

国土交通省鉄道局後援
一般社団法人交通環境整備ネットワーク主催
地域鉄道フォーラム 2016 ―地域鉄道の価値を考える― 講演録

期 日：平成 28 年 6 月 11 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

はじめに

国土交通省鉄道局後援・一般社団法人交通環境整備ネットワーク主催の地域鉄道フォーラム 2016「地域鉄道の価値を考える」を平成 28 年 6 月 11 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¹大野達氏からご挨拶と地域交通の現状について説明があり、鉄道への支援には、鉄道の価値について感情論ではなく、それを超えた理屈が必要とのご指摘いただきました。

その後、関西大学経済学部教授宇都宮浄人氏により「地域鉄道の価値を考える」と題した基調講演が行われました。鉄道の価値は、「移動」だけでなく、「社会的便益」による価値を考えること、便益には「存在価値」、「オプション効果」や「イメージアップ効果」等があること、「ソーシャル・キャピタル」の視点で定量的な分析を試みた結果、交通が人の行動、人との関わりに影響を及ぼしていることを教示いただきました。

休憩の後、宇都宮浄人氏がコーディネーターとなって芝浦工業大学工学部教授岩倉成志氏、国土交通省鉄道局技術企画課技術開発室長岸谷克己氏、愛知学泉大学現代マネジメント学部講師田中人氏、水間鉄道株式会社社会長関西佳子氏、鉄道アーティスト小倉沙耶氏によるトークセッションが繰り広げられました。

費用対効果分析マニュアル作成の経緯、マニュアルによる地域鉄道評価へのアプローチ、ソーシャル・キャピタルの視点、成熟社会に求められる姿など多様な切り口で地域鉄道の価値とは何かを議論いただきました。

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 大野 達氏
2. 基調講演 「地域鉄道の価値を考える」 関西大学経済学部教授 宇都宮浄人氏
3. トークセッション「地域鉄道の価値とは」

1. 来賓あいさつ

国土交通省鉄道局鉄道事業課長 大野 達氏

地域鉄道フォーラム 2016 が盛大に開催されたことにつきまして、お慶び申し上げます。

「地域鉄道の価値を考える」というテーマで開催されるということで、私も大変楽しみにして参りました。私事で恐縮ですが、本日は妻の誕生日です。（場内拍手）それを差し置いて、しかも土曜日なのに、という妻の冷たい目線を振り切ってここに来たことで、私がいかに楽しみにして来ているのか分かっていただけるかと思います。

皆様ご承知のとおり、多くの地域鉄道は厳しい経営環境に置かれており、全国の地域鉄道事業者の 8 割が赤字という中で、路線の廃止が続いた時期もありましたが、事業者の皆様の創意工夫、地元自治体のご支援、また、国で整備した地域公共交通活性化再生法の枠組みも活用いただきながら、関係者のご努力により、平成 24 年 5 月以降はいわゆる地域鉄道の路線廃止の動きは止まっている状態にあります。

その一方で、最近では JR 各社の地方ローカル線の取扱いが議論になることが多くなっています。



国鉄改革時、多くの地方路線がバスや第三セクター鉄道へ転換しましたが、それでもなお JR 各社は需要の少ない地方ローカル線を多く有しており、会社全体の経営の中でそれを支えています。

国鉄改革後 30 年を経て、地方における人口減少や道路整備の進展といった環境変化により地方ローカル線の利用がさらに減少する中で、そうした路線が自然災害により被災して運休し、その復旧に当たり、本当に鉄道で復旧する必要があるのか、そもそも鉄道が必要なのかという問題に改めて直面するケースが生じてきています。

例えば、JR 岩泉線は、土砂崩れによる運休を経て平成 26 年の 4 月に廃止になっています。東日本大震災で被災した JR 山田線の一部は第三セクター鉄道の三陸鉄道に移管することを前提に復旧、JR 大船渡線・気仙沼線については、色々な議論を経て BRT で復旧することになりました。震災直後に豪雨災害で橋が流された JR 只見線については、被災後 5 年が経過する今もその復旧方針について地元で議論が続けられています。また、JR 東日本以外では、被災を受けたわけではありませんが、JR 北海道の留萌線の留萌・増毛間についてこの 4 月に廃止の届出がなされています。

仕事上これらの議論に立ち合わせていただく機会が多いのですが、その中で共通して感じるのが、地域の皆さんの鉄道に対する思いは非常に強い、ということです。それは日頃あまり使われていない鉄道であっても、逆に、使っていない方ほどその思いは強いこともあります。

例えば、先ほどの JR 留萌線は、一日 30 人、10 本走って 1 編成 3 人しか乗っていません。それでもいざ廃止の説明会を行うとなると 100 人の方が車でお越しになって「廃止反対」といってまた車でお帰りになる、そのようなことになったりします。

純粋に公共交通機関として見たならば、バスならより本数が増やせるとか、バスなら駅から遠い公共施設にも立ち寄れるとか、むしろ鉄道より便利だろうという実感を持ちながらも、「でもやっぱり鉄道が」という声があがったりします。

地域の方々として、「公共交通機関としての鉄道」とはまた違う部分での鉄道の価値を見出していて、それを失いたくない、という思いも多分にあるのではないかと思います。ただそれを誰も具体的な形にできずに、感情論の域を出ないままに終わることになってしまう。

鉄道も「事業」ですから、乗ってもらってお金を支払ってもらい、あるいは乗っていただけないなら地域の方がお金を出して支えていただく、そうでなければ成り立たないわけですが、感情論にとどまっている限りなかなか具体的な支援にも繋がりません。

そういうところにもどかしさを感じていたところ、今回の地域鉄道フォーラムで「地域鉄道の価値」をテーマとしてご議論をいただくということで、たいへん楽しみにして参りました。

本日ここにお越しの皆様と一緒に宇都宮先生のご講演、有識者の皆様のディスカッションをお伺いして、ご示唆をいただければと思っています。

本日のフォーラムが、ご出席の皆様にとりまして有意義なものとなりますように祈念して挨拶いたします。(拍手)

プロフィール (敬称略)

大野 達

1992 年運輸省 (現国土交通省) 入省。

鉄道局、航空局、港湾局、海上保安庁、在ロシア日本大使館、観光庁国際観光課長等を経て 2015 年より鉄道局鉄道事業課長。

鉄道関係ではこれまで鉄道局貨物鉄道政策室長、鉄道局総務課企画官等を歴任。

2. 基調講演 「地域鉄道の価値を考える」 関西大学経済学部教授 宇都宮 浄人 氏

三陸鉄道の震災から復旧した時の写真を見ますと、写っている人が涙しています。普段は利用されていない人もいるでしょう。けれども地元の人は総出です。皆が感動し、さらに全国ニュースで見た人も感動しています。

三陸鉄道が掲げたのぼりの「つながろう、つなげよう」は、「線路」が繋がった、それだけではな

く「気持ち」なり「心」がつながっている。ただし、それは「ふわっと」していて価値として捉えにくい。

この3月、福井ではかつて廃止されかかり大変な危機にあった福井鉄道とえちぜん鉄道の両方が田原町駅でつながって乗り入れが始まりました。福井駅前には広場ができ、新しい電車も入りました。直通運転開始1ヶ月でお客様が2.9倍に増えています。

乗っていないから価値が無いのではなく、ちゃんとやれば乗るということです。そのようなことも踏まえて、今日は鉄道の価値を考えていきたいと思います。

鉄道の価値というときに、「鉄道は公共交通だから価値がある」と言う人がいますが、経済学からは鉄道は純粋公共財ではありません。なぜならば、鉄道はお金を支払った人を乗せて、そうでない人を排除できるのです。例えば、警察は典型的な公共財で、もし110番に電話をかけて、「あなたおいくら支払いますか、強盗が来ていたらお高いですよ」と、もし警察が断わることがあれば私的財ですが、断われないわけで、そのようなものが公共財と言います。

「あなたは切符を買っていない」と鉄道は断れるのであり、鉄道は公共財ではありません。

そのようにして日本では優秀な鉄道会社が儲け、民間事業として成り立っているわけです。

一方で、三陸鉄道や福井鉄道はなかなか収益があがっていません。「儲かってなんぼ」という議論だけで考えると、廃止という議論にもなります。ここに来られた方はそうではないのでは、という問題意識を持っておられると思いますが。

実は、「市場メカニズムでは成り立たない」ということが交通経済学の教科書の最初のところに出てきます。にもかかわらず、日本では、市場メカニズムで成り立ってしまった。けれどもそれは、たまたま人口構成や国土の形によるものです。

要因として一番大きいのは人口が急速に増えて、右肩上がりの成長をしたことです。

19世紀のアメリカでも鉄道は儲かっていたわけで、ヨーロッパの鉄道も最初は民間から始まっていますが、それが変わってきた。

日本だけが変わらずに済んだ。鉄道現場の努力ですばらしいシステムを作ったことも重要ですが、やはり特殊な時代背景があるのです。その結果、ガラパゴスとなった。日本だけのことです。

ところが、かつては人口が伸び、地価も上がっていましたが今は落ちてきたわけです。

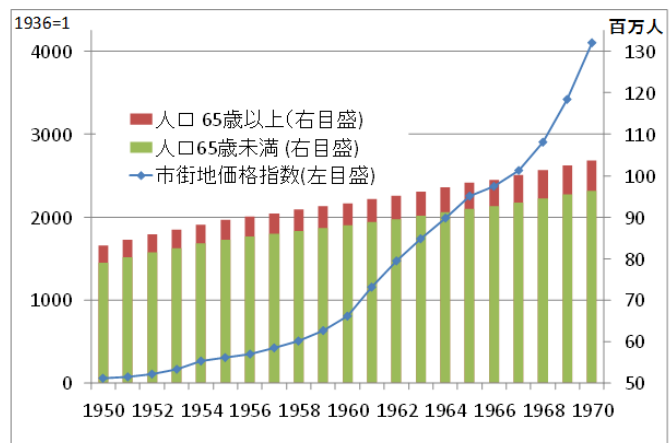
生産年齢人口も減ってきて、かたや車はどんどん増えている。そういう中で鉄道をどうするのかという場面で「鉄道の価値は」という話になってきています。

価値を考える時に、「社会的便益」という言葉が出てきます。

「移動」だけではない、ということで、私が良く例にするのは百貨店のエレベータです。

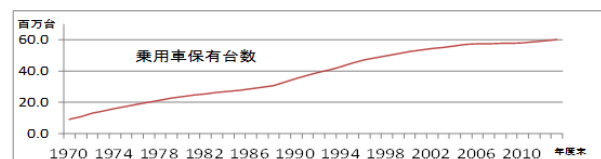
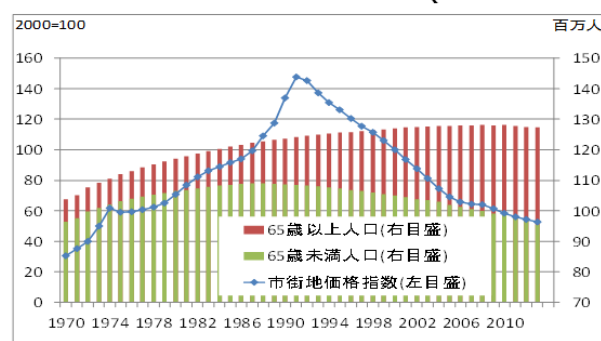


人口と地価の推移(1950~1970)



資料) 総務省、日本不動産研究所

人口、地価、自動車の推移 (1970~2013)



資料) 総務省、日本不動産研究所、自動車検査登録情報協会

移動手段としてのエレベータに運賃を払っていますか、ある百貨店は一応エレベータの費用を回収しようとエレベータの横に運賃箱備えました・・・ご存じですか、知りませんよね、そのようなことはありませんから。

