

No.
27
2008

夏
SUMMER
号

◎特集
大手民鉄 支線存続の取り組み
「近鉄伊賀線・養老線 上下分離による新たな出発」

みんな

環境への取り組み①

鉄道は「人と環境にやさしい交通機関」として知られていますが、さらに環境負荷を軽減しようと、省エネルギー機器の導入などさまざまな対策を実施しています。

西武鉄道

【環境配慮型蓄電装置】

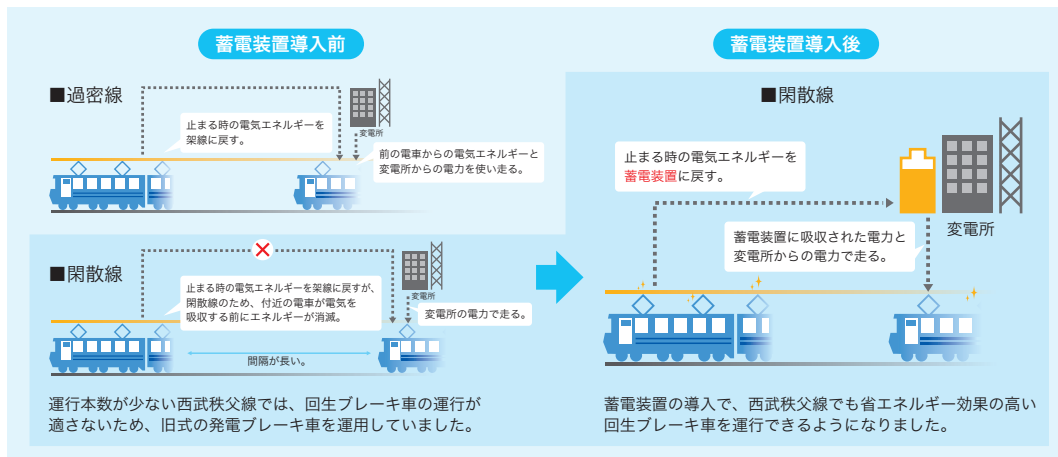
西武鉄道株式会社では、昨年の12月3日より、西武秩父線の吾野・正丸それぞれの変電所に（財）鉄道総合技術研究所が開発した最新の「環境配慮型蓄電装置（電気2重層キャパシタを用いた回生電力貯蔵装置）」を国内で初めて導入、運用しています。

この「環境配慮型蓄電装置」の特徴は、活性炭やアルミニウムなどを主原料とする電気2重層キャパシタを採用、従来のリチウムやニッケル水素などを使った蓄電システムと比べ、リサイクル性が高く、地球環境に配慮した仕様となっていることです。また、寿命が長くメンテナンス性に優れていることも、大きな特徴となっています。

西武秩父線の運行車両をすべて回生ブレーキ車に切り換えた場合、2変電所のCO₂削減量は最大で165t/年、省電力は400MWh/年になります。これは一般家庭の消費電力に換算すると115軒分/年にも相当します。

回生ブレーキ車の省エネルギー効果

鉄道車両は、駅等でブレーキをかけるときの運動エネルギーを電気エネルギーに変換し、架線を經由して、ほかの車両に電力として供給する「回生ブレーキ方式」を採用しています。これにより省エネルギーに貢献しますが、電気エネルギーは溜めることができないので、ほかの電車がいないとき、電気エネルギーは熱エネルギーとして消費されることになります。





② **みんなつだより — 環境への取り組み①**
西武鉄道「環境配慮型蓄電装置」

基調報告④ — 鉄道の未来学

④ **地方鉄道と持続可能なまちづくり**

●和歌山大学 経済学部准教授 辻本勝久

特集／大手民鉄 支線存続の取り組み

[近鉄伊賀線・養老線 上下分離による新たな出発]

TOP INTERVIEW

⑧ **三位一体で
地域に根ざした鉄道をつくる。**

●近畿日本鉄道株式会社 取締役副社長 鉄道事業本部長
(養老鉄道株式会社 取締役社長) 野口満彦

REPORT

⑫ **鉄道は、
地域みんなで支える。**

●近畿日本鉄道株式会社 鉄道事業本部 企画統括部 計画部 課長
佃 侑吉郎

●伊賀鉄道株式会社 取締役 鉄道営業部長
宇津井隆男

INTERVIEW

⑬ **鉄道事業者任せではなく、
地域の甲斐性で助け合いたい。**

●伊賀市長 今岡睦之

CLOSE UP

⑱ **地方鉄道の再生・活性化を
総合的に支援**

「鉄道事業再構築事業」の新設

●国土交通省 鉄道局 都市鉄道課長 濱 勝俊

鉄道とまちづくりの連携

第1回

⑳ **横浜駅・点字マップ作成による
「まちのプロモーション事業」**

●相模鉄道株式会社 鉄道カンパニー事業統括部 事業統括課長 小川昌夫

連載② — リレーエッセイ

㉑ **「ロマンスカーの旅」**

●作家 三浦しをん

連載③ — 鉄道と映画

㉒ **「今夜、列車は走る」**

●財団法人運輸政策研究機構 会長 羽生次郎

連載④ — 民鉄紀行

㉓ **京浜急行電鉄 空港線 [京急蒲田～羽田空港]
大師線 [京急川崎～小島新田]**

●脚本家 田中ひろみ

連載⑤ — 大正・昭和の鳥瞰図絵師 吉田初三郎の世界

㉔ **目黒蒲田電鉄東京横浜電鉄沿線名所案内**

●首都大学東京非常勤講師 藤本一美

みんな
夏号
SUMMER
CONTENTS
No.
27
2008

©日本民営鉄道協会とは？

昭和42年に社団法人として設立され、72社の民営鉄道会社で組織されています。
輸送力の増強と安全輸送の確保を促進し、鉄道事業の健全な発達を回り、もって国民経済の発展に寄与することを目的とした活動を行っております。
なお、JR各社や公営地下鉄などは加入しておりません。

鉄道の未来学

地方鉄道と持続可能なまちづくり

地方鉄道が次々と廃止されている。持続が廃止か、揺れる最中の鉄道も少なくない。しかしその一方で、地域と鉄道事業者が一体となり、新たな「鉄道が走るまちづくり」に取り組む事例もある。鉄道はなぜ必要なのか——鉄道のその存在価値とまちづくりを考える。

和歌山大学
経済学部 准教授
辻本勝久
Katsuhisa TSUJIMOTO

専門分野：交通政策・交通計画 交通ネットワークと地域の発展に関する社会・経済的研究を主とする。広島大学博士課程修了。2003年より現職。日本交通学会、土木学会、世界交通学会（WCTR）、日本地域学会、航空交通研究会に所属。

1. はじめに

2000年3月の鉄道需給調整規制撤廃から08年5月までに廃止された鉄軌道は29路線、約605kmに上っている（以下では鉄道と軌道を合わせて鉄道と表記する）。東京から兵庫県の明石までに相当する鉄路が、わずか8年間で消えていったことになる。地方の鉄道を取り巻く環境は厳しさを増しているが、鉄道には持続可能な地域づくりの中心としての大きな役割がある。本稿では、地方の鉄道とまちづくりの現状を概観した上で、地方の鉄道の社会的価値について考え、その維持や活性化に向けた方策を論じたい。

2. 地方の鉄道とまちづくりの現状

わが国では社会の自動車依存化が

着実に進行している。1960年に約14・5万台であった国民1000人あたりの自動車台数は、70年に169・5万台、80年に323・4万台、90年に466・8万台、2000年に572・4万台となり、05年には592・4万台に達した。人キ口で見た自家用乗用車の国内旅客輸送分担率は50%を越え、鉄道のそれは30%以下となっている。このような中、少子化の進展もあって、地方の鉄道の経営環境は厳しさを増している。2005年度において、わが国で地方鉄道を運営する事業者のうち、約6割が輸送密度3000人未満であるが、このうち営業損益が黒字の事業者は約7%であり、輸送密度3000人以上（約65%が黒字）との違いが顕著である。また、旧近畿日本鉄道伊賀線や養老線、旧南海電気鉄道

貴志川線（現在は順に伊賀鉄道、養老鉄道、和歌山電鐵）のように、大手民営鉄道の末端区間の中にも、厳しい環境に置かれたところがある。社会の自動車依存化と同時に進行してきたのが、都市の郊外拡散である。多くの大都市では駅前などに形成された既存の市街地が衰退する一方、自動車によるアクセス性に優れた郊外のロードサイド型商業集積が厚みを増し、居住機能、業務機能、行政機能、大学機能、医療福祉機能といった様々な都市機能も郊外へと移転した。都市圏人口55万人を数える和歌山市の中心商店街ですら、日曜日の正午過ぎという絶好の買い物タイムにして、写真のような有様である。中小企業庁の全国調査によると、「衰退している」「停滞しているが衰退する恐れがある」と答え

た商店街は70・3%に上る。

3. 地方の鉄道の社会的価値

このように、需要の小さな地方の鉄道は採算が取りにくく、駅前などに広がる市街地も閑散とした状況である。採算の取れない鉄道やシャッター街など不要ではないか、との早まった結論も聞こえてきそうである。しかし、持続可能な地域づくりに果たす役割という観点から地方の鉄道や市街地の価値を評価するならば、結論は全く違ったものとなるであろう。

「持続可能な地域」には様々な定義が考えられるが、ここでは宇沢に倣い、自然環境の保全と社会環境の安定的維持、経済発展の3つを鼎立させる地域であると考える。その上で自動車に

依存した拡散型まちづくりの持続可能性を、まず環境面から考えてみよう。IPCC（気候変動に関する政府間パネル）によると、最近12年間（1995-2006）のうち11年間は、1850年から現在までの間で最も暖かかった。また、20世紀半ば以降に観測された世界平均気温の上昇の大部分は人間活動による温室効果ガスの大気中濃度の増加によってもたらされた可能性が非常に高い（90%以上）。地球温暖化は生態系にもわれわれ人間の生活にも多大な影響を及ぼす。例えば海水温度の上昇は1990年代半ば以降のハリケーン発生件数を40%増加させ、異常気象による2000年の死者数は15万人に達し、このまま放置すれば30年後には死者が倍増する恐れがある。また、EU（欧州連合）は、地球温暖

