています。もちろん伸びた理由は新駅の効果だけではないでしょうが、地域鉄道においては輸送人員が減少している中で、二桁増となっていますので、少なからず効果があったのではと思っています。

深谷研二 ―使いやすくするためには、安心感の提供―

私どもは一昨年 11 月にアルピコ交通と観光連携を結んでおります。藤沢市と松本市は姉妹提携をして 50 年を超えています。そのような中で、江ノ電は「海」、アルピコ交通は「山」とそれぞれ観光資源をたくさん持っています。

しかし一社で PR するのは、人、物、金等限界がありますので、両方で互いに良いところを PR しましょうということで、私どもが貸切バスを仕立てて、松本、上高地、そして今年 2 月には白骨温泉に行きました。松本からもバスを仕立ててこちらにきていただく、このような交流を図っています。

「使いやすくするため」を考えると、究極は「安心感」だと思います。安全は、安心を感じていただくための大事な要素ではありますが、観光路線としても地域の方にも、少子超高齢化の中で、乗っていただくためには、お客様に安心を如何に感じていただくかにあります。

特に「異常時対応」が大事です。地震、台風といったものへの態勢がきちんとできていることが大事で、鎌倉の入込客は年間 2,300 万人と言われていますが、観光にお見えになって、財布をゆるめてお金を落としていただき、一人単価がどうかとの議論があります。しかし、その前に観光地で異変が起きた時、どうやって観光客の安全を担保するのか、鉄道、バス事業者と地域とが一緒になって、いざという時の対応を考えましょう、と自治体にも働きかけています。自治体の方は地域の方々を優先することを考えますが、この問題は大切な事なので、早急な施策が必要です。

「安全が売り物」という言い方はおかしいかもしれませんが、阪神淡路の大震災が起きたその半年ぐらいして、新宿の鉄道系のあるデパートが、「耐震補強もしていますので、安心してお買い物にお越しくください」ということを大きく新聞の折り込みに打ち出しました。

これは大事なことで、流通業といえども安全と言うのは大切で、まして不安な社会背景の中で益々のこと、安全が鉄道にも問われていると思います。

そのためには、ハード面での設備投資もありますが、ソフト面では「情報」が如何にホットに提供できるかにあり、昨年から Wi-Fi の接続もできるようにしていますし、観光協会のネットとの間でリンクを行なっています。

鎌倉で観光客にアンケートを取りましたら、意外なことに皆さん今日はどこを回るのかというプランを持ち合せていません。ですから情報の提供を進めています。

湘南も鎌倉も明治時代から別荘地開発が進んでいました。前は海、後ろは山ということで、現在は開発も限度にあります。今後藤沢では 2025 年には高齢化率が 26%を超えると予測されており、鶴沼駅にエレベータを設置し、待合室も設置しましたが、鉄道事業者はもっともっと積極的に取り組まなくてはと思っています。

しかし、中小の鉄道事業者には課題があり、設備が整っても会社の経営が成り立たなければ電車は止まってしまいます。そのバランスをどうやってとっていくかが経営者にとっては難題です。

これを進めていくことができるためには、お客様に乗っていただく、リピーターを醸成していくことが目先での目標でもあり、それが今後鉄道が残っていくポイントになるだろうと思っています。

田中 人

観光事業をめぐる事業者間の連携・協働、それからリスク管理、江ノ島電鉄さんは立地的に震災、災害のリスクが高まっているというところで、その部分は、自治体との連携が大きく求められていくし、ハード、ソフトの面でも情報は危機管理の部分で大きな割合を占めてくるようになるだろうと思います。

樺澤 豊 ーまずは関心を持ってもらー

ビデオを見させていただいて、新設高校を造る時には本来であれば公共交通を含めて考えるべきですが、空いた土地に造ってしまいがちです。

群馬県の例ですが、かつて新設高校を造った際に、その最寄駅はたくさんの自転車置き場が必要となり、周辺にスペースが無くてどうするのかと思いましたが、今行ってみますと、それ程自転車がありません。実はそれは上毛電鉄の駅ですが、ここでは電車で自転車を乗せて走っていることもあります。

