

特集・グループ一体となった沿線・地域の活性化

「生活と観光の両面から展開する名古屋鉄道の取り組み」

地域とともに公共交通が 活躍する社会をつくる

民鉄第3位の路線網を持つ名古屋鉄道は、中部エリアの広域な範囲において、「地域価値の向上に努め、永く社会に貢献すること」を使命に掲げ、鉄道事業を軸に多様な生活・社会基盤サービスを提供する名鉄グループの中核企業である。クルマ社会の様相が他の経済圏に比べて色濃い中部圏で、公共交通の利用を促進しながら地域を活性化するために、交通・不動産開発・観光を一体として考え、地域共創型でまちをイノベーションする施策を打ち出している。さらに、航空需要が回復しつつある中部国際空港から名古屋都心部へのアクセスを担う名古屋鉄道が、リニア中央新幹線開業を見据え、中部エリアの玄関口となる名古屋という都市を今後どう位置付けていくか、名鉄名古屋駅とその周辺の開発という一大プロジェクトが始動しようとしている。大きく変わりゆく中部エリアでどのような役割を果たそうとしているか、高崎裕樹取締役社長に伺った。

名古屋鉄道株式会社

取締役社長 社長執行役員

高崎裕樹

Hiroki TAKASAKI

聞き手・文 茶木環（作家／エッセイスト）

Tamaki CHAKI

報道キャスター、出版社勤務を経て、執筆活動に入る。東京都事業評価委員、日本鉄道賞選考委員、「土木施工編集委員」などの社会貢献活動や各種取材を通じて、国土やインフラを考え、さまざまな視点から執筆活動を続ける。2020年より（一社）計画・交通研究会理事・広報委員長。

撮影●織本知之／写真提供●名古屋鉄道株式会社

特集：グループ一体となった沿線・地域の活性化

【生活と観光の両面から展開する名古屋鉄道の取り組み】

■コロナの大打撃から徐々に回復

——3年に及ぶコロナ禍によって交通事業は非常に大きな影響を受けました。社会的な変化を受け各鉄道事業者は構造的な改革を行っています。名古屋鉄道の現状をお話いただけますか。

高崎 名古屋鉄道グループは「地域社会を支える」ことを重視して、鉄道をはじめ交通を基盤に、不動産事業を成長の柱として、生活サービスや観光などにつなげて事業を行っています。また、グループ企業は社会を支える分野の事業が多く、例えば鉄道・バス・タクシーなど交通事業のほか、トラックなどの物流、医療や災害などに大きく寄与するヘリコプターや小型飛行機などの航空分野もあります。これらの事業は中部圏だけではなく全国ネットワークで広く展開しています。

コロナ禍では、特に移動の制限などから鉄道・バス・タクシー事業は大打撃を受け、見通しが立たない状態でしたが、昨秋以降、全国旅行支援などの制度の後押しもあり、人の動きも活発化して、徐々に業績も回復してきました。途上ではあるものの、将来に向かって明るい展望を描けるようなステージによりやく入ってきたと認識しています。

■公共交通が活躍できる社会をつくる

——リモートや時差通勤など人々の生

活や働き方が大きく変容した中で、交通需要を拡大していくためにどのような取り組みをされていますか。

高崎 名古屋都市圏におけるリモートの比率は首都圏に比べて、それほど高いわけではないのですが、電車通勤から車通勤へのシフトが見受けられます。中部エリアは日本を代表する自動車産業の中心地であることからクルマ社会となっており、移動における交通分担率をみても公共交通の割合が低いという大きな特徴があります。私たちとしては、マイカーとの役割分担を考慮しながら、公共交通がもっと活躍できる社会をつくっていきたくと考えています。

公共交通利用促進に向けた施策では、利便性を高めるツールとして、愛知県・岐阜県を中心とするエリア版 MaaS アプリ「CentX」^{セントクス}を2022年3月にサービスインしました。利用者の利便性を最優先して交通・生活・観光サービスをシームレスでつなぐもので、当社グループ以外に、他の交通事業者や施設、店舗などにも参画していただいています。

私たちは中部エリア全体をほぼカバーする形で交通を中心としたレジャーや生活サービス事業を担っていますが、今後は地域の事業者と連携を一層強め、移動の動機や魅力と一緒につくり上げながら交通需要を拡大していきます。情報検索、チケット予約・決済の機能についてもこれからさらに