化が水や食料をめぐる対立や、数百万人規模の環境難民の発生と移住先での紛争等を引き起こすなど、安全保障上の大きなリスクにもなり、その経済的なコストは世界全体の国内総生産の20%に上るとしている。このような気候変動に自動車依存型の社会構造は大きく関与している。わが国が排出する温室効果ガスの約95.1%までもが二酸化炭素であり、そのうち実に17.4%が自動車由来となっている（05年度）。都市の人口密度と1人あたりガソリン消費量との間には負の相関関係があり、都市が低密に拡散すればするほど環境への負荷は大きくなる。世界人口の約4.6%を占めるに過ぎない米国が、世界の交通エネルギー総量の約32.3%を使用し、交通からの二酸化炭素発生量で見ても世

界の約35.5%（02年）を占めていることから考えても、自動車依存型の社会が環境面から見て決して持続可能とは言えないことがわかるだろう。バイオ燃料の普及促進等の自動車単体対策や交通流対策等も大事であるが、人キロやトンキロあたりの二酸化炭素排出量が少ない鉄道の利用促進も同様に重要である。次に社会面から見てみよう。わが国の自動車1億走行キロあたりの死傷者数は、06年現在で144.8人であり、91年の125人を谷として増加傾向にある。鉄道の1億人キロあたり死傷者数は0.20人（06年度）であり、自動車との安全性の差は明白である。交通安全面で近年社会問題化しているのが、高齢者が引き起こす事故件数の激増（ここ15年間で3倍以上）である。免許保有者10万人あたりの交通事故・死亡事故（第一当事者）件数を年齢層別に見ると（図1）、運転中に死亡事故を引き起こす危険性は65歳以上で急が増える。この図には出ていないが、70歳以上の免許保有者10万人あたりの死亡事故件数は11.11件にもなっている。16～24歳の10万人あたり死亡事故件数も非常に多い。運転免許を保有する認知症高齢者は約30万人に達している。80～90年の人生のうち、比較的安心して運転できる期間はせいぜい40年ほどなのである。生活の質を向上させるためにも、各交通手段の安全性

和歌山市の中心商店街の状況
(2008年4月の日曜日の正午過ぎ)



北ぶらくり商店街。かつてこの中心商店街には路面電車が通じ、遠方からも多数の買物客を集めた。



中心市街地活性化の目玉として開店した大型商業施設内。鳴り物入りで開店したはずが…。

を高める努力とともに、より安全な手段である鉄道の利用へと誘導する取り組みが不可欠である。運動不足による健康問題への対策としても、鉄道利用の促進は有効である。厚生労働省によると、生活習慣病の予防のためには週23エクササイズ（「活発な身体活動」）を行うことが推奨される。例えば通勤手段を自動車から鉄道に変え、駅まで小気味良い速度で往復30分歩けば、週5日の通勤で3×5＝15エクササイズの運動になる。これは平泳ぎを1時間半行うのと同等のエクササイズである。水泳やトレーニングのためにわざわざ時間をつくるのは意外に難しいものであるが、通勤中に駅ま

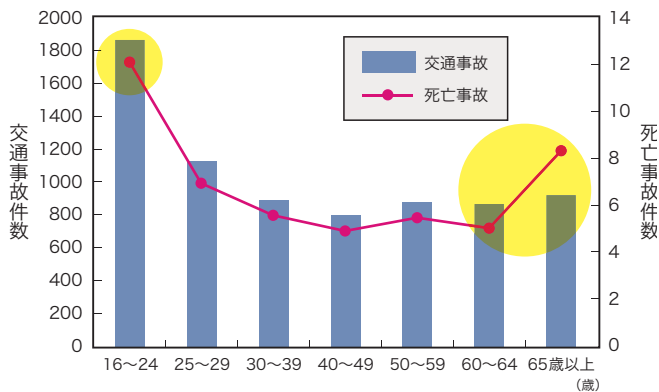


図1 年齢層別免許保有者10万人あたり交通事故・死亡事故件数（第一当事者）
(出典：警察庁交通局「平成19年中の交通事故の発生状況」より作成)

を高める努力とともに、より安全な手段である鉄道の利用へと誘導する取り組みが不可欠である。運動不足による健康問題への対策としても、鉄道利用の促進は有効である。厚生労働省によると、生活習慣病の予防のためには週23エクササイズ（「活発な身体活動」）を行うことが推奨される。例えば通勤手段を自動車から鉄道に変え、駅まで小気味良い速度で往復30分歩けば、週5日の通勤で3×5＝15エクササイズの運動になる。これは平泳ぎを1時間半行うのと同等のエクササイズである。水泳やトレーニングのためにわざわざ時間をつくるのは意外に難しいものであるが、通勤中に駅ま



通学の時間帯は高校生であふれる伊賀鉄道の伊賀神戸駅。

での徒歩や自転車での移動を組み入れてしまえば、生活習慣病予防のための運動を比較的無理なく続けることができるだろう。私事で恐縮だが、筆者の妻もこの4月から通勤手段を自転車と鉄道の組み合わせに変更した。この通勤手段転換の決め手になったのが、自転車通勤と鉄道+自転車通勤のエクササイズ量を比較した結果、「自動車をや

めればこれだけ健康的な生活を手に入れることができるのだ」と彼女自身が気づいたこと、職場の同僚が健康づくりに熱心であったこと、そして毎時2本程度の鉄道便数が確保されていることであった。鉄道や徒歩、自転車での移動すれば、時間がゆっくり流れ、その分、発見や感動も多くなる。楽しみながら適度な運動を行えばナチュラル・

に1万3000人が流出し、その受け入れのための道路や下水道などのインフラ整備等で約350億円の行政費用を要したほか、市街地拡散による道路延長の増加が多額の除雪費負担をもたらしたという。富山市も、人口密度の低下により、住民1人あたりの都市施設の維持・更新費用が加速度的に増加するとの試算結果を出している。富山

キラー細胞（免疫力）が活性化し、ウイルス性疾病やガンの芽を摘み取ってもくれる。人々が健康になれば医療費が削減される。本人にとってももちろん、国にとっても職場にとってもメリットは大きいだろう。

地域への帰属意識が希薄になりがちな今日、駅がコミュニティ再生の中心になり得るという視点も重要である。また、言うまでもないことであるが、鉄道が夢多き若者たちの通学を支えている点にも留意すべきであろう。

最後に経済面から考えてみよう。先に述べたような自動車依存の進展と都市拡散の同時進行は、行政コストの増加といった経済的問題をもたらしている。例えば青森市では、1970年から2000年に

かけて市街地中心部から郊外

市が鉄道を軸としたコンパクトシティ化を進め、伊賀市が上野市駅周辺への都市機能集積を計画しているように、今後は鉄道を持続可能型まちづくりの中心に据えた取り組みが重要になってくる。自動車依存型都市は空間浪費型都市でもある。鉄道を中心に据えたまちづくりを行えば都市空間に余裕が生まれ、都市の魅力向上につながってくる。アスファルト砂漠と化した庭やキャンパスなどの空間を自動車から取り戻そうではないか。家計にとっても、稼働率の低い自動車を2台、3台と買うよりも、1台の自動車と公共交通をうまく組み合わせて生活するほうが結局安上がりになる場合があるだろう。このほかにも、沿道の渋滞を緩和する効果など、採算性では計測できない経済的価値はいくつもある。

4. 地方の鉄道の維持・活性化に向けて

以上で述べたように、鉄道の社会的な役割は非常に大きい。地方の鉄道の維持・活性化に向けた方策はいくつも考えられるが、ここでは社会的価値に関連する2点に絞って論じたい。

まず、社会的価値を分かりやすくかつ徹底的に伝える努力の大切さである。鉄道が「空気のような存在」になっ

な方法が考えられる。万葉線、えちぜん鉄道、和歌山電鐵のように、社会的費用便益分析が鉄道存続の一要因となった事例もある。また、伊賀市が住民や事業所を対象とした多彩なモビリティ・マネジメント（MM）を実施あるいは計画中有るように、地域の民産官学と連携するなどしてMMを展開するのもひとつの有効な方法となるだろう。MMのようなカスタマイズ型あるいは双方向型のコミュニケーションを本格実施しようとするれば相当の手間とノウハウを要するが、同じエリアの公共交通事業者が協力して取り組んだり、地域の大学やNPO等と協力することで、労力が軽減されるだけでなく、複数事業者の情報を一覽できる時刻表や路線図をつくることができたり、鉄道と地域の魅力を同時に提示できるパンフレットを作成できたりといった効果も期待できる。日本民営鉄道協会の『「私とみんてつ」小学生新聞コンクール』のような、学校教育との連携によるMMにも期待したい。沿線自治体の長期計画や交通計画の中に、持続可能型都市形成と絡める形で鉄道の活用を盛り込み、交通・環境・健康・福祉・まちづくり・教育等の政策間連携を強化しながら永続的に取り組む、といった仕組みを構築できれば最高である。

社会的価値の伝え方においては、和歌山電鐵の手法が大変参考になる。06年度に輸送人員で前年度比110%というV字型回復を遂げ、07年度も同100.2%と好調な和歌山電鐵貴志川線の勢いの源泉のひとつに、「いちご電車」や「おもちゃ電車」、猫のスーパー駅長「たま」などによる話題づくりの巧みさがある。「たま」の人気は凄まじく、ついにはフランスの女性監督がドキュメンタリー番組の撮影に訪れたほどである。和歌山電鐵ではこの他にも沿線住民などが参加する「貴志川線運営委員会」の定期開催、同線活性化に貢献した団体に対する表彰、パーク・アンド・ライド用の駐車場の設置など様々な取り組みを行ってきており、地域住民や自治体も様々な活動を活発に展開している。今や沿線に「いちご電車」を知らない園児はいないだろう。園児に限らず、貴志川線を「かわいい」「乗りたい」「守りたい」と思う人がどれだけ増えたことだろうか。和歌山電鐵は「持続可能なまちづくりと貴志川線の役割」といったような大上段に構えた伝え方をしているわけではないが、「たま」や「おもちゃ電車」に惹かれて貴志川線に関わる中で、その本当の社会的価値が見えてきた、という地域住民も多からう。