一方、親の立場としては、「金もないし、自転車で通え」と、私の息子も相当遠くまで自転車で行っていました。

雨が降ったら我々の時代は傘をさしましたが、今の高校生は傘をささず雨の中を平気で動きます。そのようなことも理由にあるのかなと感じました。

二次交通の面は、私どもが二次交通なのか、私どもの先が二次交通なのか、本数も少なくうまく繋がっていない。そうすると行政との連携、地域との連携が必要です。



使いやすくするための施設の面において、ハード面ではなかなか対応ができていません。IC化の話も出ますが、とてもそこまでは対応できず、まずは軌道をどうやって守っていこうか、その整備も十分にはついていけないので、ホームの整備とか、駅舎の整備とかまで回りません。

その状態を埋めるのはソフトで、アナログの絆によっています。

わたらせ渓谷鐵道の路線の奥に行くほど鉄道に関心を持ってきていますが、桐生に近くなるにしたがって、その関心が薄れくると感じています。

無関心の部分をどう関心を持っていただけるかについては、地産地消とトロッコ列車の指定席化で、閑散としていた街に人が歩き出しました。

街の方でも、わたらせ渓谷鐵道から人が流れてくるということで、店の改修をしたところもあります。そのようなことが鉄道で地域に対してできることかなと思っており、地域をいかに取り込むか、地産地消等の地域を含めた情報発信を如何にできるか、そうすることにより、わたらせ渓谷鐵道があつてよかったと思っていただけるようにし、惹いてはこのことが鉄道を使いやすくすることになるのではないかと思います。

高齢の人、団塊の世代以上の人は、お金にも多少余裕がありますから、既にいろいろに参加をいただいています。この方たちをどのように鉄道に取り込んでいくかも鍵となります。

養護学校の重度の生徒さんには社員が手伝って積極的に乗っていただいています。完全なバリアフリー化はなかなかできないので、そのようなことを通じて社員の訓練を行なっています。

Session 3 C「持続可能で安心・安全な鉄道であるために」

田中 人

ここからは最後のセッションとなります。交通政策基本計画の基本指針の C「持続可能で安心・安全な交通に向けた基盤づくり」にあたりますが、「持続可能で安心・安全な鉄道であるために」についてトークを行なって参ります。

「持続可能」という言葉は深く広い言葉ですが、持続可能で安心・安全な鉄道は、これからの日本の課題、地方創生を支えるためにも一番根本となる部分になると思いますので、少子高齢化、人口減少等厳しい環境の中で今後の地域鉄道や公共交通が持続可能であるためにはどうしたら良いのかについて、今度は、順番を逆にして、樺澤さんから話ををお願いします。

樺澤 豊 ―五感で感じる―

地方の路線は私どものように条件の悪い盲腸線で、元々国鉄で採算が取れないので切り離されたところが多く、これを黒字にするというのは大変なことです。それこそスーパーマンが居てもできるのかなと思っていますが、いろいろなことをやっても、働いた割には収入が入ってこない。良い企業というのは、働けば働く程、やればやる程やりがいのあると思いますが、私どもはそのような事を言っているてもどうしようもありません。

わたらせ渓谷鐵道の場合は、定期を使っている方は、年間 240 人程しかおりません。1 年間定期を利用していただいた方を 1 人とカウントしての場合です。これが増えていくことは考えられません。沿線人口は減少していますし、通勤者はたとえ雪が降っても車で通います。また雪が降れば道路はいち早く除雪も行なわれます。

そこで、「持続可能」であるためには、沿線の方たちにまずご理解をいただくことが必要で、地域との連携にあると思います。それぞれの役割を踏まえた連携が必要となります。

また、鉄道から降りた先にどのような魅力的な場所があるのかも、必要となります。

交通弱者の方のためにも鉄道を残して存続させなくてはならない、そのためには観光も大切で、地域が活性化することも必要となります。

「鉄道が一番」と思っていただけのようなムードを行政側でも盛り上げていただきたいと思います。

安全・安心をハード面で整えていくのはなかなか追いついていきませんので、社員があたりまえのことをあたりまえにできて、危険への気づきをどう誘発していくかにかかっています。