進化させていきたいと考えています。

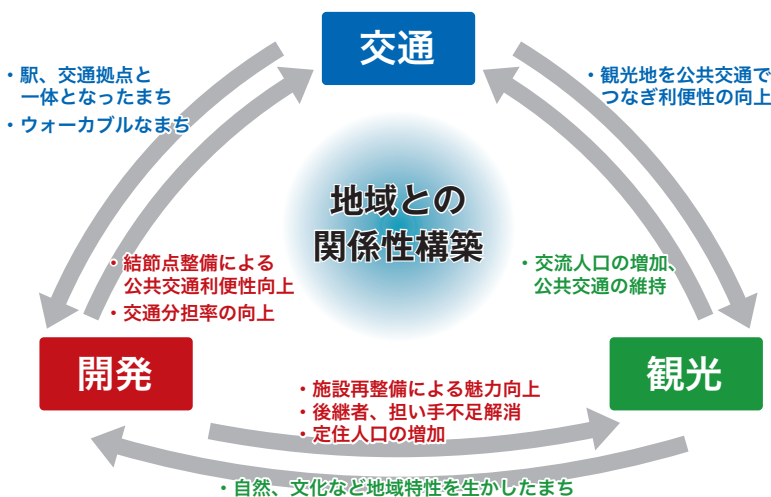
——グループとして事業を行っている各地域ではその特性を生かしながら持続的な活性化に向けた取り組みをされているかと思えます。

高崎 私たちにとって、地域との関係は最大の資産です。沿線を中心とした各地域との関係を、未来を見据えてより強固で良好なものにすべく、2022年4月に地域活性化推進本部を新設しました。特に交通・開発・観光の3分野がそれぞれの事業だけで完結させることなく、三位一体となった包括的なまちづくりを基本方針に掲げ、地域とともに発展・成長していく企業として、各地域で多くのことに取り組んでいきます。

——具体的にはどのようなことを手掛けていらっしゃいますか。

高崎 鉄道では、名鉄岐阜、東岡崎、神宮前など拠点駅の再開発を進めます。交通の結節点としての機能強化に加え、駅周辺の資産を活用して商業施設やオフィス、ホテルなど総合的な開発を行います。地域性を感じる要素を盛り込むなど、エリアの玄関口である駅とその周辺の存在の掛け合わせによって地域全体が良くなる形を考えています。

■三位一体となった包括的なまちづくり



——中部エリアには観光地も多くありますが、観光施策についてお伺いできますか。

高崎 関東や関西と比べると、中部エリアの観光地は全国的な知名度が高くありませんが、観光に適した自然や文化、歴史的な資源を多く持ち合わせているので、今後はそういった特徴を生かし、発信や差別化をしていくことが必要です。具体的には、中部エリアの観光施策として「こまち観光」と「山岳リゾート」の2枚看板を掲げたいと思っています。

東京は個性的で面白いまちが宝石箱のように詰まっっていて、周辺には横浜や鎌倉というまちがあるなど、傑出している。関西には京都・大阪・神戸・奈良という著名な観光都市がある。それらに比べると中部圏には一大観光都市はないものの、当社沿線には豊かな文化や個性的な魅力を持つ中小の観光都市が多くあります。けれども、中部エリア以外から見ると注目される機会がまだ多くありません。これらの都市を私は「こまち」と呼んでおり、各市町の振興や活性化を図るとともに、魅力を高めながら「こまち観光」を総合的に発信したいと考えています。

——犬山市は犬山城などに加えて、名鉄グループが博物館明治村、日本モンキーパークなどを開設して観光面を切り拓いてきた歴史もあり、現在も観光地としてかなりにぎわっています。

高崎 はい。当社も十数年かけて、自治体とともに犬山城と周辺のまちなか観光をかなり盛り上げてきました。最近では若い女性の観光客も増え、平日も多くの方が訪れてくださるようになりました。一方で、現状では日帰り観光が中心ですので、遠方から訪れていただくような、犬山市とも連携しつつ、先ほど申し上げたような三位一体型で取り組むことにより、宿泊滞在型の観光都市にしていこう。そして犬山モデルを参考に、岡崎や半田など各市町の魅力を高めていきたいと考えています。