次に、鉄道の社会的価値に応じた公共投資の拡大である。わが国の鉄道整備財源は、08年度予算における国の公共事業費約6.7兆円のうちのおよそ1096億円であり、比率にして約1.6%に過ぎない。これに対して道路整備には1兆4800億円あまり、率にして約22.0%もの予算がついている。鉄道は05年度においても国内旅客輸送の27.7%（人キロベース）を分担しており、地球環境などへの貢献も考えれば、1.6%という比率はあまりに少ないのではないか。全国で05年度に執行された道路事業費は、国と地方公共団体の負担になるものが約7兆5000億円であり、これに農道・林道の事業費や、各高速道路会社の事業費等を加えればさらに大きな額となる。わが国の道路整備水準は、可住地面積あたりの距離で断トツの世界一、人口あたりの距離でもドイツ、イタリア、英国と同等以上の水準にあり、主要道路の舗装率や国道の4車線化率でも先進国に相応しい水準に達している。8年間で605kmもの鐵路が消え、中小民鉄や大手事業者の支線が不採算に苦しむ中で、農道・林道は05年8月までのわずか1年間だけで約1560km（幅員4m以上に限っても約810km）延びており、その整備に要した費用は数

千億円規模と推測される。地方では「公共交通が環境や健康にやさしいことはわかるし、利用したいのはやまやまなのだが、こうも便数が少なく運賃も高くては…」新しくできた商業施設の前など、欲しいところに駅がない」といった声をよく聞く。伊賀鉄道も郊外の大規模ショッピングセンターの前を素通りしている。鉄道の安全性や利便性をさらに高めるためにも、鉄道の社会的価値の大きさに応じて、財源の配分先を抜本的に見直すべきではないか。

5. おわりに

国の宝を国宝といい、家の宝は家宝とされる。地域の宝は「地宝」である。環境・社会・経済の鼎立する持続可能型まちづくりの中心となりうる地方の鉄道は、まさに「地宝」だと言えよう。地域の宝である鉄道は、愛されることで輝きを増し、その光は必ず地域の未来を明るく照らすはずである。

(1) 貨物鉄道と鋼索線、未開業線および後継事業者に継承された路線を除く。
 (2) ここでは『数字でみる鉄道2007』の「地方交通の概況」に掲載されている事業者のうち、輸送人員データのある114事業者を対象とした。
 (3) 国土交通省鉄道局監修『数字でみる鉄道2007』。
 (4) 中小企業庁「平成18年度商店街実態調査」。
 (5) 宇沢弘文『地球温暖化を考える』(1995)、pp.204-205。
 (6) IPCC, *Climate Change 2007: Synthesis Report*, p.39
 (7) Mark A.Saunders and Adam S.Lea, *Large contribution of sea surface warming to recent increase in Atlantic hurricane activity*, Nature, Vol.45, 31, pp.557-560, 2008.
 (8) WHO, *Climate and Health*, 2005.
 (9) 2008年3月12日付日本経済新聞朝刊。
 (10) 温室効果ガスインベントリオフィス編『日本国温室効果ガスインベントリ報告書』、2007年5月。
 (11) UN, *Monthly Bulletin of Statistics*, Online - January 2007.
 (12) International Energy Agency, *Energy balances of OECD countries*.
 (13) 環境省総合環境政策局『環境統計集』平成19年版。
 (14) バイオ燃料の普及は食糧価格高騰の一因になっている。
 (15) 警察庁「平成19年中の交通事故発生状況」。
 (16) 国土交通省『鉄道輸送統計年報』より算出。各年度の運転事故による死者数を旅客輸送人キロで除して算出している。
 (17) 警察庁の推定。所正文『高輪ドライバー-激増時代』、学文社、2007年。
 (18) 厚生労働省「健康づくりのための運動指針2006～生活習慣病予防のために～」。
 (19) 大島清『歩くとなぜいいか?』、PHP文庫、2007年。
 (20) 日本商工会議所「コンパクトシティ」-青森市の事例-」http://www.jccir.or.jp/machi/h050218saomori.html
 (21) コンパクトなまちづくり研究会「コンパクトなまちづくり事業調査研究報告」、2004年。
 (22) 農林水産省資料 http://www.maff.go.jp/www/info/bunrui/bun08.html#nen6



近畿伊賀線・養老線 上下分離による
 特集
 大手民鉄
 支線存続の
 取り組み

三位一体で 地域に根ざした 鉄道をつくる。

平成19年10月1日、近畿日本鉄道株式会社（近鉄）が運営していた伊賀線・養老線が「伊賀鉄道株式会社」「養老鉄道株式会社」として新たなスタートを切った。

近鉄は第三種鉄道事業者となり線路など鉄道施設を引き続き所有・管理し、第二種鉄道事業者として設立された新会社2社が両線の運営を行っている。

近鉄が採ったこの上下分離方式は、全国初の形式として注目されている。

新体制発足までの経緯と今後について、近畿日本鉄道株式会社野口満彦取締役副社長にお話をうかがった。

近畿日本鉄道株式会社
 取締役副社長 鉄道事業本部長
 （養老鉄道株式会社 取締役社長）
野口 満彦
 Mitsuhiko NOGUCHI

写真提供●近畿日本鉄道株式会社
 文●茶木 環（ジャーナリスト） 撮影●織本知之

三位一体で支える鉄道

——最初に、伊賀線・養老線の運営状況がどのようなものだったのか、教えていただけますか。

野口 近鉄は500キロ以上の線路を持っており、本線から枝分かれした支線が幾つかあります。

伊賀線・養老線は、輸送人員のピーク時においても黒字になったことがない路線で、平成18年度で伊賀線は4億700万円、養老線は12億7900万円の経常赤字でした。

当社では、赤字である路線について対策を講じていますが、この2線については早くからさまざまな取り組みを実施してきました。従業員数を削減するため、平成6年からワンマン運転を実施していますし、駅の無人化も同時に進めて伊賀線は14駅中10駅を、養老線については27駅中18駅を無人駅にしました。また、鉄道工事は通常、夜間に行うのですが、コスト高になりますから、お客さまにもご協力をお願いし、電車が運行できない間はバスで代替して、昼間施行に切り替えるなどしていました。

このように、あらゆる施策を行ってきたのですが、2線の赤字を解消することはできませんでした。

こうした赤字の支線経営は、本線からの補助で賄います。ところが、本線自体の利用客も減少してきており、近

鉄という大きなネットワークの中で維持することも厳しくなってきた、そういう状況下にありました。

——背景には平成12年度の鉄道事業法の改正もあったのでしょうか。

野口 この法改正で、参入と退出（廃止）についての規制が大幅に緩和されました。当社も、法の改正を受けて赤字路線の対策に乗り出したわけですね。

赤字の割合が大きかった北勢線から検討を始めました。当社は、北勢線について「廃止」という前提で自治体に申し入れ、2年ほど協議を続けました。しかし、地元の「残したい」という強い希望と自治体の支援で、平成15年に近鉄から三岐鉄道に営業譲渡することで存続が決定したのです。

この時、お客さまは鉄道が残るならと運賃の値上げを納得し、自治体は補助の実施を決めました。営業譲渡という結果になりましたが、鉄道事業者と利用者と地元自治体の三位一体で鉄道を支える、北勢線を残すことができたのです。

——伊賀線と養老線の存続に、その経験を生かされたのですか。

野口 ええ。伊賀線も養老線も1000年近い歴史を持つ鉄道線です。直ちに廃止を申し入れるのではなく、自治体に相談を持ちかけ、より良い方法を検討していこうと考えました。北勢線のように、三位一体で支えられないかという思いがあったからです。

会議体をつくり、自治体は、伊賀線が三重県伊賀市の1県1市、養老線が三重県と岐阜県の2県3市4町、中部運輸局と当社という構成で始めました。

会議は、当社が両線の状況を説明し、このままでは維持できないという現実を率直にお話することからスタートしました。利用促進やバス代替についても議論を重ねていきました。我々は企業として営業価値を考えざるを得ないわけですし、地域の皆さんは廃止されたいという心情的なものも強い。ぶ

つかる場面も当然ありました。地域の皆さんの鉄道に対する熱い思いと我々鉄道事業者の自負と責任、鉄道を何とか守りたいという気持ちと同じです。地域における鉄道の意義というものに対する理解を、両者が深めていった議論だったと思います。

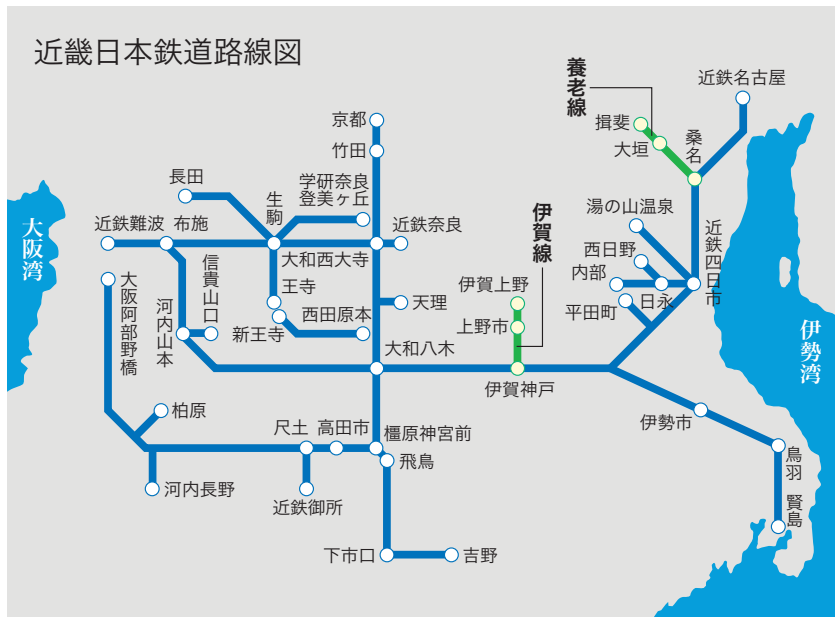
2年半を費やして、最終的に運賃を中小民鉄並みに値上げする、赤字の一部を自治体に補助していただくことに合意を得、北勢線と同じように地元自治体と利用者、そして我々鉄道事業者の三者で鉄

道を支えていくことになりました。

伊賀線・養老線の赤字体質は変わらないうえですが、当社としては本線からの補助を軽減できます。超長期的な判断は難しいけれども、近鉄という大きな鉄道ネットワークの中で何とか維持できるのではないかと、赤字でも残すという判断を下したのです。