鉄道という移動手段は事業だからと言って、その移動手段の収支を合わせようとしている。しかし百貨店のエレベータは装置にすぎません。百貨店全体で儲けることが目的です。これを街におきかえれば、商店街を移動する手段で収支をみるのではなくて商店及びそれを取りまく社会全体でみる必要があるということです。

国土交通省もその辺を考えています。

社会的便益をちゃんと計算しなくてはなりません、単に事業者が儲かるだけでなく、地域社会への効果について、二酸化炭素の排出量も鉄道なら減ります等の計算方法について、鉄道プロジェクトの評価手法マニュアル（以下単に「マニュアル」と言います）に書いています。この詳しい話は岸谷さんから後ほどあると思いますので割愛します。

最近のマニュアルには鉄道に「存在価値」があるとまでであると書かれています。何かというと「オプション効果」は、乗っていないけど欲しい、今乗っていないなくても将来乗るかもしれないというもので、これも十分価値があります。金融取引の世界で、「オプション取引」と言うものがあり、これは株を今買うのではなく、将来いくらで株を買うという権利を買うために「プレミアム」というお金を支払って、取引を行うものです。

だから、今買う、今使うのではなくて、将来使うかもしれないというのも、十分価値があることになります。

「イメージアップ効果」は、地域のイメージ向上ですが、イメージという言葉はずいぶんふわっとしていると思われるかもしれません。しかし、大事なものです。鉄道事業者や広告代理店の方は現にそのために仕事をしている方も多いわけです。それなのになぜか鉄道事業の費用便益を計算するとなった瞬間に、何人乗るのかとか、どれだけ到達時間が短くなるのかという議論に終始して、イメージのような議論はなくなります。

車の価値は到達時間の差でしょうか、速い車が高くて、遅い車が安いでしょうか、違いますね。乗り心地も確かにあります。

では、なぜポルシェは高いのでしょうか。車はデザインとか、イメージづくりに莫大なお金をかけて、そして膨大な広告費を使っています。イメージはそれぐらいの「価値」がある。

それぐらいの価値があると言いつつも鉄道では実際には計算できません。鉄道があると外出促進をするという話も出てきています。医療費や介護費が減るのではないかと思います、マニュアルでは「計測できる手法が整備され、他の便益との重複計上が避けられれば便益としてかまわない」とされています。

では鉄道の費用便益分析をやりましょうということになると、これらの価値は全部排除されて計算され、便益に比べ費用のほうが高くなる結果、本日のこのようなフォーラムには来ない、車を愛用の市議会議員から、「ほらみたことか費用のほうが高い」と言われ、役所は腰を引き、市民運動も萎えてしまう。

そうして2000年から2012年までの間670キロの鉄道線が廃止されてきたのではないかと思います。

交通は、我々の社会にさまざまな影響があると考えられます。社会は、「お互いの信頼」、「お付き合い」によって成り立っていますが、そうしたフェイス・ツー・フェイスの関係をつくるには、移動手段が重要になってきます。

「信頼」とか「お互い様」というある種の規範は、三陸鉄道でもあったようにまさに「絆」です。そ

鉄道の存在価値

▼利用者、地域社会への効果には、鉄道の存在そのものがもたらす価値がある！

名称	内容	例
オプション効果	いつでも利用できる安心感	普段は利用しないが、必要な時に自分が利用できること
代位効果	周りの人が利用できる安心感	まわりの高齢者が買い物等に利用できること 周りの子供や自分の子供が通学の際に利用できること 等
遺贈効果	後世によい移動環境を残せるという安心感	次の世代に対してよい生活環境、移動環境を残せること
イメージアップ効果	地域のイメージが向上すること等による満足感	自分が住んでいる地域のイメージや知名度が向上することがうれしく、誇らしいと感じること
間接利用効果	間接的に利用することによる満足感	駅空間の改善、新車両の導入によって向上した景観を見ること

⇒ 実際には、これら効果を測定することは容易ではない

出典) 国土交通省鉄道局(2012)「鉄道プロジェクトの評価手法マニュアル2012年改訂版」

ういったものがあるから社会が安心して暮らしができ、ビジネスもできる、こういったものを「ソーシャル・キャピタル」と言います。これは社会学に限らず経済学者も認めている重要な世界です。

車の移動だと一人で移動するからかえってソーシャル・キャピタルを阻害するということも言われており、移動手段としては公共交通が大きい。でも費用便益分析では、信頼関係を築くために鉄道が必要だ、ということにはなりません。

本来計算して考えるべきことが、我々はうまく計算が出来ないために、それらを見逃してしまっています。

大学入試では点数に出るものだけで評価します。

しかし、会社で採用するときは試験の成績だけでなく、面接をしたりしてその人の本当の価値は何だろうと聞いています。

残念ながら鉄道の場合は、数値で表せる以上のことはできず、面接をして本当の価値を見出すことができません。

ここで、本邦初の公開ですが、私が試みている定量的な分析をご紹介します。

富山ライトレール、近江鉄道、若桜鉄道の沿線の住民からアンケートをとりました。

「鉄道は価値がありますか」と聞くと答えようがないですが、「鉄道とバスとの関係でバスに代替されると仮定したら、バスの方は経費がかからないから安くします、いくら安ければバスでも我慢できますか」と聞くアンケート手法です。

どのくらい環境が悪化してもそれを許容できるのかという考え方で、学問的にはそうした問い方が良いかどうかの議論はありますが、例えば、「鉄道なら450円のところバスなら400円だったらバスで良いでしょうか?」という聞き方で幾つかの選択肢を設けて尋ねました。

その結果、富山ライトレールや近江鉄道は、バスに比べると鉄道は運賃を2割ぐらい上乗せできるだけの価値がある、つまり「プレミアム」があります。若桜鉄道は1割強となっています。

なお、アンケートではバス停もバス時刻も鉄道駅、鉄道の時刻と一緒に、という条件で聞いています。

さらに富山ライトレールでは、専用道にして時刻も正確に運行するというBRTについても聞いていますが、それでも割り増し価値は17%ぐらいの結果になりました。

つまり、安易にバスで良いというものではなく、バスより高くても今の電車が良い、という答えになりました。

面白いところは、今乗らない人、ほとんど乗らない人たちもしっかり鉄道への価値を見出しているということです。

今必要という人はもちろん価値を見出しているけれど、今は必要でない人、「いざという時使いたい人」、「将来車を運転できなくなった時に使いたい人」、「自分ではないけれど車を運転出来ない人のため」、「外からやってくる人のため」に必要と思って答えた人たちの平均値も2割弱となっています。

鉄道のバス(BRT)に対するプレミアム価値

	富山ライトレール				近江鉄道		若桜鉄道	
	通常のバス対比	BRT(専用軌道)対比			プレミアム率(%)	回答数	プレミアム率(%)	回答数
計	19.9	17.0	(300)	(313)	19.2	(443)	11.1	(777)
年齢別								
20歳代	9.1	9.1	(3)	(3)	24.4	(13)	14.9	(67)
30歳代	22.0	19.0	(5)	(5)	19.4	(48)	12.9	(67)
40歳代	22.8	15.9	(28)	(28)	20.6	(61)	17.0	(81)
50歳代	25.8	20.3	(61)	(63)	20.2	(90)	16.6	(113)
60歳代	20.8	19.0	(105)	(107)	18.1	(119)	8.6	(231)
70歳以降	14.5	13.5	(89)	(97)	17.6	(89)	6.4	(152)
不明	22.4	17.0	(9)	(10)	20.1	(23)	6.0	(16)
就業状態別								
学生	-	-	(0)	(0)	33.3	(2)	15.9	(12)
就業者	22.9	19.0	(137)	(139)	19.9	(229)	13.4	(399)
主婦・主夫							8.3	(142)
その他(無職)	11.6	11.6	(114)	(123)	19.1	(179)	7.9	(167)
不明	19.7	16.0	(49)	(51)	14.2	(33)	8.5	(7)

鉄道のバス(BRT)に対するプレミアム価値

	富山ライトレール				近江鉄道		若桜鉄道	
	通常のバス対比	BRT(専用軌道)対比			プレミアム率(%)	回答数	プレミアム率(%)	回答数
計	19.9	17.0	(291)	(304)	19.2	(443)	11.1	(727)
週1回以上	22.3	19.0	(56)	(59)	17.6	(25)		
月1回以上週1回未満	19.4	17.2	(94)	(97)	16.8	(60)	9.1	(37)
月1回未満	20.3	17.9	(108)	(114)	20.2	(51)	11.2	(90)
ほとんど乗らない	15.2	12.0	(33)	(34)	19.7	(200)		
a 今の自分にとって日々の生活のための移動手段として重要					19.5	(53)	9.9	(42)
b いざというときに使える移動手段として重要					19.5	(226)	10.9	(404)
c 将来自分がクルマを運転できなくなったとき等の日々の生活手段として重要					18.8	(309)	10.1	(416)
d 自動車を運転できない人の日々の生活のための移動手段として重要							10.8	(520)
e 観光客や親せきなど、他所からくる人の移動手段として重要					18.8	(147)	9.9	(221)
f b,c,d,eのいずれかのみを選択					19.1	(270)	12.0	(94)
f 地域のシンボルとして重要					19.3	(106)	11.3	(292)
fのみに選択					23.2	(13)	14.3	(30)
g 誰にとってもさほど重要ではない					18.5	(8)	11.5	(35)
h その他					20.3	(32)	12.8	(45)

そもそも使うことはないけれど、地域のシンボルとして重要という人も2割の差額を提示しています。ですから、鉄道事業として今使っている人がどのくらい運賃を払うか、払えるのかということだけではないことが、この結果からわかります。

では「ソーシャル・キャピタル」、「絆」という視点でみてみたいと思います。

今のコミュニティや社会は信頼関係が厚くて人々の絆が強いと感じますでしょうか、どうもそうではなくなっているらしい。街頭募金の額が減ってきたとか、献血率が減ってきた、団体・組織への加入率が減ってきた、とか、測定をいろいろな先生が試みてご苦労されています。本来社会の安定を築いているはずのソーシャル・キャピタルという、人間関係、信頼関係、相互の規範がなんかちょっと緩んではないかということです。

それに対し、交通がどのように影響しているのか、富山ライトレールの沿線で富山市と一緒にアンケートを行いました。

富山ライトレールは、JRのローカル線であった富山港線を100%低床車両にし、本数を1時間1本から15分に1本にし、バスとの再編を図りました。そこで「あなたの行動が変わりましたか」と聞くわけです。

そうすると何と半分以上の方が「変わった」と答えたわけです。

何で変わったかというと自家用車に乗る回数が減ったというのがありますが、「習い事やクラブの参加が増えた」、「地元の祭りや行事への参加が増えた」、「観劇・スポーツなど娯楽に行く回数が増えた」等の各種活動に積極的に参加するようになった人たちが23.4%あり、お年寄りでは4分の1を超えています。

ここには、ほとんど利用しない人の回答も含まれており、これを除くともっと高くなります。

公共交通をそれなりに良くすることがライフスタイルにインパクトを与えるということを証明できたのではないかと思います。

さらに面白いことに、自分の行動だけでなく「他人との関わりが変わりましたか」と聞きましたら、3割の方は変わったと答えています。お年寄りの方は4割弱とさらにその傾向が強いわけです。