社員には、声を出して挨拶をすることを徹底しており、朝はおはよう、昼はおつかれさま、コンビニに行った時も市民の皆さんに、こんにちとは必ず声を出すことで、それを安全につなげていく。また、運転士は運転士で、五感で感じる。目で、耳で、匂いで、おかしいなと思ったら他のセクションに伝える。そのようなことがいつでもできるよう、何度も訓練等を通して教育を行なっています。

わたらせ渓谷鐵道は東京へのツアー旅行を何回か企画していますが、最近は高齢の参加者が多く、その方たちからは、「わたらせ渓谷鐵道で行くと安心」と聞きます。

ツアーは、60 人ぐらいでわたらせ渓谷鐵道沿線から電車で行って、北千住から地下鉄に乗り換えます。すると「地下鉄に初めて乗せてもらった」、「都内に一人では来ることができないけれど、このツアーだと安心して行くことができる」と言われ、この評価がわたらせ渓谷鐵道への評価になり、社員のやる気を高める効果にもなっていると感じています。

深谷研二 ―公共の安全を確保―

人が変わっても安全・安心についての方針は絶対変わってはならない、そして鉄道と言ってもサービス業であるということを、社員に終始言ってきました。

経営者が変わっても、社員が若返っても方針をきちんと継続することが必須です。そのためには、樺澤社長がお話しされたように地域との連携を考えれば、自社の経営方針をつくるべきだということで経営理念を定めています。ポケットサイズにして各自が必ずいつも持っている、いつも再確認することを徹底しています。

私は 40 年以上鉄道の安全に関わる仕事に携わっていますが、天災を含めて色々なインシデント、アクシデントを経験してきました。その中で、私の信念として考えているのは、「いつ、どこで、何が起きるかわからない、今日何もなかったから明日も大丈夫という保証はどこにも無い」、ということです。

ヒヤリ・ハットと言われますが、JR、大手を含めて残念ながらインシデント、アクシデントが起きています。決してこれは他人事ではありませんで、他山の石としなくてはなりません。

もし、ヒヤリ・ハットで済んで良かった、で終わるのでなく、もしこれが最悪の事態になったら、どのような影響が出るのかというところまで、自分自身と組織をあげて突っ込んだ結論を出すことが必要です。ですからちょっとしたことでも皆でその情報を共有して、事故を未然に防止していこうというの

が、私の信念となっています。

安全については、「公共の安全」ということを社員に言っています。お客様を安全にお運びするというのは第一の使命ですから、そのためには「列車運行の安全」が大切なのは言うまでもないことです。

そして、それを支えるのは「社員の安全」です。これは、健康を含めて社員が健康でなければ保たれません。

もう一つ大事なのが「地域の安全」です。

江ノ電には私的な横断場が多数あり、数年前高齢で耳の遠い方が電車に接触して亡くなりました。3年前には高校生が耳にスマホのイヤホンをつけながら、信じられないことに昼間走行する電車の側面にぶつかっています。そのようなことも地域の安全を含めて、それぞれが三位一体となってバランス良く対応していかないと「公共の安全」は保たれないということです。

それから BCP[※]の態勢をつくる、マニュアルをつくれば良いというものではありませんが、大地震編を作成しています。三陸鉄道の望月社長はたいへんご苦勞をされていますが、電気鉄道はインフラ復旧にもっと時間とお金がかかります。そのようなことを踏まえてこの大地震編を急いで作成しました。

それから感染症編です。新型インフルエンザの対応で作成しましたが、今まさしく韓国で起きている MERS、あるいは鳥インフルエンザのように、いつ世界のどこで起きるかわかりません。