——大手民鉄が赤字の支線を持つことには、実際にはどのような苦労があるのでしょうか。

野口 鉄道運賃については「一鉄道事





大垣駅で開催された「養老鉄道株式会社発足式典」。

業者について一つの運賃体系」という決まりがあります。ですから、閑散路線であっても特別な運賃設定はできません。大手事業者の基本運賃は安く、定期の割引率は高く設定されています。お客さまの立場で申し上げれば、都市部と同じサービスを享受されていることにもなります。中部地方には中小民鉄が15社ほどありますが、当社の支線と財務内容が同条件の他社とを比較してみると、営業費用がほぼ同じであるのに対し、営業収入については当社支線がかなり低いというのが現実です。

また、中小民鉄には、鉄道軌道輸送高度化事業費補助をはじめとする国のさまざまな補助制度が適用されます。大手にはそういうものはありません。赤字の支線であっても同一運賃でなければならぬ、公的な補助制度が適用されない。大手には大手なりの苦しさがあるということです。

全国初の上下分離スキーム

——新体制のスキームは、非常に画期的なものでした。

野口 ええ。地元自治体と利用者、鉄道事業者が三位一体で支えるということを具現化するための、新しい事業形態です。

伊賀線・養老線について、近鉄が第一種鉄道事業を廃止し、第二種鉄道事業となる伊賀鉄道株式会社、養老鉄道株式会社を設立する。近鉄は第三種鉄道事業者となる。下は従来通り近鉄が持ち、上は新会社で運営する上下分離方式です。新会社の養老鉄道は近鉄資本100%、伊賀鉄道は近鉄が98%、伊賀市が2%出資しています。

先ほどお話ししましたように、近鉄運営のままでは、地元自治体の支援を受けることが

できず、公的な補助も適用されません。伊賀鉄道、養老鉄道としてであれば、それが可能となります。また、運賃についても、単独の運賃体系をつくることができます。

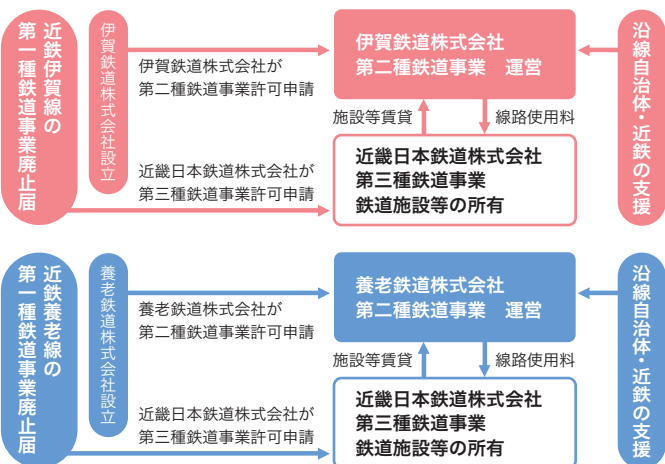
また、近鉄が第三種鉄道事業者となったことについては、二つの理由があります。一つは、新会社に線路等の資産を譲渡することは、有償であれば新会社の負担が大きい、無償であれば近鉄にとって損失になる、どちらも非常に困難だったということです。もう一つは、鉄道施設の維持や保守など、安全に関しては、近鉄のノウハウをこれまで通り活かしましょうということです。緊急時の対応や、橋梁など大きな構造物についての将来的な課題もあります。近鉄が新会社の運営においても参画し、責務を負い続けることで、利用者の皆さんに安心してご利用いただけるようにしたいと考えました。

——伊賀鉄道、養老鉄道の運営となつて、どのような点が変わられましたか。

野口 私自身、養老鉄道の社長として何より思うのは、より地域に根ざした鉄道会社ができたといいことですね。また、フットワークが軽くなりました。

地元を本社を置いていて、地域の実情や声を間近で見聞きでき、それを受けた迅速、的確な対応がしやすくな

伊賀鉄道・養老鉄道 上下分離導入スキーム



になりました。

例えば、何か地域のイベントがあったら「臨時電車を出してほしい」といったご要望をいただいた場合でも、対応しやすくなったと思います。

社員のモチベーションも、これまで多くの路線に目を向けていたものが、ただ一つの路線に特化できるようになり、また世間からの注目度も上がったことで、向上したように見受けられます。企画切符や近鉄にはない定期券の設定など、いろいろなアイデアや企画がこれまでよりも出てくるようになりました。

——地元の方々の反応はいかがですか。

野口 廃止ではなく鉄道が残ったという

す。沿線市町では、利用促進のキャンペーンを実施したり、鉄道を利用した地域のイベントを開催するなど、鉄道の活性化に本当に真剣に取り組んでくださっています。

また、鉄道の活性化はイコール地域の活性化で、一過性ではなく継続的な取り組みが必要です。定期的に意見交換の場を持って検討を重ねているのですが、今後については、観光振興がひとつのポイントになるのではないかと考えています。伊賀鉄道、養老鉄道の沿線は、観光資源が豊富です。これらを活かす観光施策を、線単位ではなく、近鉄のネットワークとリンクさせながら打ち出していきたいと考えています。

今後の地方鉄道事業

——新運営形態になって約7カ月（取材時）、現状はいかがでしょう。

野口 昨年の10月にこの体制でスタートして、ほぼ想定通りに進捗しています。伊賀線・養老線、合わせて16億円の赤字額がほぼ半分に縮小する見通しです。運賃値上げでお客さまにご負担いただいた分と地元自治体からの補助で、半分にまで縮小できました。半額に縮小した赤字分は、これまで通り、近鉄が持ちます。

ただ、赤字構造自体が変わりはなく、人口の減少や地域経済の縮小等、今後については不安材料もあります。

新しいスキームをつくって現時点ではうまく運営していますが、将来的にはどうなのか。本線から補助することで、数年は問題ないと思います。ただその先、将来について、安定的な運営を維持し続けることは、難しくなってくるだろうとも思っています。

——そうしますと、今後はどのような可能性を探っていかなければならないのでしょうか。

野口 これは、事業者単位の話ではないだろうと思います。鉄道は「インフラ」としてもっと大きな枠組みでとらえるべきだと思っています。鉄道だけではなく、路線バスも同様で、公共交通体系全般についてどうあるべきかという議論が必要ですよ。

首都圏以外の鉄道は、利用客の減少が続いています。その問題を最も突きつけられているのが地方の鉄道で、このままではさらに苦しくなっていくばかりです。地方の赤字に苦しむ鉄道は、何らかの支援対策を講じなければ廃止を考えざるを得なくなってしまう。

鉄道というものは、目的ではなくて手段です。何かをするために、手段として乗っていただく。ですから、鉄道事業者の発展は地域の経済と連動しているわけです。地域が発展してはじめて、手段としての鉄道が発展する。鉄道バスの問題は、事業者レベルの問題ではなく、地域の問題、国の問題として考えるべきだろうと思います。

平成19年10月に「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律」が施行されました。地域住民も参加し地域全体で交通システムを支える、そのために必要な支援施策を整備した法律です。地方の鉄道やバスなどの公共交通のあり方については、今後、議論が深まっていくのではないかと期待しています。

伊賀鉄道・養老鉄道も、地域の皆さんとどうあるべきかを話し合いながら、維持していきたいと考えています。

——三位一体で支える鉄道というのは、地方鉄道のモデルケースにもなるのではないのでしょうか。

野口 ですから、なんとかこれを、未来永劫とまでは言いませんが、引っ張っていきたくないと願っています。この運営形態で何年続けていけるかという問題が一つの鍵になってきますが、この運営形態でスタートしたことで完結させるのではなく、今後も沿線市町や地元住民の方々と共に活性化を図っていくことが当面の課題で、一方では、常に鉄道事業としての収支、利用状況などを勘案しながら、三位一体で支え続けるためのより良い方策を考えていきたいと思っています。自治体の皆さんとの会議も継続しており、これはぜひとも続けていかなければと思っています。

三位一体の仕組みは、お金だけの問題だけではなく、鉄道に一番必要な「安心と安全」を皆で守っていくということでもあるのです。そういう意味でも、

良いモデルケースであり続けなければと思っています。

——地方鉄道の存在意義を再確認する新たなチャレンジでもありますね。

野口 仮に鉄道を廃止してしまうとうなるのか。地域の公共交通の空白地を本線につくってしまうことになるのです。感情論は別にしても、高齢化が進む社会の中で、鉄道の意義は大きいと思います。

我々は伊賀線や養老線以外にも赤字の路線を持っています。これで終わりはなく、対策を講じていかなければなりません。本線を含めて、鉄道というものを含めて、安定的なものにしていきたいと思っています。



近畿日本鉄道株式会社
 取締役副社長 鉄道事業本部長
 (養老鉄道株式会社 取締役社長)
野口 満彦
 Mitsuhiro NOGUCHI

鉄道は、地域みんなで支える。

「採算のとれない支線」だった鉄道が、地域の鉄道事業者としてそれぞれ新たなスタートを切った。

近鉄伊賀線から伊賀鉄道へ、近鉄養老線から養老鉄道へ。利用客の減少など経営課題を抱えたままの再出発だが、沿線自治体・地域住民からの力強い応援を得て、走り続ける。

近畿日本鉄道株式会社

鉄道事業本部 企画統括部

計画部 課長

佃侑彦郎

Yuichiro TSUKUDA

伊賀鉄道株式会社

取締役 鉄道営業部長

宇津井隆男

Takao UTSUI



文●茶木 環 (ジャーナリスト) 撮影●織本知之

ピーク時の半分に減少した利用客

平成19年10月1日、近畿日本鉄道（近鉄）は、伊賀線と養老線の運営を伊賀鉄道、養老鉄道に移管した。伊賀鉄道が近鉄大阪線とJR関西線を結ぶ伊賀神戸～伊賀上野間の16・6kmを、養老鉄道が桑名市と岐阜揖斐川町を結ぶ桑名～大垣～揖斐間の57・5kmを引き継ぎ、運行する。