また、各種活動に参加した人では6割、自家用車の利用を減らした人でも5割の人が変わったと答えています。

富山ライトレールは「自分の行動」を変化させたか（年齢別）

	合計	年齢別			
		50歳未満	50～59歳	60～69歳	70歳以上
				本項目回答者に占める構成比%	
何らかの変化あり	54.3	64.1	46.3	52.6	56.8
（うち各種活動に積極的に参加するようになった）	(23.4)	(12.8)	(11.9)	(27.6)	(26.7)
特に変化なし	40.8	28.2	47.8	44.7	37.5
その他（上記以外）	4.9	7.7	6.0	2.6	5.7
				回収数に占める構成比%	
a. 買い物回数が増えた	10.4	7.7	4.4	9.7	13.4
b. 習い事やクラブへの参加が増えた	4.2	0.0	1.5	1.3	8.0
c. 地元の祭や行事への参加が増えた	5.7	2.6	1.5	9.1	5.9
d. ボランティア、NPO・市民活動への参加が増えた	1.1	0.0	0.0	0.6	2.1
e. 観劇・スポーツなど娯楽に行く回数が増えた	15.3	10.3	8.8	20.1	15.0
f. 気分転換に外出する機会が増えた	18.5	20.5	11.8	14.9	23.5
g. 電車の中で本や雑誌を読む機会が増えた	3.0	5.1	10.3	1.3	1.1
h. 自家用車に乗る回数が減った	25.3	33.3	26.5	26.6	24.6
i. 自家用車に乗せてもらう回数が増った	9.3	10.3	10.3	7.8	9.1
j. 特に変化なし	39.3	28.2	47.1	44.2	35.3
k. その他	8.5	15.4	13.2	4.5	8.6

「各種活動に積極的に参加するようになった」は、b～eのいずれかを選択した回答者の合計

富山ライトレールは「他人との関わりあい」を変化させた（年齢別）

	合計	年齢別			
		50歳未満	50～59歳	60～69歳	70歳以上
					本項目回答者に占める構成比%
何らかの変化あり	30.1	27.0	16.4	27.9	38.2
特に変化なし	66.5	67.6	83.6	70.7	56.2
その他(上記以外)	3.3	5.4	0.0	1.4	5.6
					回収数に占める構成比%
a.友人・知人と会う回数が増えた	20.0	20.5	5.9	18.2	26.7
b.親戚・家族に会う回数が増えた	4.7	0.0	2.9	3.9	7.5
c.近隣のお付き合いが増えた	3.6	2.6	0.0	4.5	4.8
d.新たな知り合いが増えた	6.2	2.6	7.4	5.2	7.5
e.特に変化なし	63.3	64.1	82.4	67.5	53.5
f.その他	4.5	10.3	0.0	3.2	5.9

富山ライトレールは「他人との関わりあい」を変化させた（乗車頻度・自分の行動別）

	乗車頻度別					自分の行動変化別		
	週1回以上	月1回以上 週1回未満	うち無職	年に数回	ほとんど 利用しない	各種参加 活動等増加	自家用車 利用減少	
本項目回答者に占める構成比%								
何らかの変化あり	55.1	43.3	47.8	17.6	0.0	63.3	50.0	
特に変化なし	44.9	54.3	50.7	79.7	88.7	35.9	48.2	
その他（上記以外）	0.0	2.4	1.4	2.6	11.3	1.0	1.8	
回収数に占める構成比%								
a. 友人・知人と会う回数が増えた	39.6	29.1	31.1	10.2	0.0	47.6	33.3	
b. 親戚・家族に会う回数が増えた	7.7	7.5	9.5	2.5	0.0	8.7	10.3	
c. 近隣のお付き合いが増えた	8.8	3.0	4.1	2.5	0.0	9.7	4.3	
d. 新たな知り合いが増えた	12.1	7.5	5.4	5.1	0.0	16.5	12.8	
e. 特に変化なし	44.0	51.5	47.3	77.7	80.9	35.9	47.0	
f. その他	1.1	3.7	2.7	3.2	13.2	1.9	4.3	

出歩けば社会保障関係、医療費が減るという効果もあります。最近では筑波大学久野先生の研究で、1人1歩当たり0.061円の医療費削減になるという数値があります。

水間鉄道の走っている貝塚市は大阪府にある小さい町で、予算323億円、市税収入114億円の規模の市ですが、その中高年の市民が車に乗らず今より1日5,000歩を歩いたら年間50億円以上の医療費削減となる計算になります。これは無視するには大きな数値ではないかと思います。

ひとつ最後に問題提起をさせていただきたいと思います。

費用便益分析をする上では、インフラ基盤は当然今だけではなく、10年後、20年後、30年後、場合によっては50年後においても意味を持つわけです。

しかし、将来の価値は今とは同じではありません。「今昼飯を我慢して明日食おうと」言われたら、少し高くても今食べたいですね。ですから将来の価値は割り引く必要がある、という考え方があります。社会的割引率を用いるという考え方で、それについてはマニュアルで年4%という数値が示されています。

このイメージはどういうことかと言うと、現在の価値100は、一年後の価値96です。これで計算すると20年後の価値は半分になるというものです。正直割引率4%は高いと感じています。将来価値をすごく低く見積もってしまうことになり、本当は将来的に価値があるプロジェクトでも、将来価値がなくなると計算されてしまうと、高い費用は払えないという分析結果になってしまいます。

環境経済学の世界では、そもそも環境に割り引く必要があるのかという議論もあります。この点はかなり技術的な話ですので、一旦私のお話は終わります。ご清聴ありがとうございました。(拍手)

プロフィール (敬称略)

宇都宮 浄人

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年より関西大学経済学部教授。『地域再生の戦略―「交通まちづくり」というアプローチ』(ちくま新書・2015、第41回交通図書賞受賞)、『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)など交通に関する文献を著す。

3. トークセッション「地域鉄道の価値とは」

プロフィール 以下、敬称略。

岩倉 成志

1990年東京工業大学工学部助手、運輸政策研究機構調査役を経て、2004年より芝浦工業大学工学部土木工学科教授。交通計画、国土計画、交通行動分析を専門とし、鉄道の費用対効果分析や交通需要予測等交通全般をその研究対象とする。国土交通省交通政策審議会、関東運輸局関東地方交通審議会等の委員として、我が国の交通政策に提言を行なっている。

岸谷 克己

1989年運輸省(現国土交通省)入省。

2008年東北運輸局鉄道部長に就任、その在任中に東日本大震災に遭遇し、復旧の陣頭指揮にあたる。

鉄道局施設課環境対策室長を経て2013年より鉄道局技術企画課技術開発室長。

田中 人

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。経済社会学会理事、2015年より愛知学泉大学現代マネジメント学部講師。著書に『甦るコミュニティ』(共著、文眞堂)『ボランティア論』(共著、ミネルヴァ書房)など。

関西 佳子

大学卒業後は野村證券で働く。その後水間鉄道に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し、2014 年より同社会長。

地域に密着し、女性の視点に立った鉄道ビジネスを展開。

小倉沙耶

2002 年より鉄道アーティストとして活動。

メディア出演や講演、執筆、鉄道イベントのプロデュース等、鉄道に関わる全ての人がいとも笑顔でいられるようお手伝いをしたいとの気持ちで、鉄道や公共交通に関わる様々な活動を行っている。都市交通政策技術者・明知鉄道観光大使。

宇都宮浄人（コーディネーター）

早速トークに入りたいと思います。国土交通省のマニュアルですが、まさにそれを管理しておられる国土交通省の室長さんが見えになるというまたとない機会ですので、その作成経緯を岸谷さんからご説明をお願いしたいと思います。

岸谷克己 ーマニュアル作成の経緯ー

先程の宇都宮先生のご講演のなかで既に鋭いご指摘を頂いた後ですので、大変話づらいですが、それ（基調講演）は聞かなかったことにして、話を進めさせていただきたいと思います。（笑）

まず、費用対効果分析について説明をさせていただきますが、これはプロジェクトの価値を「数字で表す」、「見える化する」というもので、それがなぜ始まったかと申しますと、平成の始め頃だったでしょうか、港の整備を“100 億円の釣り堀”と揶揄されたことがありました。つまり、防波堤や岸壁を整備しても港に船は来なくて、釣り人が釣りしているだけとか、地方空港を造っても一日ほんの数便しか飛行機が飛んでこないとか、整備新幹線ですら無駄な公共事業だと一部のマスコミで評されるなど、非効率な税金の使い方について、当時はかなり厳しく批判されておりました。

一方で、本当に必要な事業ができていないのではないかという話もあり、『どのような事業に補助金を出すのか、或いは着手するのか。』という根拠を客観的に、透明性高く評価しましょう、というのがこの費用対効果分析の始まりです。

つまり、我々行政が無駄遣いをしないようにきっちり費用と効果を算定して、厳格なチェックをしようというのが、その生い立ちだった訳です。

その考え方は、プロジェクトによって発生する便益と費用をお金に換算して、その差額を算定したり、B/C といって割り算をし、それが 1 を超えたら「事業に着手して良いですよ」、あるいは差額が大きければ「そのプロジェクトは優良ですよ」ということです。その計算方法がバラバラだといけないうので、平成 9 年に「鉄道プロジェクトの評価手法マニュアル」を作成しました。

マニュアル作成後も、定期的にその時々の実情を踏まえながら改良を重ねて、平成 11 年、平成 17 年、そして直近では平成 24 年に改正しています。



「鉄道プロジェクトの評価手法マニュアル」の改訂経緯

○『鉄道プロジェクトの評価手法マニュアル(97年版)』は、技術的知見の蓄積や社会的な要請等を踏まえて、99年版、2005年版、2012版へと改良を重ねられている。

『鉄道プロジェクトの評価手法マニュアル 97年版』

（「運輸関係公共事業の総合的・体系的評価に関する調査」委員会の下部組織である「鉄道ワーキンググループ」における検討・改訂）

『鉄道プロジェクトの評価手法マニュアル 99年版』

1. 多角的視点に立った総合的な評価への対応
2. 評価結果を事業改善に活用するマネジメント的視点の導入
3. 費用便益分析手法の改訂

『鉄道プロジェクトの評価手法マニュアル 2005年版』

1. 鉄道を取り巻く社会経済情勢等の変化への対応
 - ・「鉄道防災対策」、「地域鉄道の利便性向上に係る事業」等を対象事業へ追加
2. 事業評価における技術的課題等への対応
 - ・CVM(仮想的市場評価法)や鉄道の「存在効果」に係る評価手法の解説の拡充 など
3. 事業評価の実施主体等からの改善要望への対応
 - ・定量的指標の解説を大幅に拡充、評価事例や用語集の拡充 など

『鉄道プロジェクトの評価手法マニュアル 2012年版』



私事ですが、茨城県庁に出向していた時に茨城空港のプロジェクトに携わっていました。その頃はB/Cを公に提示するようになっていて、茨城空港は2.7という高い数値を出していました。事業に反対する方もおられ、B/Cの『B(Benefit)』の根拠を示せ、と求められます。Bの算定に係る需要予測の手法がおかしいのではないかと、というような話にもなるし、『C(Cost)』についても、その内訳を問われ「建設費と維持管理費」であること、建設費の内訳は「滑走路、誘導路、エプロン、管制塔等で構成される」などと説明すると、「もっと細かい内訳を示せ」という話になるのですが、今思えば、当時、行政プロセスの開示が強く求められている中で、住民の方、或いは関係者との議論の材料が提供されたことは、非常によいことだったのではないかと私は感じています。

このマニュアルの前提は、新しく鉄道線路を引いたり、駅を造ったり、ルートを変えたりした時に要する費用と、生じる価値の比較評価ということで、地域鉄道との関係では「地域鉄道の利便性向上」という項目があって、その事業の効果や影響を計算することになっています。

貨幣価値に換算しやすいものもありますが、宇都宮先生のお話にあったように、「計測が難しいものや知見が不十分なものは貨幣価値に換算するには時期尚早」と、その取扱いが定められています。