もう一つが風水害編です。河川の氾濫とか台風に対する BCP を作成しています。

地域への貢献、地域との連携なくしては、地域鉄道は成り立たない。高齢者、お子さんが安心して乗れるということを構築していかなければ、と思っています。

江ノ電に乗って心から楽しんでいただきたい。観光路線として、社員が感動せずして、お客様が感動するはずがありません。

猪狩浩伸 一災害や安全確保のための支援を用意一

交通政策基本計画の中の「持続可能で安心・安全な交通に向けた基盤づくり」、その中で「大規模災害や老朽化への備えを安全なものとする」となっていますが、大規模災害については、国土交通省としては、災害復旧費補助で支援をさせていただいています。

安全・安心が重要との話は皆様方からありましたが、国土交通省としても一番重要と認識していきまして、施設が老朽化すると更新もしなくてはなりません。日々のメンテナンスも必要です。

それを支援する補助に「地域公共交通確保維持改善事業費補助」があり、鉄道の安全輸送設備の整備に対して補助を行なっています。

通常は国が 1/3 補助することとなっています。鉄道事業再構築事業等をやっている鉄道で、特に自治体の財政が厳しい地域においては、補助率を 1/2 に拡大するなど工夫して支援を行なっています。

車両の更新、枕木、レールの更新、信号システム等に活用していただいています。

更に自治体の負担も大変なので、自治体が補助する部分については総務省で 30% の交付税措置が講じられています。

さらには、過疎対策事業債という、人口減少が大きい、地域の財政力指数の低い地域で発行するものですが、これについては交付税措置が 70% 手当される仕組みになっています。

また、国土交通省としては、ソフトの部分で、福知山線の事故を契機として運輸安全マネジメント制度を導入しています。



[※]Business continuity planning 災害などのリスクが発生したときに重要業務の中断が無く、仮に中断しても最小限で復旧できるよう戦略的に準備する計画

各鉄道会社で安全統括管理者を定めていただき、安全の全体を管理していただくもので、何年かごとに会社に出向いて、会社の安全管理体制が回っているのか、直接お聞きして確認をさせていただいています。

私も関東運輸局に在籍している時に社長様に直接インタビューをさせていただきましたが、やはり経営トップが問題意識を持って取り組んでいる会社は、しっかりとした安全管理体制となっていると実感しました。

保安監査で設備の状態の監査もさせていただいています。その中で設備の改善について指摘をさせていただくこともあります。その場合は、安全のための設備整備に係る補助金について優先的に手当てをさせていただくこともしています。

また、人材の確保ということについては大変重要なテーマと考えています。

例えば訓練なども単独ではなかなかできませんが、東北鉄道協会では、数社が合同により訓練を行なっています。そのような取り組みも全国的にも広めていく必要があるかと思います。

輸送を増やすことでお手伝いができないかということで、江ノ島電鉄さんにもご協力をいただきましたが、「てっぴー[※]電車教室」のようなものを開催させていただき、そこに地元の幼稚園生に来ていただき、電車に興味を持って、安全に乗っていただけるような取り組みもやっています。

小島好己 ―すべての交通機関の情報を―

安全については、利用者目線では、「安全が当たり前」という考えになります。

持続可能性について、安心して使い続けることができる、という前提で考えると、利用者としては、使う時にあまりむずかしいことを多く考えずに使えたら良いと思います。

A 地点から B 地点までいくつかの交通機関を移動する時に乗り継いでいく、その時に力技でいろいろ調べていかなくてはならないと途中でいやになってしまいます。今はインターネットが発達して鉄道から鉄道に乗り継ぎは比較的簡単に調べられますが、そこにバスが入ってしまうと、調べるのがたいへんになります。

鉄道を含めたすべての交通機関の情報、ここから、ここまで移動するにはこのようにして行けるというのがわかるものを構築することが、利用しやすさにつながるのではないかと思います。