伊賀線は大正5年、養老線は大正2年に営業を開始した100年近くの歴史を持つ単線の鉄道だ。しかし、モーターゼーションの波に吞まれ、どちらも昭和41年をピークに輸送人員が低下。平成18年度には、伊賀線がピーク時の53%、養老線は42%にまで減少した。平成18年度の経常赤字は両線合わせて16億8600万円に上る。

近鉄では、早くから両線の赤字対策に着手していた。駅係員の削減、線路の保守工事を昼間に実施するなど、徹底した合理化の推進だ。しかし、収益率が上がらない一つの大きな要因に、伊賀線、養老線には通学需要が高い



佃侑彦郎課長

という皮肉があった。近鉄の通学定期割引率は80・7%。10000円が約2000円になる計算だ。伊賀線の場合は実に利用客の68%が通学定期で、養老線でも47%を通学定期が占める。

「沿線住民の方々の移動手段が自動車中心になってきたため、学生の方の割合が増加しています。このような路線は、利用される方の数が同じ他の路線と比較したとしても収入は低くなっています。しかし学生の方の利用が多いからこそ、鉄道が必要なのだと我々は思っています。自動車など他の交通手段へ移ることが困難だということとです」と近鉄 鉄道事業本部 企画統括部計画部の佃侑彦郎課長は言う。

平成12年度の鉄道事業法改正をひとつの契機として、赤字支線の検討を始めた近鉄は、伊賀線、養老線について沿線自治体に現状を説明し、会議体を組織。両線を存続させるための議論を開始した。

2年半の時間を要して出た結論は、新会社を設立した上で、近鉄が線路や駅舎などの施設を所有する第三種鉄道事業者となり、新会社が運営・運行する上下分離方式の導入だった。

近鉄が第一種鉄道事業者から退き、新会社が第二種鉄道事業者となれば、伊賀線、養老線独自の運賃設定ができる。沿線自治体や国からの公的補助を受けることもできる。それで赤字になることはないが、赤字額は確実に縮小で

近鉄伊賀線・養老線上下分業による新たな出発
 特集
 大手私鉄
 支線存続の
 取り組み



きる。利用者、沿線自治体、鉄道事業者
 それぞれが鉄道を維持する上での相応
 分の負担を持つ、三位一体で鉄道を支
 える仕組みができた。

新会社にとって営業譲渡する方法も
 あったが、線路など資産の保有問題が
 生じる。新会社に買い受ける資金はな
 く、無償譲渡も現実的ではない。何よ
 り近鉄は存続の道を探ったのであり、
 撤退や放棄を意図した訳ではなかった。

このスキームについて副社長は「全
 国的にも注目されており、鉄道事業の
 再構築をプランニングする上で一つのサン
 プルになるのではないかと述べている。

小規模企業だからこそ挑戦しやすい

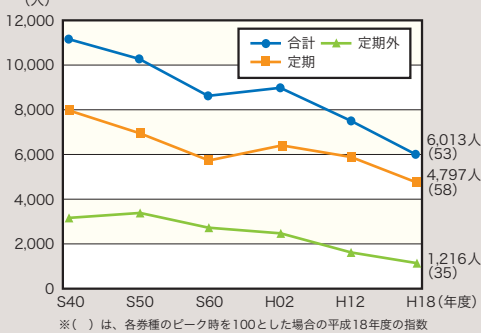
伊賀鉄道伊賀線に実際に乗ってみ
 た。伊賀神戸駅から伊賀上野駅まで、
 起終点駅を含め、駅数は14。うち10駅

が無人駅で、全線が伊賀市内（旧上野
 市域）を走る。

伊賀神戸駅で電車を待つっていると、
 色鮮やかなグリーン色の「くノ一」電車
 が入線してきた。沿線が忍者の里であ
 ることにちなみ、「銀河鉄道999」な
 どで著名な漫画家・松本零士さんがデ
 ザインしたものだ。前面に女性忍者の
 大きな瞳が描かれている。グリーンとピ
 ンクの2編成があり、人気を集めている。
 「くノ一」電車が、伊賀盆地の田園風
 景を進む。桑町駅を少し過ぎて、赤茶
 色のレンガを積んだ跨線橋のアーチを
 くぐる。このあたりから電車は市街地
 に入っていく。

伊賀鉄道本社は、上野市駅舎内にあ
 る。訪ねた時は、ちょうど伊賀市のイ
 ベント「伊賀上野NINJAフェスタ」
 （4/15/6）が開催中で、窓口
 や改札の駅員も忍者装束で勤務中だっ

伊賀線輸送人員推移（1日平均）



運営開始までの経緯

年月	伊賀線	養老線
平成16年 3~4月	沿線自治体に現状説明 (3月)	沿線自治体に現状説明 (4月)
平成16年 8~9月	「近鉄伊賀線に関する研究会」発足 (9月) (メンバー：中部運輸局、 三重県、伊賀市、名張市、 近鉄)	「養老線対策勉強会」発足(8月) 後に「近鉄養老線に 関する研究会」に改組 (メンバー：沿線市町、 オプザーバー：中部運輸局、三重県、 岐阜県、近鉄)
平成19年 2~3月	第一種鉄道事業廃止届出(3月) 伊賀鉄道株式会社設立(3月)	第一種鉄道事業廃止届出(2月) 養老鉄道株式会社設立(2月)
平成19年 5月	伊賀鉄道が第二種、 近鉄が第三種の鉄道事業許可申請	養老鉄道が第二種、 近鉄が第三種の鉄道事業許可申請
平成19年 6月	伊賀鉄道が第二種、 近鉄が第三種の鉄道事業許可	養老鉄道が第二種、 近鉄が第三種の鉄道事業許可
平成19年 7月	伊賀鉄道が運賃の認可申請	養老鉄道が運賃の認可申請
平成19年 9月	運賃認可	運賃認可
平成19年 10月1日	新事業形態での運営開始	新事業形態での運営開始



宇津井隆 伊賀鉄道営業部長



た。観光で訪れた乗客にしてみれば、楽しいことこの上ない。いや、イベントを楽しむ市民にとっても同じだろう。

「近鉄時代は『採算のとれないローカル線』というイメージが強かったのですが、今は地元本社を置く地域密着型企業です」

伊賀鉄道株式会社 取締役 宇津井隆 男鉄道営業部長が近鉄時代との違いを説明する。

伊賀鉄道の運行は、伊賀神戸～上野市間、上野市～伊賀上野間の2区間に運行系統が分かれている。前者は増発も含め近鉄大阪線との接続を、後者はJR関西線との接続を重視し、利便性を高めたダイヤに改正した。伊賀鉄道、近鉄大阪線、関西本線の3線のダイヤを一緒に載せた便利な時刻表も制作している。

伊賀鉄道の電車は2両6編成。通勤・通学時間帯には現在の設備の限界である毎時3往復で運行している。また、伊賀鉄道への運営移

行と同時に、初乗り運賃が170円から200円に、全体で約20%の値上げとなったが、利用者からのクレームはなかったという。

課題もある。普通乗車券が伊賀鉄道は非磁気乗車券、近鉄は磁気乗車券であるため、近鉄大阪線との乗換駅である伊賀神戸駅では、いったん改札外に出て、近鉄券を購入する必要があるのだ。「面倒」という不満の声もあるが、別会社となったがゆえのことでもある。切符の購入時間も考慮して運行ダイヤを設定する、上野市駅窓口で近鉄線の乗車券を発売したり、一日有効のフリー切符を発売するなど、乗客の負担をできるだけ軽減するよう努力し、理解を求めているところだ。

そして、地域密着型企業ならではのメリットだが、小規模な分だけ意思決定が早くなった。お客さまのニーズを的確に汲み取り、速やかに対応できる。例えば、開業記念の限定販売から始まった一日乗り放題600円のフリー切符。伊賀神戸～上野市間が片道350円だからかなりお得となる。好評なため、継続販売を決定した。伊賀焼の切符もある。開業時につくった陶板型、湯呑み型、新年に販



伊賀神戸駅

売した絵馬型の3種類。駅名が印刷され、改札印を押すスペースももちろんある。

「割れたらどうするんだとか、改札印が押しづらいのではないか、という声はなかったわけではありません。けれども小さなローカル会社だから挑戦できることでしょう。面白い切符だから買ってみよう、乗ってみようという意識をお客さまに持ってもらえたかった。観光客の方には伊賀の魅力を知っていただきたかった」と宇津井部長は言う。

伊賀市では、春の恒例イベント「伊賀上野NIJAJAフェスタ」に、今年から伊賀鉄道を使ったさまざまな忍者関連イベントを組み込み、開催した。期間中、忍者衣装(市が貸し出し)を着ている人は一定区間を無料で乗車できるほか、高校生の忍者アテンダントによる観光放送、豪華賞品が当たるクイズなどさまざまなプログラムが実施された。

上野市駅で忍者衣装の親子連れを見かけた。「地域密着型企業」の駅舎には、楽しげでなごやかな空気が満ちていた。

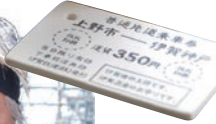


市民も、新しく生まれ変わった地域の鉄道を応援する。伊賀鉄道の誕生と共に結成されたのが「伊賀鉄道友の会(通称・伊賀線応援団)」で、「地域の重要な交通機関で観光資源でもある伊賀鉄道を側面から支える」のがねらい。市民有志が集まって発足した。

昨年12月の旗揚げ行事では、イルミネーションで車内を彩り電車内でライブ演奏を行うなど多彩なイベントを実施した。以来、駅の花壇の手入れなどのボランティア活動、沿線ウォーキング、「伊賀線応援通信」の発行など、さまざまな活動を行っている。会員数も300人を超えた。

伊賀鉄道友の会会長で、伊賀上野観光協会副会長でもある池澤基善氏は「伊賀線は我々にとって宝物」だと、その思いを語る。

「我々、伊賀上野出身の人間はみな、伊賀線が走るといふ原風景を持っている



伊賀鉄道友の会 池澤基善会長

観光をキーワードにした振興策

「一日フリー乗車券」



「一日フリー乗車券」

「一日フリー乗車券」



鉄道ファンはもちろん大勢の市民が訪れた「鉄道博覧会 in 伊賀 2008」

ます。伊賀線は単なる輸送手段ではなく、共通の宝物。ただ、ノスタルジーだけで伊賀線を残しておきたいと言うのでは今の時代、通用しません。伊賀線を観光資源として活用し、伊賀上野に経済的な効果を生み出していきたいと思っています」