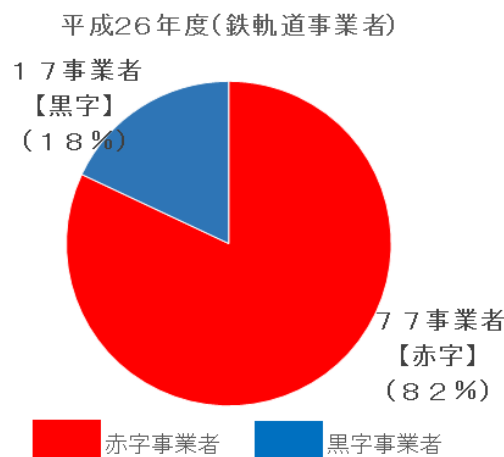
お話に出ました「健康増進効果」についても、それは期待され得るものですが、数値計上するには難しいということで、今後の課題としての扱いとなっています。

「存在効果」についても、なかなか貨幣価値に換算しづらいものですが、CVM(仮想試乗評価法)は、「仮にこの鉄道がなくなるとして、もし、この鉄道を維持するためにあなたは幾ら払いますか」ということをアンケートで質問し、例えば「我が家では年間3,000円支払ってもいいですよ」という答えを集めて、それを集計し、B

(Benefit)に計上することを前提としています。

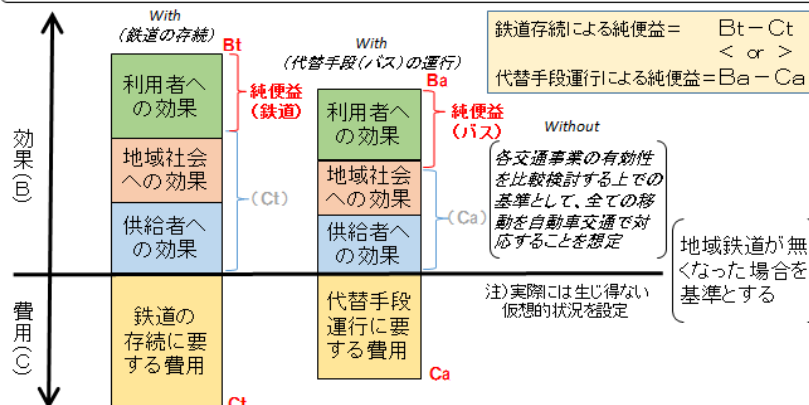
但し、今までの話は鉄道での新規投資の場合に適用される話です。地域鉄道自体を存続するのか、廃止するのかという判断における評価については、このマニュアルには書かれていません。このマニュアルの策定過程の議論の中で、地域鉄道の存廃については慎重に扱わないといけないテーマであり、『B/Cが1を切ったからこの鉄道はもう終わりです』というような安易な結論に至らないように、との配慮と聞いています。

「評価手法マニュアル2012年版」と地域鉄道の取扱い	
構成	主な内容(赤字は主な改定箇所)
第1編 総論	○本マニュアルの目的と改訂の経緯を説明 ○鉄道プロジェクト評価の意義、総合的な評価の必要性、鉄道プロジェクト評価の基本姿勢、評価段階ごとの評価の視点を解説
第2編 実施要領	○対象段階ごとの評価手法を解説 ・新規事業採択時評価・再評価・事後評価 ○対象事業ごとの評価手法を解説 ・鉄道新線整備・既設線改良 都市内鉄道・都市間鉄道 ・地域鉄道の利便性向上等 列車遅延・輸送障害対策 ・鉄道駅の改良 ・バリアフリー施設整備 ・鉄道防災対策 ・評価対象事業の概要と評価の視点 ・事業内容 ・事業による効果・影響の評価 ・費用便益分析 ・採算性分析 ・事業の実施環境の評価
第3編 解説	○事業による効果・影響における定量的指標の計測方法を解説 ・利用者への効果・影響 ・供給者への効果・影響 ・社会全体への効果・影響(住民生活、地域経済、地域社会、環境、安全) ○費用便益分析における便益計測方法を解説 ・利用者便益・供給者便益・環境等改善便益 ・存在効果



地域鉄道における費用対効果の捉え方(検討の一例)

- 地域鉄道の費用対効果は、新規整備等の費用対効果分析とは全く逆の評価となり、今あるものが無くなる場合での費用対効果を把握する。
- 地域鉄道が無くなった状況を基準として、鉄道存続による効果と存続に要する費用との比較で捉える(バス等への代替手段の場合も同様)。



さて、私は東日本大震災を挟んで5年間、東北運輸局におりましたので、三陸鉄道の復旧にも関わることができました。

地震から1年後の平成24年4月1日に陸中野田から田野畑までの間が一部復旧するという感動的な開通式が行われました。三陸鉄道は、100億円近く、3年をかけて全線復旧しました。当時の三陸鉄道は、地震の5日後から列車を走らせるなど復興のシンボルとして毎日のようにテレビ、マスコミに取り上げられていました。

一方で、その隣の県の十和田観光電鉄では、三陸鉄道田野畑開通の1日前の平成24年3月31日にラストランが行われました。確か、年間数千万円のお金が工面できなくて廃止になったと記憶しています。100億円かけて復旧する鉄道があり、一方では年間数千万円で廃止になる鉄道があることに、『この違いは何なのか?』と複雑な思いを抱きました。

先ほど大野課長より紹介ありましたように8割の地域鉄道事業者が赤字です。ではこの8割の事業者は社会経済的に価値がないのでしょうか?

さて、存廃の議論の中で、どのように費用対効果を評価しているのかと言いますと、実態としてはマニュアルを参考に次のように行われています。まずは鉄道がない場合を基本に考えます。そのうえで、現在の運転士の人件費や車両のメンテナンス費等経費をC(Cost)として算出します。それに対して供給者である鉄道会社の収入と、CO2の削減効果とか交通事故の防止等の地域社会への効果、さらには利用者への効果を合計してB(Benefit)とし、そのBとCを引き算した値である純便益を算出します。同様に、鉄道を廃止してバスを走らせる場合も、代替バスの純便益を算出して、比較検討を行います。

便益の対象としての「存在効果」については、宇都宮先生からお話がありました。貨幣換算が難しいところですが、先ほど話しましたCVMという方法で計測してBに計上しています。

幾つかの地域鉄道においては、マニュアルの考え方をいながら、その価値を評価・分析し、その結果、費用が便益を上回ったC鉄道のケースや、便益はあるものの、バスの方が優位というB鉄道やD鉄道の例もありますが、A～D鉄道のケースでは、いずれもCVMでのアンケートにより存在効果を計上しています。

まとめとして、マニュアルは当初のものから少しずつ改良を加えてきて、存在効果など以前は貨幣換算しづらかったものも取り込めるよう一步一步進んできています。

宇都宮 浄人

ありがとうございました。かつてのムダ使いとかの批判から如何に客観的にやろうとしてきたかという国土交通省の努力の賜物ではないかと思っています。この場合はプラスアルファで議論したかったので、わたしは基調講演で敢えてきついことを申し上げましたが、只今の話は勉強になったと思います。

便益の対象と計測の考え方(検討の一例)

大項目	効果項目	計測対象
鉄道利用者への効果	総所要時間短縮効果	○
	総費用節減効果	○
	移動時間の定時性向上効果	×
	移動の快適性向上効果	×
地域社会(住民・地域企業)への効果	道路交通混雑緩和効果(時間短縮、経費縮小)	○
	道路交通事故削減効果	○
	環境改善効果(NO _x 、CO ₂ 、道路騒音、鉄道騒音)	○
	存在効果	●
	その他効果	×
供給者への効果	当該事業者収益	○
	競合・補完事業者収益	×
	波及効果	×
	経済効果	
	土地利用効果	

○:『鉄道プロジェクトの費用対効果分析マニュアル(～2005年版)』の計測手法に準じて計測する項目
●:CVM手法等により、定量的に効果を把握する項目(なお、マニュアル2012年版で解説等が追加された)

地域鉄道の費用対効果分析事例

	評価結果	備考
A 鉄道	今後30年間に於ける純便益は、鉄道存続の場合約109億円、バス代替の場合約26億円となり、 鉄道存続の場合のほうが80億円程度大きい。	
B 鉄道	今後30年間に於いて、鉄道、代替バス、いずれも自動車利用転換よりはるかに大きな純便益(百億円以上)がある。但し、 鉄道存続よりバス代替のほうが30億円程度優位。	
C 鉄道	今後30年間に於ける鉄道存続による純便益はマイナス(△1.3億円)となり、 費用を上回る社会便益が得られない。	廃線
D 鉄道	今後30年間に於ける純便益は、鉄道存続の場合約65億円、バス代替の場合約76億円となり、(自動車利用に転換するよりはるかに大きいものの) 鉄道存続よりバス代替のほうが10億円程度優位。	
E 鉄道	『生活交通における移動時間短縮の効果』と『観光面の効果』に限定しても、年間26億円程度の社会的便益があると試算。	

※)それぞれの評価結果は、評価時期や評価手法が異なるため、単純に比較することはできない。

続きまして、まさにこの評価マニュアルの作成ということで、専門家の立場から助言をされてきました芝浦工業大学の岩倉先生に、そのあたりと改定で留意されたことなどについてお話いただこうと思います。

岩倉成志 ーマニュアル作成にあたっての留意点ー

私は土木工学で交通計画を専門としています。費用便益マニュアルの作成には、最初の 97 年（平成 9 年）の作成からこれまでお手伝いさせていただいています。宇都宮先生からもっと積極的に地域鉄道の評価を、というお話をいただきました。

今日は 2012 年（平成 24 年）のマニュアルを作成していた時にどのようなことに悩み、どのようなことを評価していこうとしていたかについてお話をさせていただきます。

只今岸谷さんからお話いただいたとおり、このマニュアルは、建設費とかオペレーションのコストであるとか、維持管理費等の費用と便益という効果を比較するもので、どちらが大きいのかを確認して、つくるのか、つくらないのか、廃線するのかなのかということを策定するための指標となるものです。

便益は、利用者への直接効果である「利用者便益」と、「供給者便益」、これは鉄道事業者がどれだけ収益を上げられるのか、それから「環境改善便益」で、自動車社会になって騒音とか、大気汚染等によってひどい状態となるのを鉄道があることによってその状態をどのくらい改善できるのかというもの、そして先ほどからお話がありました「存在効果」です。

東日本大震災で被災して 1 ヶ月ほどして現地に伺った時、たまたま山田線の盛岡から宮古の間の運行が再開された日に当たり、宮古駅では子供さんをはじめ大人の人達も笑顔で電車を利用し始めていたのに感動しました。まさに地域にとって鉄道があることの存在の意義を感じたのです。

これまでも、いろいろな地域鉄道で廃線するかどうするのかというときに費用便益分析が使われてきており、私自身もそれに携わったことがあります。そこでは存在効果をどのように計算をしているかというと、先程から話に出ています CVM（仮想的市場評価法）によって、「地域鉄道があることに対して、毎年あなたはいくら負担してよいですか」、というような聞き方をします。マニュアルにお示ししているのは、利用者への効果であるとか、環境改善への効果であるとか、経済的波及効果もありますが、「それらの中で存在効果のシェアは何%ぐらいを占めますか」、という聞き方をします。

鉄道を残して欲しい人は必ず「たくさん負担します」と答えます。ところが実際に蓋を開けた時にはその人達はほとんど負担してくれないことがよくあります。あまりにも大きく負担すると書いてしまう傾向があり、全く乗らないようなエリア、鉄道線から 5 キロも 10 キロも離れたところに住む人達も「残すべきだ、年間 1 万円払う」と書いてしまうのです。そうすると、一人 1 万円×その人口というように計算しますから B/C の B がとんでもなく大きくなってしまいうようなことが過去にはありました。

さすがにそれはおかしい、もっと客観的に見て耐えうるような方法でやらなくてはならないのではないかという議論になり、その結果、一旦負担額を聞き、もう一度、それをシェアにして存在効果はいくらかと聞いてもらうやり方に改定し、利用実態の範囲についてもどのように絞り込んでいくべきなのか



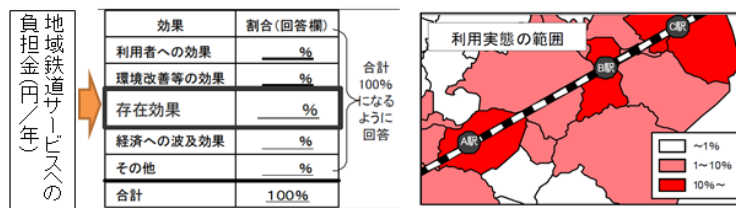
地域鉄道の評価の課題

1. マニュアル策定時の議論



便益 = 利用者便益 + 供給者便益 + 環境改善便益 + 存在効果

◎ 存在効果の計算方法: CVM(仮想的市場評価法)



■ 人に価値意識額を直接聞く方法 → どうしても不正確に.