例として妥当か分かりませんが 5 月に立山黒部アルペンルートを利用しました。扇沢からトロリーバスに乗って、ケーブルカーに乗って、ロープウェイ乗って、トロリーバスに乗って、バスになるのですが、その時刻表が一覧表になっています。あのような形でやれると情報としてはたいへん有用と思います。

特にこれから高齢化社会で、大石様から話しがありましたが、高齢者の方々は重要なお客様になると思います。その方たちには、私どもより情報を得やすくしないとなかなか取り込みは難しいと思います。

私の自宅のある所にはオンディマンド交通がありますが、前日までに役所に電話して予約をするシステムです。高齢者の方だと、電話するのに番号見ながらしているとその番号が分からなくなってしまうって、結局で出かけられなくなったという冗談にもならないような話も聞いています。このような方々にも使いやすくする必要がありますと思います。

で、まだ時間がありそうなので、「法曹レールファンクラブ」について紹介させていただきます。(笑)

私は弁護士ですが、法律家の中にも電車好きが山ほどおりまして、裁判官、検察官、弁護士の法曹三者が集まって現在 70 人程で趣味サークルの法曹レールファンクラブをつくっています。私が企画担当で、鉄道会社にお願いして貸切列車を走らせたり、無理を言って車庫を見せていただいたり、そのようなサークルをやっております。

まとめ

田中 人 ―「持続可能性」の言葉の理念に立ち返って―

ありがとうございました。本日は交通政策基本計画の中の A が「豊かな国民生活に資する使いやすい交通の実現」ということについて、それから C が「持続可能で安心・安全な交通に向けた基盤づくり」ということについて、それぞれご登壇いただいたパネリストに、いろいろな立場から貴重なお話をお伺

[※]10 月 14 日の鉄道の日を記念した男の子のイメージキャラクター。女の子はテッピーナ。

いすることが出来ました。

一言最後に申しあげたいのは、「持続可能性」という今回のキーワードです。これはたぶん Google などで検索すると何百万とヒットすると思います。

この持続可能性という言葉が安直にどこでも使われている、地方創生でももちろんそうですし、鉄道でもそうです。しかし、もともとの言葉が一般に流布した時の事をご存知でしょうか。

92 年の地球サミットの時で、どのような意味で使われたかと言うと、「将来世代のニーズを損なうことなく、現代の世代のニーズを満たす」という世代間倫理という観点がこの言葉にあったのです。

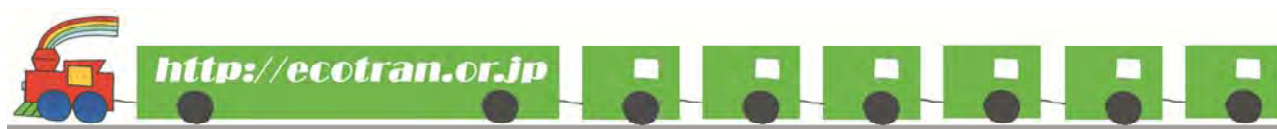
しかし、今持続可能性と言う時に、「生き残れ、生き残れ」と言っている感じで使われています。サバイバビリティ[※]を鍛えろというような形になってしまっている。これは現代世代がどう生き残るのかということになってしまいますから、時間的に狭くなってしまいます。

特に鉄道はそうですが、公共性が無くてはなりません。公共性と言うのは、個人の次元を超えて考える、公的な利益を考えるということで、世代もそうで、持続可能な鉄道、持続可能な公共交通と言う時は、自分たちの世代はもちろん、後の世代まできちんと残していかななくてはならないという発想であり、改めて「持続可能性」サステナビリティ (sustainability) という言葉の理念の基礎に立ち返って取り扱った方が良いのではと思います。

それが無いと、自分を越えてものを考えない、自分の世代を超えてものを考えない、「無関心」を招き、それがコミュニティの中で広がると「孤立死」、「無縁死」という問題につながっていく訳です。

その意味で、特に地域鉄道を考える際には「持続可能性」という言葉をもう一回大事にした方が良いのではないかと思います。

どうもありがとうございました。(拍手)



[※]survivability 生き残り可能性。