伊賀上野は忍者ゆかりの地であるだけでなく、上野城があった城下町であり、江戸時代の俳人・松尾芭蕉のふるさとでもある。山間の里に、日本文化の香り高い町がコンパクトに収まっている、という印象だ。のんびり散策を楽しめる徒歩圏内に観光施設が多い。

「伊賀線は伊賀文化の一つ。伊賀線を応援することは、伊賀文化を盛り立てることであります。『マイステーション』

』『マイレールウェイ』という意識を持って活動していきたい」（池澤会長）

観光施策に力を入れ、伊賀を訪れた人に鉄道に乗ってもらおう。その具体的な方策については、「三位一体」で模索している最中だ。現在、その一つの方法として、パーク・アンド・ライドが検討されている。一般的に、自宅から乗ってきた車を駅近辺に整備された駐車場に止め、電車に乗って目的地に向かうというのがパーク・アンド・ライドだが、最近では、道が狭いなどの理由で車で回るのが不向きな観光地で採用されるケースが増えている。

山里というイメージが強いこの土地は、実は意外に名阪国道が近く、マイカーで訪れる観光客が多い。

「近鉄から伊賀鉄道への移行がスムーズだったため、鉄道がなくなるかもしれないという市民の危機感は、薄かったように思う。鉄道同好会や伊賀鉄道友の会と一緒に、今後はもっとたくさん

「マイカーで伊賀に立ち寄った観光客に、そこからは車を停めて電車でも回ってもらおう。そのための駐車場を、伊賀市と相談して準備している最中」（宇津井部長）だと言う。

若い世代の共感を呼び起こす

ところで、市民サイドのキーマンの一人に、大学生の森喜駿さんがいる。森喜さんは上野高校1年に在学中、伊賀線の活性化を目指して鉄道同好会を立ち上げた。伊賀鉄道開業を記念して電車前部に取り付けた新しいヘッドマークや一日フリー切符のデザインも、同好会が手がけたものだ。また、同志社大学に進学した森喜さんは、他大学の鉄道研究会との絆を深め、昨年、伊賀市内

で初めての鉄道博覧会を実現させた。「近鉄から伊賀鉄道への移行がスムーズだったため、鉄道がなくなるかもしれないという市民の危機感は、薄かったように思う。鉄道同好会や伊賀鉄道友の会と一緒に、今後はもっとたくさん

の市民が参加できる入り口の広い活動を考えていきたい」と抱負を語る。

また、森喜さんも、鉄道を組み込んだ観光のイメージ戦略を立て、伊賀の町を盛り立てていきたいと話す。駅にミュージアムをつくる、親しみやすいキャラクターをつくる、伊賀の名産を使った駅弁を販売する——アイデアは次々と湧いてくる。伊賀市民の原風景の象



森喜 駿さん

徴である伊賀鉄道が、若い世代の共感を呼び起こしながら、リアルな観光資源へと変わっていく日を予感させる。

4月27日、2回目となる鉄道博覧会が開催された。このイベント自体は、関西地域の大学・高校の鉄道研究会や同好会が研究発表を行うもので、昨年は商店街の建物内で開催されたが、今年は伊賀鉄道が共催して自社の車庫を開放した。来場者が1000人を超える盛況ぶりだ。伊賀鉄道にとっても初めての記念すべき大きなイベントとなった。

伊賀鉄道車内では各校が研究発表を行っている。伊賀鉄道制服を着用し電車正面で写真を撮る撮影会、車掌体験や鉄道部品販売、車庫見学など、子どもたちや鉄道ファンで賑わっている。忍者衣装姿の親子連れも多い。

博覧会を訪れた人たちは、会場の外も散策する。町を歩き、町を楽しむ。静かな町にほのぼのとした賑わいが満ちていく。喧騒ではなく賑わいのある町、町の活性化を目指して——「三位一体」をエネルギーに伊賀鉄道は走り出せばいい。



鉄道事業者任せではなく、 地域の甲斐性で 助け合いたい。

伊賀線は「伊賀市の背骨」とも喻えられる。伊賀線無くしてしまうことなど考えられない。背骨をきっちり守った伊賀市は、次の段階である伊賀鉄道を組み込んだ地域振興、駅前活性化プランに着手している。

鉄道人としての言葉を受けて決意

——近鉄伊賀線が存続問題に揺れた時、今岡市長が感動されたエピソードがあったのでしょうか？

今岡 伊賀市は、平成16年に6市町村が合併して誕生した市で、旧上野市の中心を貫いて走っているのが伊賀鉄道です。近鉄さんは鉄道だけではなく、三重県各地域で不動産開発を進めており、もともと地元行政とお話しする機会が多い。毎年伊賀線はこれだけの赤字が出るというお話も、実はかねてよりお聞きしていました。

「現状では存続は難しい」という、正式な申し入れがあったのは、私が上野市長を務めていた平成16年3月です。それまで地元としては、のんびり構えていたところがありました。

大阪の近鉄本社に向き、山口昌紀



伊賀市長
今岡睦之
Mutuyuki IMAOKA

社長（当時・現会長）に存続をお願いしました。ちょうど定期的に近鉄さんが球団を手放す前後の頃だったと記憶しています。その時、社長が関西弁ではつきりとおっしゃったのです。

「わしとこは鉄道屋や。球団は手放しても、鉄道は守る」。その鉄道にかける情熱というのうしうか、単なる情熱ではなく「鉄道は安全でなければならぬ」という信念を根っこに持つ、熱い想いを感じました。真剣味と言うのでしょうか、鉄道人としての説得力がありました。私は、一も二もなく、その言葉を信じていこうと、腹を決めたのです。

存続のために地元としても協力をしたいというお話をいただき、近鉄さんと私も自治体、国と議論を開始しました。利用客の問題もありますから、沿線地域の皆さんによる協議会を組織し、会議に参加してもらうようにしました。

——新しい形による上下分離を導入し、安全な鉄道を残すことができました。

今岡 行政は得てして「鉄道会社に任せておけばいい」「補助を出せばいい」という態度を取りがちです。私どもはそうではなく、お互いに知恵を出し合い、助け合い、それぞれ

れができることをやろうというスタンスでスタートしました。会議に上った大きな課題はすべて解決し、新体制に移行できたと思います。

運営問題など、大手鉄道会社ならではの問題もありましたが、これも新会社をつくることによって改定しました。

人員コストも同様です。駅務員などは、近鉄のOBの方に手伝わってもらうなどして、削減を図っています。その代わり、線路などいわゆる「安全」の基盤となる部分は近鉄さんが担当する。近鉄さんという大手鉄道会社に安全を守ってもらうことで、自治体も利用者も非常に安心できます。

住民による「残す」努力に感謝

——市としては、伊賀鉄道株式会社に對し、具体的にはどのような支援をされているのですか？

今岡 資本金5000万円のうち、2%の株式を伊賀市が持つことになりました。また、平均して毎年2億円



上野市駅前に立つ芭蕉像。



鉄道利用を呼びかける幟があちこちに。

ぐらいの赤字が出るだろうということ
 で、今後10年間、市からは50000
 6000万円、合計で5億4500万
 円を補助する予定です。

また、隣の名張市と伊賀市の広域行
 政を行う「伊賀市名張市広域行政事務
 組合」から、21年度までの3年間に合
 計6000万円を補助します。

鉄道施設については、現在、使用し
 ている車両はどれも製造から30〜40年
 が経っているでしょう。車両につい
 ては、伊賀市としても更新を支援しま
 います。

補助イコールお金という部分もち
 ろんほとんどなのですが、山口社長の
 言葉に私自身感動しましたし、地域と
 しても自分たちの甲斐性でできる応援
 はしないといけないと思っています。

——そういう意味では、市民の皆さん
 の理解と協力も大きかったんですね。

今岡 市民全員の理解と協力と言っ
 ていいと思います。市民の皆さんの税金
 を使うわけですが、私が各地区で行う
 行政の説明会で伊賀線に対する補助に
 ついてお話ししても、不満や反対はほ



昭和10年に復興された伊賀上野城。白鳳城の別名を持つ。

んど出ませんでした。沿線住民の方
 はもちろんそうでしょうが、沿線以外
 の方にとっても伊賀線は「伊賀市の背
 骨」であるとしっかり認識されている。
 「背骨を大事に」という市民のお気持
 ちが強かったと思います。

——存続し続けるためには、利用促進
 も必要ですね。

今岡 伊賀市は面積が広く、企業など
 の勤務先が分散していますから、ほと
 んどがマイカー通勤です。また、60
 70代の方々も車を利用されますから、
 鉄道やバスなどの公共交通の利用者は
 減少するばかりです。

それでも伊賀線の廃止問題が出た
 時、沿線自治会などによる「伊賀線活
 性化協議会」ができ、現在も伊賀線を
 元気にしようというさまざまな試みが
 行われています。さらに、伊賀線応援
 団として「伊賀鉄道友の会」もできて

いまして、沿線以外の会員の方も多い
 ようです。もちろん、私も個人会員と
 して入会しています。

嬉しいのは、若い方々が中心になっ
 て積極的にユニークなイベント活動を
 してくれていることですね。彼らの柔軟な
 思考とパワーは、行政にはとても思い
 つかないようなことを考えてくれますか
 ら感謝しています。高校生も頑張っ
 ています。今年の「伊賀上野NIJJA
 フェスタ」では、開催期間中の土・日・
 祭日に伊賀鉄道の車掌を務めて「次は
 何々駅でござる」なんてアナウンスして
 くれていました。市民の皆さんが愛着
 を持って地元の鉄道を守ろうとしてく
 ださっていて、本当にありがたく思っ
 ています。

行政が推進するエコ・プロジェクト

——行政側での企画はいかがですか。

今岡 伊賀鉄道が走っているところは
 農村地域が大半ですから、今年から「菜
 の花プロジェクト」を始めようと思っ
 ています。休耕田に菜の花を植えても
 らう。春には菜の花が満開で、菜の花
 を見に来てもらう企画もできる。菜の
 花からは菜種油をつくり、農家の収入
 になるようにする。