■ 存在価値の地理的範囲を決めにくい → いくらでも便益拡大可

をこのマニュアルに書かせていただきました。

作成者の意図としては、地域鉄道を残すために評価を良くしようということではなく、これまで野放図となっていた計算方法をきちんとさせるということを意識してつくりました。

利用者便益の計算は、「利用者数×時間価値×(バス所要時間－鉄道所要時間)」で行うものであり、時間価値は、その人が1分とか1時間でどれだけ経済的な所得が得られるのかという数値です。

鉄道をやめてバスにする場合は、バスの所要時間と鉄道の所要時間の差をそこに乗じます。なので、地域鉄道の価値が大きくなるのは、「沢山の利用者が乗っており、所得も高い状態になっていて、バスの所要時間はとてもかかり、一方鉄道は高サービスとなっている状態」が利用者便益を上げるということが、この式からみてわかります。

「時間の短縮」というたいへんメジャーな項目ですが、地域鉄道の利用者の大半は高校生と高齢者の方々となっており、鉄道がなければどのような行動をとるかということ、結局家族が送迎をすることとなって、これまでは家族がしなくてもよい行動をさせてしまうことになるわけです。さらに大概の高齢者と高校生の時間価値は低いので、これで良いのか、これをどう評価すればよいのか、相当悩み議論を行いました。高校生は将来の日本を背負っていく若者であるとか、親がその学費を出しているのだから親の時間価値で計算が可能ではないかとか、そこまで書き込んでもよいものかどうか、結局理論的にも整理ができないまま、現在に至っています。

なお、送迎者の方については、きちんと計算に入れるべきだということで、送迎するお父さんやお母さんの時間価値で評価して、その人たちがこの送迎をすることによって損をしてしまう時間損失を計算するようにマニュアルに入れました。

当時は計算ができないため、マニュアルに反映できなかった便益項目についてですが、その後も引き続きその価値をきちんと評価できるように研究が進められています。

今かなりできるようになってきていますが「時間信頼性評価」で、たとえば雪が降るとバスでは当然すごく遅れが出てしましますが、一方、鉄道は定時性が高く、きちんと運行がされるというものです。昨今は、プローブ化によりバスや車にGPSがついていて、それらの速度データを収集分析することにより、時間信頼性を評価できるようになってきています。

もう一つは、「車内快適性の評価」です。三陸地方にはBRTが走っていて、それは素敵なバスではありますが、車内空間の状況を鉄道と比べてみると、例えば野球部の高校生などは大きなスポーツバッグを持って移動しますし、高校生は試験前になると移動する車内でも一生懸命勉強をしたりしますが、これはバス車両の中だとやりにくい、鉄道とは圧倒的に空間の質が違うというような評価項目で、これもなんとか評価ができるところまで来ています。

宇都宮先生がお話されていましたが「健康増進価値」については、これも当時は研究のストックがほとんど無く評価出来ませんでしたが、これもできる段階になってきています。

そして「自由の価値」です。たいへん重要な項目と思っていますが、これは移動にあたっては自分の判断で、自分の選択肢をたくさん持つことができるというものです。これについてはまだうまく測れるまでに至っていません。

悩みながらもきちんと評価できるものは評価し、まだできていないものに関しては技術的なアップデートの積み重ねを行なっています。

地域鉄道の価値の評価についての課題は、利用者便益の計算式でもわかるように、利用者数が少ないことが一番の問題ではないかと思っています。

利用者数の多い東京の鉄道の周りにはたくさんの住宅地や業務ビル、商業地等が張り付いています。な



×



$$\text{利用者便益} = \text{利用者数} \times \text{時間価値} \times (\text{バス所要時間} - \text{鉄道所要時間})$$

(円) (人) (円/分) (分) (分)

◎ 時間短縮便益の考え方

- 主要な利用者層は相対的に時間価値の低い高校生と高齢者
- 鉄道が無い場合の送迎者の時間増大の加算

◎ 当時、反映できなかった便益(計測できれば加算OK)

- 時間信頼性評価(鉄道の定時性の高さ)
- 車内快適性の評価(空間のゆとり、振動)
- 健康増進価値(生活不活発病の回避)
- 自由の価値(家族に頼らない自律的行動の価値)



ぜ、地域鉄道の利用者数は少ないのかということと地域鉄道の周りは農地ばかりで、ほとんど家屋がないというところがたいへん多く、そのままではいつまでも厳しい状況に変わりありません。

基本的には駅周辺の土地利用をどう変えていくのか、農用地であるといろいろなことがむずかしいとは思いますが、そこを変えることにより鉄道の価値を高めていく、鉄道が鉄道らしくいられるような状態にしてあげることがポイントになると思います。

昭和60年代から今日までの時系列で鉄道利用者数の動向を見ますとどんどん右肩下がりとなっているのは、廃線に至ってしまう厳しいパターンですが、一方で、ひたちなか海浜鉄道、富山地方鉄道、万葉線の鉄道利用

者数は、近年でクイツと上向いています。最近このような鉄道も出てきており、そこではパターンダイヤにしたり、運行本数を増やしたり、終電を延長したりパークアンドライドをやったり等の営業努力をされ、マーケティング的にも新しい試みを行なっています。

このあとソーシャル・キャピタルの話が出ると思いますが、結局のところ地域の人たちがどう連携していくのかという話になるかと思っています。

三陸鉄道がいつ再開、いつ開通するかもまだわかっていない時でも、地域の人々が自発的に沿線の草刈りを行っていました。また、駅のトイレは、列車が走っていないくて人もいないけれど掃除をしてピカピカに磨かれていました。このようなことがこの鉄道を支えていく、また利用していく、認識を新たにしていく重要なポイントになっていると思っています。

仙台臨海鉄道が被災してしまっていて機関車が使えなくなってしまう時に秋田臨海鉄道が機関車を貸していますが、これも鉄道会社同士がたいへんうまく連携がとれていた結果であり、たいへん重要な事です。8年ほど前に岸谷さんと私と他にたくさんの先生方、事業者の方が入った交通政策審議会で中小企業の連携をとって何かあった時に助け合える、普段も検査機器等の機材を貸し借りできることが大切という議論をして、それを提言としてまとめました。岸谷さんはその審議会が終わった直後に東北運輸局の鉄道部長に行かれて、本省に帰ってくる直前に東日本大震災に遭遇し、それから2年居ることになってしまいましたが、岸谷さんが在任中ずーっと東北の鉄道事業者の仲を仲良くするような試みを進めていたのが、この東日本大震災の被災を受けた時に鉄道会社同士がすぐに連携でき、仙台地下鉄についても早期の復旧につながった。そのようなことが地域の鉄道の価値を高めていく際に大きなポイントになると、紹介をさせていただきました。

宇都宮浄人

ありがとうございました、あらためて勉強になりました。

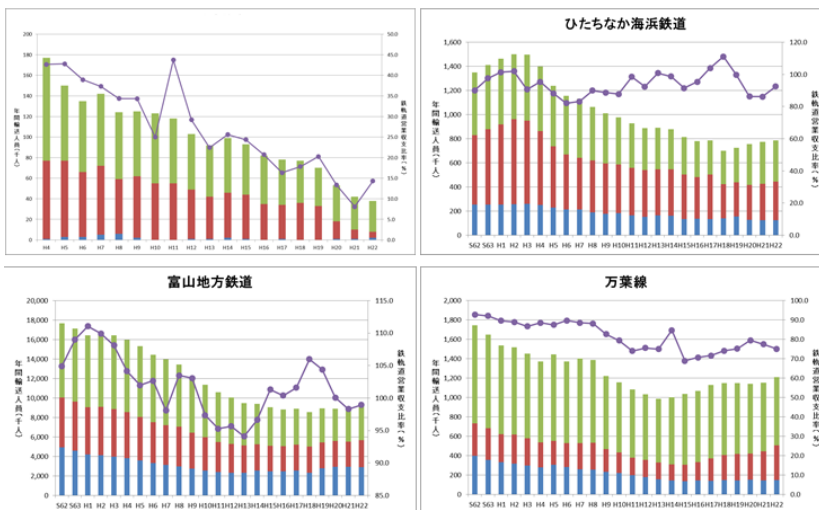
ソーシャル・キャピタルという言葉は、社会資本と思われた方もいるかもしれませんが、道路や鉄道といった「社会資本」ではなく、繰り返しになりますが、今お話にありました人と人との関係、日本語にすると「社会関係資本」と呼ばれているものであることを理解していただいた上で、社会学、社会哲学というお立場から田中先生に整理をお願いします。

田中 人 ソーシャル・キャピタルの視点ー

今ご説明があったように、キャピタルというと「資本」で、お金とか土地を考えるわけです。ソーシ

地域鉄道の利用者数を伸ばす様々な取組み

定期外 通学定期 通勤定期



ャル・キャピタルの場合は、ご近所であるの人を知っているとか、あのお店を知っているとか、あの魚屋のご主人を知っている、そのような人と人が顔が見える関係にあることをイメージしてもらえれば良いと思います。

それはコミュニティと大きく関わってきて、このコミュニティの語源というのは、ラテン語でクム・ムヌース (cum munus) と言います。「共に、責任を果たす」とか「共に、義務を迫る」という意味で、美しい言葉では、「共に贈り物をし合う」といった意味があります。このクム・ムヌースがコム・ニース (com munis) となって今日のコミュニティとなってきました。それは互いに醤油を借り合うとか地域で貸し借りをしたりするという互酬的なものです。



私は津軽出身ですので、非常に雪深い地域ですから、朝出る時は必ず雪かきをしないと親に連れ戻されるのです。学校に通っている時分に、本当に親に車で追っかけられて家まで引き戻され、雪かきをやらされました。その時、自分の家の前だけ雪かきをすると境目がはっきり分かってしまうので、隣の家の部分も半分ぐらいはやらないと格好がつかない。それで両隣のところも雪かきをすることになります。そうするとその次の朝起きると、隣の家の人我が家の前もちょっと雪かきをやってくれていたりして、そう言った互酬的な、共に贈り物をし合うといった関係性がいわゆるソーシャル・キャピタルに含まれます。

ところがアメリカのジェーン・ジェイコブス (Jane Jacobs) というジャーナリストで都市の研究者が、北米の地域社会は職住分離しており、その間を車で何十キロという距離を高速で飛ばして移動しますが、歩いている人は見かけません。自動車ばかりで歩いている人を見ない地域は「砂漠化している地域社会」であり、コミュニティが崩壊していると指摘しています。