もうひとつの「山岳リゾート」も中

部圏ならではのものです。当社グループは北アルプスの新穂高と中央アルプスの駒ヶ岳でロープウェイ事業を行っています。山麓や周辺地域を含めて活性化していくことで、いずれは世界水準のリゾート地にしていきたい。さらに、「こまち観光」と「山岳リゾート」を形成していくためには、中部圏で広域周遊できるような仕組みづくりが必要であると考えています。

——名鉄は地方部にも多く路線を持っています。人口減少や少子高齢化を背景に全国的にも地方路線の運営は厳しい状態にあります。お考えをお聞かせいただけますか。

高崎 私たちの路線網は広域で距離が長く、地方部では経営的には厳しい路線も抱えながら運営しています。既に自治体と協議を行っている線区もありますが、必ずしも廃線を前提にしているということではありません。基本的にはクルマ社会から公共交通が活躍する社会になることが理想であり、それを構成する公共交通ネットワークは維持したいと考えていますので、鉄道であれば上下分離のような鉄道のあり方に関する議論が必要で、BRT (Bus Rapid Transit) や路線バス、コミュニティバスなど多様な交通手段の活用を検討していく可能性もあります。グループで公共交通のフルラインを持つっており、地域の交通でもそれを生かせるので、地域と真剣な議論を重ねることで模索しながら最適解を見

出していくことが必要だと考えています。

——他の地域でも実践していますが、BRTなどに転換して、運行の頻度やルートの中で利便性を向上するなど、地域の姿に適した交通の可能性はあるかと思えます。

高崎 例えば、私たちのグループ会社である宮城交通が宮城県でJRR東日本の委託を受けて、気仙沼線BRTを運行しています。東日本大震災で被災して、鉄道での完全復旧が難しかったので、軌道敷を生かしてBRTに転換しての復興になりましたが、地域の方々には、利便性が高まったと喜ばれているそうです。私たちのエリアの中でもそういった取り組みを一つの事例として参考にしたいと思います。

■都市として位置付けが変わる名古屋

——インバウンドが回復基調にありませんが、中部国際空港へのアクセスは名鉄グループの鉄道やバスが担っており、今後さらに利用者が増加することが予測されます。またリニア中央新幹線が品川〜名古屋間の開業を控えています。品川〜名古屋間の超高速鉄道によって、名古屋という都市の位置付けが大きく変わるうとしています。その中で名古屋鉄道がグループ一体となって、どのようなまちづくりを構想されているのかお聞かせください。

高崎 時速500kmのリニア中央新幹



新穂高ロープウェイで運用されている日本で唯一の二階建てゴンドラ

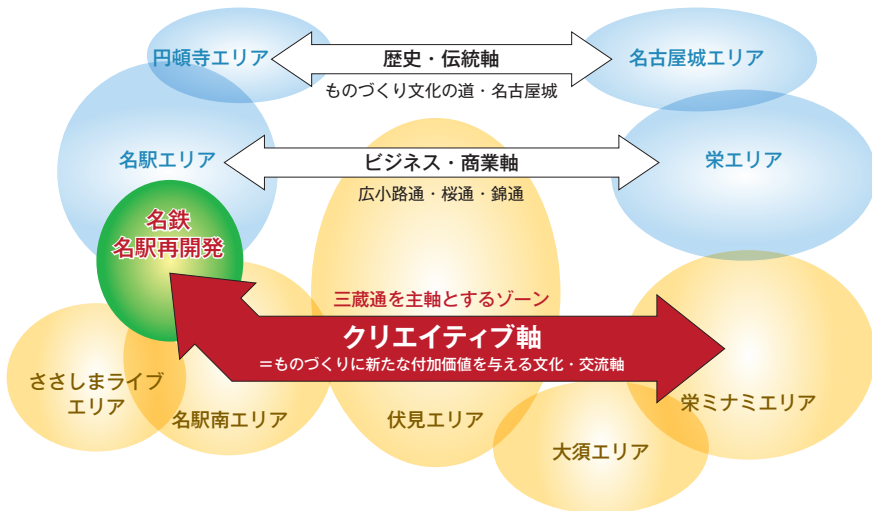
線では品川〜名古屋間の所要時間は約40分に短縮されます。それによって首都圏と中部圏と関西圏の三大都市圏が一体化し、巨大経済圏を創造していくというのが国のスーパーメガリージョン構想です。名古屋は中央に立地することになり、120分圏人口は品川を超えて最大となります。名古屋が非常に利便性の高い都市になることは大きなプラス要素だと捉えています。その一方で、時間距離の短縮によって関東や関西の巨大な都市圏に吸収されてしまうストロー現象に対しての危機感もあります。名古屋の都市としての独自性を確立し、さらなる成長戦略を描きたいと思えます。