また、使用済みの菜種油を回収する
 システムをつくり、回収した油からバ
 イオディーゼル燃料を生成、農家のト
 ラクターの燃料に使ってもらう。

壮大なプロジェクトではありませんが、
 沿線の駅付近に菜種油の販売所があっ
 たり、青空市を開催したり、そんな楽
 しみがあれば、都会の人がわざわざ乗
 りに来てくれる可能性もあるかなとい
 う夢を持っています。

——上野市駅前は再開発のお話がある
 とお聞きしています。

今岡 中心市街地の疲弊と伊賀線の衰
 退は連動しています。もともと旧上野
 市の大きな行政課題だったのですが、
 ここに来て具体的に動き出しました。

計画としては、上野市駅前に多目的
 広場をつくり、付近に地下1階、地上
 5階のビルを建設します。多目的広場
 ではさまざまなイベントを開催し、ビル
 には伊賀市の名産品を一堂に販売する
 場所をつくる。駅前には人が集まるた
 めの環境整備を計画しています。

伊賀市は古い歴史を持つ城下町で、
 豊かな観光資源を有しています。そう
 したものの周知を図って旅客を誘致
 し、電車に乗る人々を少しでも増や
 していきたいと思っています。



忍者の里にちなみデザインされた「くノ一」電車。

地方鉄道の再生・活性化を総合的に支援

「鉄道事業再構築事業」の新設

平成19年10月、「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律」が施行された。鉄道やバスなど公共交通の活性化・再生を図る地域の取り組みを、国が総合的に支援するというものだ。さらに、地方鉄道の再生活性化を推進するためには、総合的かつ強力な支援が必要不可欠であるとして、国土交通省は同法で定められた地域公共交通特定事業に「鉄道事業再構築事業」を新たに加える関連法案を今国会に提出、このほど成立した。

地方鉄道の存続をどのように支援する法制度なのか——国土交通省鉄道局都市鉄道課 濱勝俊課長にお話をうかがった。



国土交通省 鉄道局
都市鉄道課長
濱 勝俊
Katsutoshi HAMA

地方鉄道をめぐる現状と課題

沿線における人口減少や少子高齢化、自動車交通への過度の依存などによって、地方鉄道の輸送人員が減少し続けている。昭和62年から平成17年までの18年間の輸送人員は、全国平均で約19%の減少だが、中には約50〜70%減少した鉄道事業者もある。

鉄道事業法が改正され、鉄道事業への参入・退出規制が緩和された平成12年度以降、すでに全国で25路線、約

574 kmの鉄道路線が廃止された。廃止された路線は、中小の地方鉄道路線だけではない。その4割強を大手鉄道事業者の支線が占めている。地方鉄道を取り巻く経営環境は、事業規模にかかわらず、事業者の自助努力だけでは乗り切れない段階に達している。

「利用者の長期通減傾向に歯止めがからない以上、地方鉄道の経営環境はなお一層厳しいものとなっていくまです。すでに事業者の経営努力も限界に近づきつつあり、地方鉄道を維持する

ためには、地方鉄道を支える大きな仕組み、抜本的な対応策が求められたいと考えます」

地域にとっての鉄道の価値は、事業の採算性だけで評価できるものではない。鉄道は、地域の社会基盤として存在してきた。

「地域にとって鉄道が必要なのかどうか。必要であるならば、地域の実情に応じて自治体や地域住民、沿線地域のさまざまな関係者が相互に連携しながら、鉄道事業者とともに、鉄道の維

持・活性化に取り組み。今後、地方鉄道が存続できるかどうかは、それができるかどうかにかかわらずかかわってくると思います」

地域にとっての鉄道の価値を、地域が支える取り組みが必要だ。

「経営悪化の一番の要因は、需要の減少です。最も基本的なこととして望まれるのは、鉄道を利用して鉄道を残そうという気持ちを地域の一人ひとりが持つことです。

鉄道の存続自体が目的ではなく、地域に根ざし、地域の暮らしを支える鉄道輸送であり続けることが重要なのです。そのためには、鉄道の利用を促進することが第一に必要です。

地域の一人ひとりの毎日の暮らしに、まちづくりや地域の活性化、観光振興に、鉄道をどう活かしていくか、地域一体となって取り組んでいくことが望まれます」

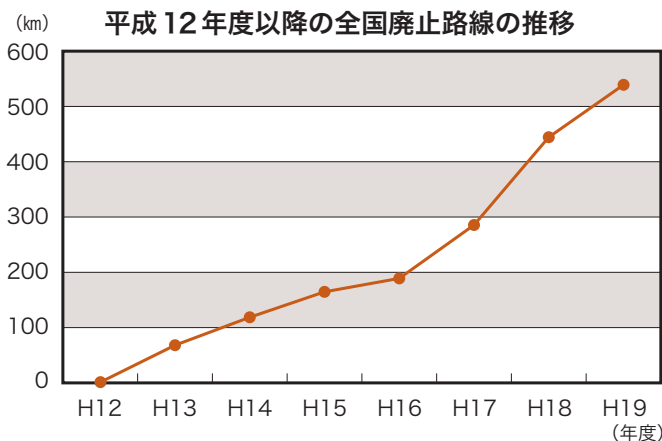
平成15年に廃止届が出された後に地元地域が事業継承会社を確保し、存続後の事業運営への財政支援等を行った和歌山電鐵貴志川線はその好例だ。貴志川特産の「いちご」をテーマに、サポーターを募集して車両のリニューアルを実施。このいちご電車の導入と駅長に猫の「たま」を任命するなどの話題づくりで、観光を切り口とした利用促進を図り、利用者数の増加を実現している。平成19年1月の貴志川線の利用者数は対前年同月比で7%増を記録

した。

「沿線住民にとどまらず観光客も含めて需要を掘り起こしていく、地域の再生・活性化と一体となった鉄道を支える取り組みが、まず、第一に必要であるということです」

二つ目が、鉄道事業特有のコスト構造の見直しだ。鉄道事業は他の交通モードと異なり、土地や線路、駅施設等のインフラを運行事業者が一体で保有するのが通例となっている。このため、鉄道事業者のコスト構造においては、これら施設の保有にかかわる経費の占める割合が非常に大きなものとなっている。

地方鉄道90社の平成17年度の決算を



見ると、維持管理費や減価償却費等、施設保有にかかわる経費は約46%を占める。運輸費等、輸送に直接必要な経費は約45%、一般管理費などその他の経費は約9%という内訳だ。この比率は、鉄道事業者が取り組んできたワンマン化・無人化等の人件費の削減対策により相対的に増加傾向にあり、昭和60年度の約38%と比較すると8%の増加となっている。

「鉄道も他の交通モードと同様にインフラにかかるコスト、これをゼロにするようなのか。試算では、ほとんどの鉄道事業者が運賃収入で経費を賄い、事業継続が可能になるという結果が出ています」

平成17年度決算において、地方鉄道90社の約70%が営業赤字だが、仮に施設保有にかかわる経費を除いて収支状況を試算してみると、全体の約90%の事業者が黒字に転じるという結果が出た。施設保有にかかわる経費を事業者から切り離し、例えば自治体等、別の主体が当該経費を負担する上下分離方式を導入すれば、赤字に苦しむ地方鉄道も自立的に事業を継続させることができる。

「今国会で成立した関連法案は、地域の支援と事業構造の変更、このふたつの取り組みに対する制度的な枠組みをきちんと整備することが基本になっています。昨年成立した「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律」に

定められた地域公共交通特定事業の中に、新たに「鉄道事業再構築事業」を追加し、頑張る地域と鉄道事業者を重点的に支援することを、その目的としています」

鉄道事業の再構築に向けて

「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律」の概要は、

①市町村は、公共交通事業者、利用者等で構成する協議会を設けて、地域公共交通の活性化・再生を総合的かつ一体的に推進するための「地域公共交通総合連携計画」を策定する。

②「地域公共交通総合連携計画」の中で、特に重点的に取り組む「地域公共交通特定事業」を定めた場合は、国の認定等を受けることができ（鉄道再生事業については届出）、関係法律の特例による支援措置が規定される。

③「新地域旅客運送事業」の導入円滑化を図るため、関連交通事業法にかかわる手続きの合理化等の措置を講じる。

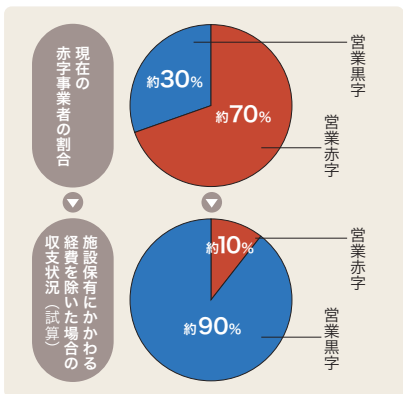
「地域公共交通特定事業」には、新型路面電車（LRT）の導入により軌道事業の質の向上を図る「軌道運送高度化事業」、やバス事業の質の向上を図る「道路運送高度化事業」のほか、「海上運送高度化事業」、「乗継円滑化事

業」、そして地方鉄道の存続廃止に関連する「鉄道再生事業」の5事業が規定されている。

「鉄道再生事業」は、廃止届出がされた鉄道事業について、鉄道事業者と地元自治体、住民等が公式協議の場を持ち、地域の支援による鉄道再生計画を作成・実施する場合には、廃止を延期できる手続きを法定化したものだ。

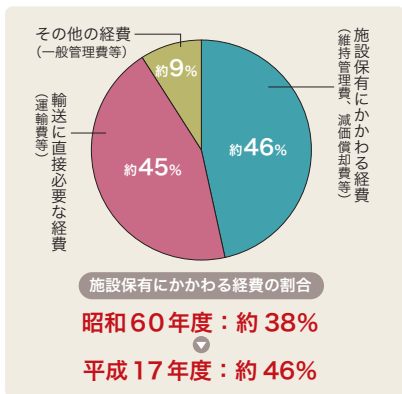
これに対し、新設された「鉄道事業再構築事業」は、廃止届出に至っては

赤字事業者の割合



※地方鉄道(90社)の平成17年度決算より 資料:国土交通省

地方鉄道のコスト構造



て「計画を作成して経営の改善を図るとともに、市町村等の支援を受けて事業構造の変更を行い、鉄道輸送の継続を図る」ことが目的となる。国土交通大臣による計画の認定を受け、①鉄道事業法の許可等について、計画の認定により一括で許可等を受けたものとみなす、②現行の鉄道事業法では実施できない公有民営方式の上下分離制度の導入が可能となる等の特例措置が取られる。