私の家は共働きですが、二人で稼いでいるので生活は十分だろうと思われるかもしれませんが、実は二人では子育てひとつできません。地域で預かってくれるところ、親がいれば良いし、親戚があれば良いし、そうでなくてもお互いに子育て世帯があって、今日は預かるよ、明日は預かってね、といえるようなコミュニティが無いと自分たちの生活の維持ができません。

本日のソーシャル・キャピタルは、まさにそのような話の延長上にあって、アメリカの政治学者の putt nam (Robert D. Putnam) という人が電話帳ぐらいある分厚い本を著して、その題名が『ボウリング・アローン (Bowling Alone)』といいます。でも「独りでボウリングをする」というのはどういう意味なのでしょう。アメリカにおけるボウリングはコミュニティで行う、あるいはファミリーで行うもので、見知った人たちが集団で互いに和気あいあいの関係を持って行うものだったのですが、今ではそれを独りでやっている。それはどういうことか、地域社会が崩壊して互いに顔が見える関係性がなくなったということですね。

例えば車を運転していて前の車がつかえたような時に何秒くらいでクラクションを鳴らすのか、互酬性がなくお互い同士の信頼性のないところではすぐに鳴らしてしまうわけです。あるいは教会等の人の集まる場所にちゃんと人が集まっているのか、自分以外の他人をどのくらい信頼しているのか等の様々なインデックスによると、アメリカの地域社会やコミュニティではそれらの関係がどんどん低下して、その結果何が起きているのかというと、都市がだんだんと郊外化して職住が分離していった中で、信頼が失われ、地域住民の規範も失われていく。そうなるとういが他人ですから、車に乗ってクラクションを鳴らし、互いを信頼できず皆敵だというような関係となって、さきほどのジェイコブズの言葉を借りるならば、まさしく砂漠化した地域社会になっていくようなことが書かれています。

そのような本を読んで研究をしているとき、青森の実家に帰ったら私の母が一人でボウリングをやっていたのです。青森でもボウリング・アローンになっている、その母と一緒にボウリング場について行ってみたら隣のレーンではおじいさんもお一人でやっていました。今は集計も機械でできますから一人で投げて満足して帰るわけです。青森でさえも付き合いが少なくなっているなど感じました。

鉄道の価値を測るのにいろいろなインデックスがあります。プレミアム価値という言葉も出てきました。シンボル性というのが重要だというアンケート結果が出たり、富山ライトレールも生活する上で自分の行動を大きく変化させている。そう考えると鉄道というのは実は費用対便益といったコストとベネ

フィットだけの話ではなくて地域の人々を顔の見える関係性に戻す、そのことによって地域を再活性化していくコミュニティ・リノベーションとか、エリア・マネジメントといった観点からも別な価値がそこに出てくるのではないかと思います。

ソーシャル・キャピタルという観点でお互いに見える関係、お互いに知っているのだという関係性を強固にしていく、コミュニティを再活性化させていくときに果たす鉄道、あるいは駅、それにまつわる人々の行動、市民活動、サポーターといったところまで含めていくと更に別な視点がでてくるのではないかと思います。

宇都宮 浄人

ありがとうございました。多分皆さんは今のお話に納得をされて、私になるほどと思って聞いていました。しかし、世間では私どものように思わない人がいて、「私は車が良いのだ、車のほうが便利だ」と思っている人が多いことも事実で、その辺も考えていかなければなりません。その意味ではまさに現場で苦勞をされている方のお一人、大阪の南部にある水間鉄道の経営をされている関西さんからお話をお聞かせいただきたいと思います。

関西 佳子 ―鉄道事業の現状―

鉄道の価値を考えるということで、鉄道事業者として水間鉄道にお声をかけていただきましたが、まさに水間鉄道が、価値があるのか無いのかご興味をいただき、ちょうどターゲットにしやすい鉄道規模と現状ではないかと思っています。そして鉄道の価値については、常に考えさせられています。

今日のお話をお聞きして、自身にあてはめたら果たしてどうなのだろうと考えてみました。

水間鉄道については、関東の皆様はご存知なく初めて聞く名前という方もいらっしゃると思います。

立地的には良く、関西国際空港から 20 分程で来ることのできる場所にあります。気候もおだやかで住みやすく、5.5 キロという短い路線で、どこの大手民鉄にも属しておりません。単線を片道 15 分で走る小さな鉄道です。この距離だと、歩いてしまうのではないかと、バスでもよいのでは、と言われるます。

私は水間鉄道に関わったのが 10 年程前で、それも会社更生法が適用されたときで、それからの関わりですが、当初はバス代替でも良いのではということも考えも無くはありませんでした。ところが、実際に毎日現場を見てみると、この 5.5 キロの路線の中に 10 駅あり、そのうち 8 駅は無人駅で、この無人駅の中で多くの乗降があるのは 1、2 と限られています。そのひとつ清見駅からは朝のラッシュ時に 2,000 人を運んでおります。この人数をバスで一時に運べるのかということそれは無理です。

日本の人口が減少し、中でも生産者人口が減ってきている中でこれから先を考えると、水間鉄道は貝塚市だけを走っているわけですが、実は貝塚市の人口は約 9 万人のままこの 10 年ほどずーっと横這いで変わっていませんでした。しかし前年度ついに 8 万人台に減ってしまいました。過疎ではありませんが乗る人が減ってくるという現状に直面しているところで、苦戦を強いられています。

高度成長時には 400 万人の利用者がありましたが、3 年前には半分以下の 186 万人まで減りました。ここ 2、3 年はどうかと言いますと少し盛り返しまして 190 万人強となっています。通勤通学の普段利用される定期のお客様は減っていますが、それ以外の定期外のお客様が aumentando していることが私どもにとって少し明るい兆しだと思います。観光とか、お出かけを促進するとかその面での収入を増やす努力をしていこうと思っています。

今やっていることをひとつご紹介しますと、ヘッドマーク、鉄道がお好きな方は興味がお有りと思いますが、これをオリジナルで作るということをやっております。1 万円で 10 日間を 1 車両の 1 面に装着して走ります。個人で申し込まれても結構でして、おじいさんの還暦のお祝いにお祝いのプレートをつくとか、プライベートのものを手軽に装着していただき、最後は親戚も集まっていたいてヘッドマークの前で記念撮影をしていただくということなどで、話題となっています。たった 1 万円であり、



これで会社の収益を上げようというものではありません。喜んでいただきたいのはもちろんですが、ここまでやらないとこの鉄道は保たないことを地域の方に見て知っていただきたい。一度倒産をした会社ではありますが、一日も電車を止めることがなかったので、倒産したことすら知らない、そして、お聞きすると自分は乗らないけれど電車がなくなってしまっただけで困ると言われる方が多数いらっしゃるわけで、その辺の方々との乖離を埋めていかなくてはならないと考えます。事業者自身が努力し、その姿を地域の方が見て応援をしていただく、それを見て行政、そして国の皆さんからも応援をしていただくことで、まだ鉄道を続けていけるのではないかと思います。

宇都宮 浄人

貴重な現状報告をありがとうございました。

岩倉先生から沿線の土地利用の話がありましたが、水間鉄道路線沿線には家がびっしりありながら、しかも、大阪市内に通える距離にありながら、このような現状にあるということも大きな問題だと感じました。そのほか水間鉄道さんは駅でのマルシェやカフェなどもやっておられますね。

関西 佳子

はい、もともとは水間寺を参拝するために敷設された鉄道ですが、その終点水間観音駅に「まち愛 café」をつくっております。ただの待合室では味気ないので、地元の方のお力を借りながらコーヒーとかソフトクリームをお出ししています。それと第1、第3日曜日に駅構内の留置している電車を使ってマルシェを行なっています。そこには地元の方々に出店をしていただいています。私たちスタッフの人数では賄えないので、地域の方に楽しんでいただきながら、うまく収益もあがる、共にウインウインの関係をつくっていきたいということからはじめています。

宇都宮 浄人

ありがとうございます。私もマルシェに行ってみました。大変賑わっていて、出店料は500円でしたか、それで地元の方が出店できる仕組みが印象に残っています。

次に小倉さんにお話をお聞きしたいと思います。小倉さんは明知鉄道の観光大使もされ、まさに地域の鉄道を元気にするための様々な情報発信をされているわけですが、今日は鉄道の価値ということで、それをどのように発信していけばよいのか、実際に活動されていてお感じになっている点についてご披露いただければと思います。

小倉 沙耶 一人がつながる、人をつなげるー

鉄道アーティストという肩書でいろいろ活動をしています。ソーシャル・キャピタル、絆やご縁を感じたエピソード的になりますが、お話をさせていただきますと思います。

関西さんがお話されていたとおり、水間鉄道は元々、お寺さんに続く鉄道としてできました。このお寺が一番輝く、脚光を浴びるのはいつだかわかりますか？

水間寺は地域の中で大きなお寺でもあり、12月31日から1日にかけて、それはそれはたくさんの方がお見えになります。

私は一昨年、そして昨年とその日付が変わる瞬間に列車の中で過ごしたく、水間鉄道に乗りました。多分普段は乗っていないような方も乗られていて、車内は立ち席が多く出ています。その車両の中で繰り返し交わされる会話は「お久しぶり」、「1年前にもこの車両で会ったね」と、小学校や中学校、高校の時の友達に久しぶりに会うといった姿がたくさん見受けられました。

年が変わる瞬間にはカウントダウンがあらこちで聞こえてきます。そして「あけましておめでとう」と、大切なその瞬間を久しぶりに会えた友達同士で過ごします。それは水間鉄道があったからこそ可能となりました。



バスだと立ったままの移動はなかなかできませんが、鉄道だと遠くからでもお友達を見つければ近寄っていくことができることも鉄道の魅力の一つではないかと思います。

明知鉄道においては、つり革に「明知鉄道がんばれ」というような、個人で広告を出せるようなことも行われています。そのほかにも、「乗って残そう明知鉄道」というスローガンのもと、住んでいる地域の方と明知鉄道を結びつけるという取り組みが様々なされていますが、私は地域外からご利用されている方に対して、もう少しアクションが出来ないかを常々考えておりました。そこで私が行っているのは、小さな小さな取り組みです。今は非常に SNS が盛んな時代なので、明知鉄道を利用された方が、「明知鉄道に行ってきたよ」とツイッター等でつぶやいたり、列車や硬券の写真をアップされています。

そのような方々を検索して見つけ、「乗っていただいてありがとうございました」、「また乗りに来てくださいね」ということをつぶやき返すようにしています。

ちなみに、あけち鉄道は、「明知」で、あけち駅は「明智」です。駅の名前と鉄道の名前が違いますので、鉄道名を間違われて書かれる方もいらっしゃいます。そのような方には、さりげなく正しい方の字をお伝えしたりも。そういったことを繰り返していると何が起きるかといいますと、「私が明知鉄道に行ったことを気づいてくれた人がいる」と喜んでいただき、「また来てね」と言われれば「また行かなくては」とその気にもなっていただけの、そのようなご縁で一人でも多く明知鉄道のファンを取り込めればと行なっています。実際に興味を持ってくださった方が地域の活動や存続活動に参加してくれるということがありましたので、SNS の活用も馬鹿にはできないと考えています。

宇都宮浄人

ありがとうございました。人との繋がりが重要だと改めて思います。

一巡したので、ここからは自由にご発言をと思いますが、今まで人とのつながり、ソーシャル・キャピタルといった話が続いてきました。国土交通省の中でこの議論を司る立場かもしれませんし、東北でそれを実感されたといお立場かもしれませんが、岸谷さんからお一言ありますでしょうか。

岸谷克己 一街にとって鉄道が使いづらいものであってはならない

ソーシャル・キャピタルは重要な便益だと思います。列車内や待合室で人と人が、なかでも旅行者など外部の人と地域の人が出会う、そこで何らかのつながりが生まれる、そのようなことは、もちろんあるでしょう。只、これを現段階で制度化してマニュアルのような形できっちり位置づけられるかということについては、今この場で断定することは難しいように思います。