——名古屋経済圏の独自性とはどのよ

特集：グループ一体となった沿線・地域の活性化

【生活と観光の両面から展開する名古屋鉄道の取り組み】

■名駅再開発と都心3軸



うなものでしょうか。
高崎 まず「ものづくり」として世界で指折りのエリアであることです。これはストロー効果で吸収されることではないので、ものづくりをベースにしながら、これからも経済の発展を遂げていく中で、名古屋という中心都市がどういう役割を果たせるか。そのためには都心部ではどのようなまちづくりを行うべきかを考えていきたい。
 現状では豊田市も含めて西三河がものづくりの集積エリアであり、名古屋

は圏域の中心でありながら、それを業務的に支援したり、西三河地域で働く人々が暮らすまちとなっており、ものづくりをリードするというよりも下支えするような役割です。
 ものづくりをベースにした地域経済の成長戦略を描くには、ものづくりに付加価値を与えて発展させ、イノベーションを起こすようなクリエイティブな人材が集まり、刺激し合う都心部に変貌しなければなりません。名古屋はスタートアップの取り組みで少し出遅れていたのですが、愛知県が国内最大級の大規模なスタートアップの支援施設「STATION Ai」（2024年開業）をつくり、クリエイティブ人材を都心部に呼び込もうとしています。

——その中において再開発が予定されている名鉄名古屋駅（名駅）が重要な役割を果たすことになると思いますが、再開発の構想をお伺いできますか。
高崎 私たちもクリエイティブで魅力的な人材が集積し、多くの人々が訪れるような都市軸を形成し、またその玄関口となるように、名鉄名古屋駅とその周辺の再開発を構想しています。
 現在の名古屋都心部におけるビジネスの中心軸は、JR名古屋駅前の高層ビル群から東側にある繁華街の栄とを結ぶエリアとなっています。
 一方で、南側に位置する名鉄名古屋駅周辺や貨物鉄道の駅であった旧笹島駅跡地から生まれた「ささしまライブ」という新しいまちから栄の南側と結ぶエリアをクリエイティブ軸として位置づけて新しい都心軸をつくらうとしています。

栄の南側は商業施設が多いのですが、近隣にある大須エリアは神社仏閣が多く古い歴史があるほか、下町を感じさせる独特の雰囲気を持つ名古屋ならではの光景が広がっています。その先に「STATION Ai」が開業しますので、多様な人々やものが融合するまちとなっていくと思います。
 大都市としての玄関口は既に名古屋駅の北側にある程度整備されていますので、今度は私たちが名古屋らしさを打ち出しながら、新たな都心部のまちをつくっていきたくと考えています。
 ——そのためにも空港アクセスの利便性強化や交通拠点としての機能強化を図るタミナル整備は必要ですね。
高崎 ええ、現在の計画では名鉄名古屋駅の駅機能を開業するのは2030年頃を目標としています。名鉄名古屋駅のホームは現在、2線で狭隘な中で輸送サービスを提供し、非常に高度なノウハウで運用しています。けれども今後航空需要の回復やリニア開業で地域外からの利用者が増加することを考えると、やはり安全性や利便性の向上が必要だと思います。この地域の交通分担率を上げるためにも、まずは中心駅が良くなければいけない。地域からの要請にも応えて駅を約1・7倍に拡張し、4線に拡大することで、分かりやすく使いやすい駅にしていきたいと考えています。
 駅前広場や乗り換え空間の整備など駅周辺も変わっていきますが、この街区は私たち以外の地権者の方々もいらつしやいますので、皆さんと協議を重ねつつ、リニア開業時期も考慮しながら進めていきたいと考えています。
 名古屋の都市圏がこれからも持続的な成長を図っていくうえで非常に重要なプロジェクトですので、全体を見ながら開発に取り組んでいきたいと思えますし、交通と併せながら都市開発を主導できる事業者になっていきたいと思えます。

現在の名古屋都心部におけるビジネスの中心軸は、JR

現在の名古屋都心部におけるビジネスの中心軸は、JR