マニュアルも少しずつ改定を行なっていて、そのたびに議論を深め、結果として盛り込んだものもあれば、今後の課題として整理されたものもあります。いずれにしても関係者の議論が必要だと思います。只、「いたずらに B(Benefit)が膨らまないように」というのがマニュアルの基本的な考え方なので、そこは慎重にやらないといけないと思っています。

ひとつ申し上げたいのは、価値は変動するということです。地域鉄道の価値はとても不安定なところにあって、例えば、街にとって鉄道が徐々に使いづらいものになっている場合があります。

宇都宮先生のご講演にありました、エスカレータやエレベータでお金を取らないのは、デパートの中での一装置であり、だからお金を取らないわけで、トータルとしてはデパートとして収益を上げています。同様に、鉄道も街の中のひとつの装置といえますが、なかにはどんどん使いづらくなってきていると思われるものがあります。

東日本大震災からの鉄道の復旧に際して、仙石線や常磐線はルートを振って内陸側に駅を移しましたが、JR と市町村が一緒になって、新たな街の絵を書くときに、移転する街の中心に鉄道駅を置き、駅前広場をつくり、先程、まち愛 café の話がでしたが、そのような住民の集まる施設を駅の周りに配置して、その周りに集落を再配置しています。行政が街の中の装置として鉄道の意義を認識しているのだと感じました。

行政が、まちづくりと鉄道をきっちりリンクさせることができると、ソーシャル・キャピタルも増していくことになりますが、何もしないと鉄道がどんどん街から置いてけぼりにされるということ指摘し、そのことを多くの方に気付いてもらうことが大事だと思います。

宇都宮 浄人

大変重要なお指摘だと思います。ここ数年間国土交通省が自ら旗を振って交通政策基本法をつくり、まさにまちづくりと交通を一体化するための法改正をしてくれています。街と一体となつてはじめて交通に意味があるわけで、私が申し上げたエレベータも上がっていったレストラン街が全部閉まっていたらその意味がありません。重要なお指摘と思いました。

ソーシャル・キャピタルをマニュアルに載せるかどうかはともかく、そのような意識がまだまだ小さい中で、今後の座長として、測り難いものを展開していく策はあるのでしょうか。

岩倉 成志 ―ソーシャル・キャピタルの姿―

まずソーシャル・キャピタルをマニュアルに入れることに関しては、今は少し違うのかなと思っています。なぜかという、ソーシャル・キャピタルは絶対的に重要なものなのです。ソーシャル・キャピタルができているところは、利用者数が増えるはずなのです。先に式をお示しましたが、要は利用者数と時間価値とサービス水準の差の掛け算で決まるわけですから。

ソーシャル・キャピタルがいかに重要なのかという政策を国土交通省の中で大きく掲げていくということに関しては大賛成です。

三陸鉄道が復旧して、一部山田線が三陸鉄道に移管されるという話あります。感覚的な議論になってしましますが、東日本大震災が起きた時、三陸鉄道は残してくれが圧倒的な声となっていました。事実とは違うかもしれませんが、気仙沼線とか大船渡線はどうする、本当に必要なかどうか、のような地元の感覚を私は受けました。

それまで三陸鉄道が何をしていたかという、列車に乗っている地域の人の名前とか顔を分かっているのです。お客にとっては、それは嬉しくてしょうがないと思います。乗っていたら車掌さんから「〇〇さん久しぶりだね」とか、「お元気ですか」とか話しかけられるわけです。そうされた人たちは残したいと思うに決まっているわけで、三陸鉄道は究極のサービス水準でやっていた。それによって地域の人たちが鉄道会社の方を向いていく、これが本当のソーシャル・キャピタルの姿かなと思っており、それに気づいていくことが重要だと思います。

宇都宮 浄人

マニュアルと言わず、そこを気づかせなくてはいけないのですが、多分気づかせ方がまずかったのか、2000 年以降も各地で廃止が行われ、十和田観光電鉄しかり、沿線自治体は何千万円も出せない、市会議員もそうだと言って、たぶん沿線の納得のもとに失われていったように見えます。

田中先生は青森ご出身ということですが、地元で暮らしている方は、「車は便利だ、いちいち言われる筋合いはないよ」との声もあるのかなと思います。いかがでしょうか。

田中 人 ―近代化のなかでの鉄道と映画―

そちらの方に議論を持って行きたいというご意向は良く分かります。(笑)

私も何の神のいたずらか、昨年豊田市というところに単身赴任で住むようになり、そこは完全なる自動車の街でして、私に一度それを見ておけということなのでしょうが、見た立場でいろいろ言いたいこともあります。

今、宇都宮先生が言われたこととお話しますと、何とかして地域鉄道の価値をいわゆる経済合理性の観点から別の観点へと導き出して、やはり地域鉄道は必要だねという予定調和的な議論にしていこうというのは、毎年こうしてやっているわけです。ところが実際にいろいろなところに講演に行く機会があり、ここの鉄道会社はあぶないとか、ここの鉄道会社は大変だと聞きますが、そこではどこもひとつのパターンがあって、街を歩いているとどんな細い道でも軽自動車飛び出してきて轢かれそうになります。パチンコ屋の駐車場は一杯。おそらく本日もまた、危機だと言われているような地域鉄道の周辺のパチンコ屋の大駐車場は軽自動車で溢れているでしょうし、その近辺にある大型ショッピングセンターも軽自動車で溢れていて、そこには笑顔があるでしょう、それはそれで新しいソーシャル・キャピタル

が築かれているのかもしれない。結局のところ地域鉄道を支えようとしてここに集まっている人たちはその現場からはるか離れた所にいてこのような議論をしているわけです。そのことにもロマンティックな意味合いはあるだろうけれども、リアリスティックな意味合いはあるのだろうかというそれは無いわけで、現実に地域住民が、軽自動車でほとんど用が足りているという段階で、その上で鉄道も残そうとアンケートを取れば、必ずあったほうが良いと言います。我々の生活のひとつの景観なのだと思います。それは経済合理性の冷徹な立場から見たらやはりひとつの贅沢になってしまいますし、LRTにしてもまちづくりの立場から本当のところを言うと、富山の例でもたしかに沿線ではクラスター（商業集積地）を残してそこに串を通すような形でたくさんのタウンモビリティが生まれて生活の変化が表れたというのですが、肝心のコンパクトシティ構想の中核である中心市街地がどんどん寂れています。そこで聞くと「何の効果もない」、「我々のところは賑わっていない」というのが中心市街地側の声で、そうすると僕らはどこかでローカル鉄道の存在価値に対してあまりにもロマンティックなものを抱きすぎてはいないだろうかという議論になります。

では経済合理性に則って役立たないのだから早く廃止したほうが地域の自治体にとっても良い、という話はそこで終わってしまいます。いやそうではないよ、と言ったところにソーシャル・キャピタルの視点の話となります。

そもそも近代化と言うのはどこから始まったかという、それを象徴するのが鉄道だったわけで、鉄道こそが近代を生み出してきた。しかし、近代というのはそこで終わるようなモダナイゼーションではなくて、社会的には合理化と言って、レーショナライゼーション（*rationalization*）、レーショ（*ratio*）というのはラテン語でラチオ、「分ける」という意味です。鉄道は確かに近代を牽引しけれども、時代は絶えず近代化をしていきますから、絶えず「分ける」、つまりもう役に立たないよ、要らないよと、こちらは要るよということで、その合理化、合理性の中で「要る」ものが、たとえば今度は軽自動車になっていく、そのような繰り返しののです。

私達が合理性という場合、社会学では二つあって、「目的手段合理性」、ある地点からそこに動くには軽自動車あるいは自動車のほうが便利で、それで言ったらもう鉄道は要らないわけです。ただもう一つに「価値合理性」というのがあって、地域に鉄道がなくなったとき、先ほど出た価値規範とか互酬性とかが維持できるのかどうか、それは我々ほとんど計算出来ない領域に入ってくるわけです。その部分に踏みとどまっていくときにいろいろな見方ができると思いますが、この近代化の中で、鉄道と似ているのが「映画」なのです。映画は鉄道よりは新しいとしてもだいたい同じくらいの時期（19世紀）に技術的に確立して、映画の父と言われているリュミエール兄弟が初めて映画を作ったのは奇しくも鉄道の映画なのです。蒸気機関車が走ってくる映画で見ている人は轢かれる、と皆怖がって逃げたといわれています。その映画はテレビジョンが発達してこれでは映画館は全部なくなっていくだろうと誰もが予測したし、実際映画会社も大分苦勞していたのですが、今なお無くなっていないどころか、別な形で復活していてそれなりに様々なルートを使ってメディアとしてむしろ輝きを増しています。映画の歴史を踏まえていったときに、DVD、ブルーレイなどに、また、スマホでも見れるように個人化していく流れがあって、一方、映画館という皆に開かれた一種の公共空間も残っているわけです。

鉄道も自動車という私的な交通手段が発達してきて多くが危機に直面したわけですが、ヨーロッパの例でたくさん出ているとおり、その鉄道も路面電車をはじめ様々な姿で輝きを保ち、決して消えてしまうことはないわけです。

近代化の中で、映画のようなメディアや、他のシンボリックなものと鉄道を比較して考えてみるのも良いと思います。

ところで私も豊田市に住んでつい最近クルマを買ってしまいました。（笑）

そうでないとゴミも捨てられないし、スーパーにも行けないというフードデザートといいますが、いわゆる食の砂漠も出てきていて、そのようなことも踏まえて公共交通の社会的位置付けをトータルに考え直していかななくてはならないと思うわけです。

宇都宮 浄人

ありがとうございます。

小倉さんは各地でいろいろな人に会って、まさに明知鉄道の沿線の人も軽自動車に乗って生活をされている方がいて、ではその人達は軽自動車で満足をされているのかそのへんも含めて今のお話に対して何かあればお願いします。

小倉沙耶 ―シンボル性もひとつの価値―

私ももともと愛知県豊橋市に住んでいて、豊田市以上に車がないと生活できないようなところでもありました。

確かに明知鉄道沿線に住んでいらっしゃる方は車を持っている方が大多数で、一家に一台どころではなく、一人一台ないしは軽トラと乗用車というように二台持っている人もおります。でも鉄道は残して欲しい、鉄道は必要なものだということは思っています。

明知鉄道は恵那市と中津川市を走っていますが、恵那市を走る区間が多く、その恵那市の市長さんが残そうと積極的でいらして、明知鉄道のイベントには極力、明知鉄道を使って参加されています。市長が鉄道に乗っているのを市民は見ているわけです。

今日は地域鉄道フォーラムのテーマである地域鉄道の価値を見いだすために、東京駅からあえて鉄道を使わずに都営の一日バス乗車券を買ってここまでバスで来てみました。

東京駅の八重洲口から乗り、南千住に行き、南千住から汨橋、汨橋から向島広小路で降りました。バスは使いにくいと思うところがあると思いますが、初めて本気で乗ろうとガイドをみるとたいへん見やすくつくられています。Google のマップとも相関を持たせてどこにバス停があるのか、わかりやすくなっていますが、乗ってみて思ったのは、バス停はランドマークやシンボルには成り得ないということです。汨橋で乗り替える時もバス停が四つ角のいろいろの場所にあって、自分の乗るバスがどのバス停に来るのかわからない、鉄道駅ならばまずは駅に入れば案内図があって一番線、二番線というようにわかりやすい。バスもがんばっているのですがそのようなシンボル性としての存在は薄くなっていて、向島広小路で降りた時もポンとそこに降り立って、おや、東向島駅はどちらの方向だろうと悩みました。その点、駅や線路はランドマークやシンボルになり得るものです。それも地域鉄道のひとつの価値で、何よりも鉄道は路線図だけではなくて普通の地図にも線として載っており、非常に大きな価値であると思います。

宇都宮浄人

ありがとうございました。関西さん何かありますでしょうか。

関西佳子 ―吾がの鉄道―

お聞きしていてそのとおりだと思います。水間鉄道はバス事業もやっており、いわゆる鉄道が背骨で、コミュニティバスが市域の八割ほどを八の字を描くように、鉄道からご自宅までの足としてバスが補完をしています。協議会がありまして、そこで地域の皆様とつくりあげたコミュニティバスです。私としては理想的な形が出来上がっていると思っており、これによりまた赤字をださない体質に持っていけたらば言うことはないと思っています。

先ほど当社の輸送人員がなぜ減ったのかについて申し上げませんでしたでしたが、それは鉄道と併行して大きな幹線道路が2本あって車はたいへん便利です。この沿線には普段は車を使うが鉄道があるという安心感があってこの地を選びましたという方も居られますし、潜在的な需要はあります。大阪はめったに雪は降らないのですが、2年ほど前大雪が降って車が全くストップした時には、いつもの1.8倍ほどのお客様が乗られました。

お住まいの方も高齢化していったら車に乗りにくいようになってくる、バスもノンステップバスを導入していますが、やはり間口とか乗りやすさを考えると鉄道は残っていて欲しいという声をお聞きしています。

皆さんに水間鉄道は「吾（あ）がの鉄道」と言っていると思います。私達の鉄道という意識を持っていると感じています。

2年ほど前から水間鉄道活性化プロジェクトというものも立ち上げていただいて、行政をはじめ皆さん

も危機感をお持ちいただけるようになりました。これからはそれをどうやってさらに進めていくかが課題と思っています。

宇都宮 浄人

ありがとうございます。車を敵にしては行けないわけで、車を利用する人が鉄道も選べる価値、オプション価値といいますが、人間というのは選択肢があるというのは重要なだと思います。道路があるから良いとか鉄道さえあれば良いというものではなく、それぞれ選択肢があることが、ある種の豊かな社会であり、それが人を繋いでいくのではないかと感じた次第であります。

最後に言い足りなかったことあると思いますが、これまでのお話を踏まえて皆さんから一言ずつお願いします。

岩倉 成志 ―価値ある社会に―

今日は地域鉄道の価値を考える話であったわけですが、そもそも価値はあるというのが私の考えでして、あるのかないのかという評価でなくて、地域鉄道の価値がある社会にできていないのが一番大きな問題だと思います。

基本的にはモータリゼーションが進んでしまって車社会になってしまった。それによって車で動くのが便利な街にしてしまった。結果、鉄道が取り残されたということだと思います。

人間に例えると、日本はずっと長い間学歴社会で、スポーツができてそれほどに評価されない、それでは輝けるわけがない。皆が輝ける、それぞれの特性が活かせる社会をどうつくりあげていくのかというのを意識しながらこれからやっていかなくてはならないと思います。

岸谷 克己 ―存続は危うい、まずは役場の理解―

先ほど十和田観光電鉄の話をしたのですが、当時は運輸局の鉄道部長でしたので、廃止届が出る前に、沿線二市一町の市長さん、町長さんになんかにお話をお聞きしました。しかし、もうその時は完全に決断されていて、取り付く島もない、関係修復ができない状況で、そのまま廃止となりました。鉄道会社と市や町との普段からの関係が希薄だったということでしょうか。

それほど地域鉄道の存続は危ういところにあります。このような会場で「ソーシャル・キャピタルが必要だ」と言えば、誰も反対せず、皆さん大賛成しますよね。でも、実際には8割の地域鉄道会社が赤字で、そのために税金で赤字補填を行なっている自治体、或いは鉄道会社からの税金を免除してあげている自治体に支えられていて、その自治体の優先順位から地域鉄道の存在が相対的に落ちてくると、あっさり廃止となってしまう。それは、鉄道にあまり関心のない首長さんに変ったタイミングでそうなるかもしれませんし、災害や大きな事故が起きても、そのような状況となるという危機感を持ってもらわなければなりません。



その危機感を誰に持ってもらうのか、それは役場の担当者だと、私は思います。

東北運輸局時代に使った資料で、鉄道駅が存在する市町村と、ない市町村で人口の変化を比べると、鉄道駅がある市町村のほうは右肩上がりであったり、減少していてもその率が少ない状況にありました。もちろん、鉄道だけでなく、いろいろな要素もあるでしょうが、この結果を沿線の首長さん達にご説明すると、鉄道自体にはそれ程興味のない首長さんでも、そのグラフだけは大変興味を持っていただけました。それは町を活性化したい、過疎化や高齢化問題に対応したいという思いに対して、先ほどの百貨店のエレベータと同じような関係で鉄道がその対策のツールになれば、鉄道も活かそうと思ってくれるわけです。

鉄道が既にある市町村は、鉄道がない市町村に比べて大きなアドバンテージを持っているということ

を、役場の担当にちゃんと訴えることだと思います。市町村の担当者が応援しない鉄道を、県庁が応援することはなく、それを国土交通省が応援することはありません。

地域の鉄道は地域で支えてもらうことが基本であり、その地域というのは、まずは市役所や町役場の担当者が「この鉄道は大事だ」、「わが町のひとつの価値だ」と本気で思ってくれば、継続的な支援につながると思います。つまり、地域鉄道の置かれた状況は大変危うく、その危うさや便益を訴えるには、まず役場の人の理解を得ることが最も重要だと思います。

田中 人 ―成熟社会に求められる姿―

鉄道の価値を様々な角度からそれを見なおそうとお話をしてきましたが、一言だけ申し上げるとするならば、経営的に苦しい状況におかれている地域鉄道はたくさんあるわけですが、その地域でその鉄道会社の線路が剥がされて何もなくなってしまったときに、我々は本当には何を失うのかということが説明できない。それをどう支え、どこでどう価値を見いだすのかはいろいろな議論がありますが、本当に線路が剥がされ残骸だけになってしまったとき、失われるものは一体何であるかを我々は実際のところわかっていないのではないかと思います。

地域ないしはもっと広い意味での日本国、日本人にとって、多様な地域における多様なローカリティの象徴のような地域鉄道が失われていくというのは、結局はのっぺらぼうな国になっていく、ニュートラルで、金太郎飴のようにどこで切っても同じような景観が続き、バイパス沿いには同じチェーンのショッピングセンターやハンバーガーショップが並ぶといった景色を望んでいるのか、今一度、地域鉄道を失ったときに何が残るのかを逆算して徹底的に考える必要があると思います。

いろいろ車の話が出ましたが、車と鉄道が共存できないわけではないと思います。むしろ味方に引きこむようなアイデアがあると思います。例えば大型ショッピングセンターと地方の商店街が共存できないわけではない、ヨーロッパでは鉄道を費用対便益で、ないしは黒字、赤字で評価するということは情けないことではないかという人がいます。むしろでは鉄道はあってあたりまえで赤字であろうがなんであろうが必要で欠かせないものなのだと認識で、それに対しては、我々は途上国とまでは言いませんが、本当に成熟した社会になっているのかどうか、いろいろなオプションがあって良いのではないか、宇都宮先生がおっしゃったようにそのオプションを大切に、車も大切だし、鉄道もあって良いのではないか、パークアンドライドも可能だろう、といった多様なオプションが用意されることこそがこれからの成熟社会に求められている姿ではないかと思います。

関西佳子 ―価値があると言っていたけるように―

鉄道事業者といたしまして、水間鉄道の姿をみていただいて、地域鉄道は価値があると言っていたけるよう頑張るしかない、と今日の話をお聞きして思いました。

小倉沙耶 ―市民電車に―

先ほど岸谷さんから鉄道のある市町村は、ない市町村と比較してアドバンテージがあるとお話されました。アドバンテージがあるということをその地域の人を知っているのかどうか。知っていただくことが大事で、知っているということ自体が価値につながっていくと思います。

私は豊橋出身ですが、豊橋には「豊橋市電」といって親しまれている豊橋鉄道の路面電車があります。市が走らせているから市電ということでなく「市民電車」という意味で使われています。全国でたくさんの路面電車が走っていましたが、今は数えるほどになりました。そのような中で豊橋は残っています。

路面電車の価値を市民が理解して、自分の中で咀嚼して飲み込むことができたことによって残っていると私は考えています。例えば豊橋のグッズをつくろうとすると



必ずや市電が登場します。豊橋市のマンホールにも描かれています。自分たちの生活で、豊橋はこんなところだよと表現するときに一番使われるのが市電です。市電のことを明るく伝えてくれる人が地元にとくさんいらして、それを離れた場所で聞くのは、豊橋の出身でよかったと思う瞬間です。地域鉄道の価値がもっともっと高まるように、一利用者としても心から願っています。

宇都宮 浄人 ーまとめ・攻めによる価値の創造に向けてー

ありがとうございました。今日は良い話をたくさんお聞き出来ました。たぶん皆さんは地域鉄道に価値があるはずだという思いでここに来られていると思いますが、それをどう測っていけばよいのか、決して簡単では無い中で過去の経験も踏まえながら国土交通省あるいは岩倉先生のような方がずいぶん努力されているということも改めて知る機会になったと思います。

さはさりながら、それでもなかなか測れない価値もあることも言うっておかなくてはならない。鉄道の価値について、今日ここに来られている方は、自分の地元に戻られたら、本日の話を地域の役場の方にお伝えいただきたい。

私としては、国土交通省は旗振り、交通政策基本法でも活性化法でも大きな錦の御旗になりますので、そこはもっと旗を振っていただきたいし、審議会では「計算は出来ないけれど、このようなことは考えなくてはいけない」と言っていただきたい。単純に B/C でコストが高いという市議会議員に対して反論もできる。その点は岩倉先生にもお願いしたいと思います。

田中先生のような社会学の方がもっとこの世界に入って良いのではと思っていて、それも期待したいと思います。

ちなみに、経済学で経済合理性というところごくネガティブなイメージがあるかもしれませんが、経済学での考え方というのは自分だけが良いとは思っていません。鉄道業務課長の犬野様、奥様の誕生日であるにもかかわらず、こちらに来るにあたっては罪の意識を抱かれていると思います。人間は自分だけではなく、他人の幸せ他人のことを考える、それが最近の経済学を考える行動原理なのです。他人の幸せが自分にとっての幸せになるということまで考えています。ですから経済合理性で考えても今のやりかたは歪んでいるというのが私の考えです。

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

土地利用も含めた都市計画と鉄道はしっかり連携していく必要がありますが、水間鉄道のように、周りに人は住んでいて、利用者が減ったとはいえ年間 200 万人近くの利用者があるところもある。200 万人が使っている公的施設は思いあたりませんか。市民会館の建設費、その維持費についてほとんどの人は知りません。そうした広い視野を学び、公共交通の価値について議論を広げていくことが重要だと思いました。

今日は、今現存している鉄道の価値を考えましたが、新しく鉄道を敷くというフェーズを考える時期でもあります。ひたちなか海浜鉄道では新たに国営ひたち海浜公園まで伸ばすという議論が出始めました。地域鉄道が延伸する、過去 10 年、残念ながらそのようなことが考えられなかった時代が続きましたが、海外ではライトレールなどを新しくつくることによって鉄道、そして地域社会の価値を創造しています。今後我が国でも鉄道はそのような役割が出てくるかもしれません。

単に守るだけでなく、次は攻めよう、というような機運が生まれても良いと思いました。

今日はパネラーの方、聴衆の方、たいへんありがとうございました。(拍手)