「例えば、伊賀鉄

道、養老鉄道の場合は、近畿日本鉄道が第一種鉄道事業者から第三種鉄道事業者に変更し、上下分離を導入しました。このケースでは、近鉄がそれぞれの路線の第一種の廃止届出をし、新たに第三種の免許を取り、伊賀鉄道、養老鉄道を設立して第二種を申請するというプロセスを踏まなければなりません。事業構造の変更については、現行上、複数の手続きを伴い、なおかつ一括して進めることができないため、時間も労力もかかりました。

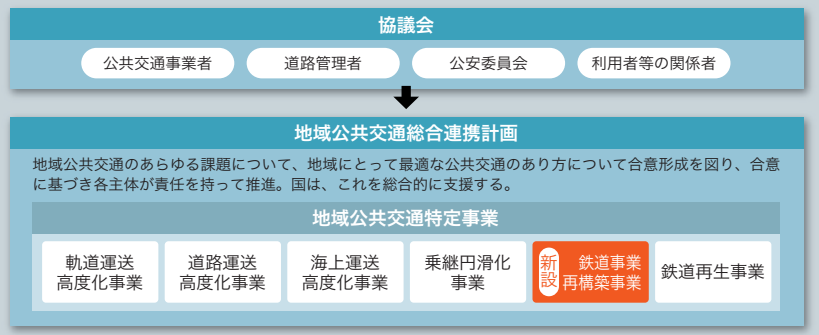
地域公共交通の活性化及び再生に関する法律

(平成19年法律第59号)

基本方針 (国のガイドライン)

主務大臣(国土交通大臣、総務大臣)は、地域公共交通の活性化及び再生を総合的、一体的かつ効率的に推進するための基本方針を策定。
基本方針の策定または変更にあたっては、国家公安委員会及び環境大臣に協議。

1. 計画の作成・実施



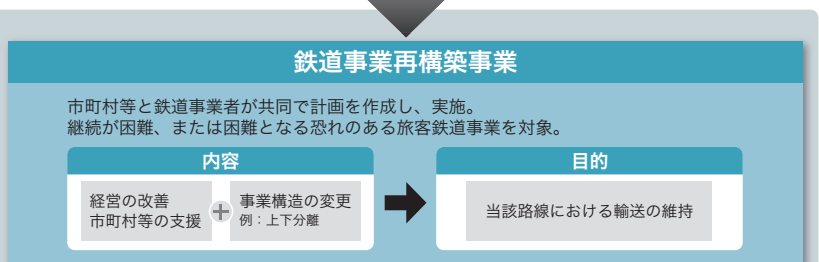
2. 新たな形態による輸送サービスの導入円滑化

地域公共交通の活性化及び再生に関する法律の一部を改正する法律

地域公共交通特定事業に、継続が困難となり、または困難となる恐れがあると認められる旅客鉄道事業について、市町村その他の者の支援を受けつつ事業構造の変更を行うことにより輸送の維持を図るための事業(鉄道事業再構築事業)を追加するとともに、国土交通大臣による認定を受けた計画に定められた鉄道事業再構築事業を実施する場合における鉄道事業法の特例等を定める。

地域公共交通総合連携計画 (市町村が作成)

地域公共交通特定事業に「鉄道事業再構築事業」を新たに追加



国土交通大臣による計画の認定

特例措置

1. 鉄道事業法の許可等を受けなければならないもの等について、計画の認定により一括で許可等を受けたものとみなす等の特例。
2. 現行の鉄道事業法では実施できない「公有民営」方式の上下分離※について、同法における事業許可基準のうち事業採算性等にかかわるものを適用しないことにより、その実施を可能とする特例。

(※) 地方公共団体が鉄道線路を保有し、これを運行事業者に無償で使用させるもの。

「鉄道事業再構築事業」では、関連の許可等を全部一括で取ることができる特例措置が取られます」

協議会の合意のもとに、市町村が策定した「地域公共交通総合連携計画」に基づく「鉄道事業再構築事業」について、国土交通大臣の認定を受けて実施するとき、特例として、事業に必要な許可等を一括で受けることができる。事務手続きが簡素化・迅速化し、計画の円滑な遂行が支援されるわけだ。「また、これまでの地元自治体によ

る鉄道事業者への支援方法を整理すると、大きく3つに分類することができます。地方自治体が鉄道施設を保有する上下分離型を採用しているケース、地元自治体が資産の一部を保有し鉄道事業者の負担を軽減しているケース、鉄道事業者が全資産を保有しているが地元自治体が各種補助を実施して鉄道事業者の負担を軽減しているケースなどです。

現行の鉄道事業法では、自治体が鉄道施設を保有し、これを運行事業者に

無償で使用させる公有民営方式の上下分離はできません。そこで改正案では、事業許可基準のうち事業採算性等にかかわるものを適用しないことにより、その実施を可能としています。鉄道特有のインフラ・コストをゼロにすれば9割の鉄道事業者が赤字になる、それが可能となるような新しい制度をつくりました」

総合的かつ重点的な支援措置

財政面での支援措置はどうか。

現行の鉄道軌道近代化設備整備費補助制度（近代化補助）は、赤字事業者が対象となり、安全性・利便性の向上のための施設・設備に対して原則5分の1の補助となっている。

「現行制度の鉄道の経営状況にかかわる要件を見直し、地域と事業者が作成した『鉄道事業再構築実施計画』に基づく取り組みを推進させるための支援措置として、補助制度等を拡充しています。地方鉄道の活性化対策に対する補助制度としては、これまでの近代化補助を『鉄道軌道輸送高度化事業費補助』に改め、赤字要件も撤廃して補助率を3分の1に引き上げています。これにより国と地方自治体合わせて3分の2が公的資金で賄えることになり、事業者負担が軽減されます」

地方自治体に対する財政支援制度も新たに設けられている。公有民営型上下分離導入の際には、起債等の地方財政措置が取られるほか、財政負担に応じて地方交付税が交付される。

税制特例としては、不動産取得税を非課税に、登録免許税が所有権の移転登録については1000分の20から1000分の8に、地上権・貸借権の移転登記については1000分の10から1000分の4に、さらに固定資産税・都市計画税については課税標準が5年間、4分の1に減税される。

さらに老朽化対策に対する補助制度

として、費用の3分の1が補助される「鉄道施設総合安全対策事業費補助」が新設される。

「ここまでは国土交通省の鉄道局の予算になりますが、総合政策局の予算では『地域公共交通活性化・再生総合事業費補助』が新設されます。これは、協議会を事業主体として補助金を交付するというもので、鉄道の利用促進に資するソフト面の取り組みや地域振興に役立つ車両や駅舎の整備等に対して2分の1から3分の1を補助する制度です。その他にも、駅前広場の整備等、公共事業の枠組みの中で、まちづくり事業との連携をとりながら進めていける部分もあると考えています」

地域と鉄道が一体となって

「鉄道事業再構築事業」の新設で、公有民営型上下分離導入の法制度が整えられたが、この支援措置の枠組みは、もちろん自治体が第三種鉄道事業者となる場合に限ってのものではない。

「自治体が鉄道施設を持つといても、自治体自体が非常に厳しい環境下にあります。従って、民ベースで持てるものは持つてもらいたい。」

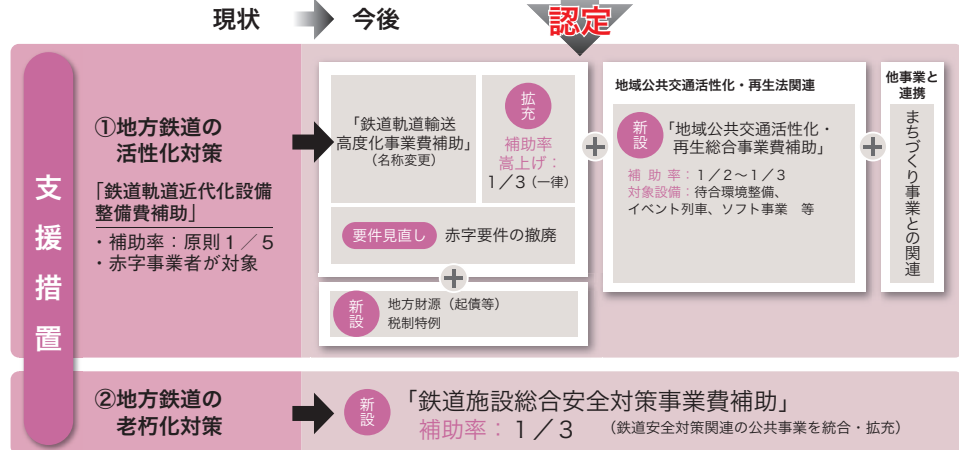
近鉄の伊賀線、養老線のような事例もあります。赤字の支線を企業努力で支えてきたが、やむなく廃止をも検討する段階に入ってきた。地域と議論を重ね、地域の理解と協力を得た上で、

事業構造を変更し、存続させた。事業者と地域が一体となって努力を重ねてきたプロセスがあります。

同じように、地域と一体となった取り組みをされるのであれば、新しい制度の支援対象に十分なるだろうと思います」

「鉄道事業再構築事業」は、地域の公共交通である地方鉄道を、地域がしっかりと支えていく仕組みをつくるために必要な関係法律の特例措置を規定し、充実した財政支援制度の施行が講じられている。

支援措置の創設



重点的に支援していこうというのが国の方針です。鉄道を、暮らしたり地域の発展にとつてなくてはならないものとして再認識し、まちづくりや観光に活かしていく。鉄道事業者による経営改善努力はもちろん必要ですが、地域でしっかりと鉄道を支える仕組みをつくる——支援制度を活用し、地域の鉄道をぜひ活性化してほしいと思います」

複雑な構造が利用者のネックに

横浜駅には、日本一多くの鉄道事業者（東京急行電鉄、京浜急行電鉄、相模鉄道、横浜高速鉄道、横浜市交通局、JR東日本の6社局）が乗り入れている。1日の乗降客数も、新宿、池袋、渋谷に次いで首都圏4位の200万人を数える日本有数のターミナル駅だ。

しかし、駅構内が地下5階から地上2階まで重層化しているうえに、東西を結ぶ通路と南北を結ぶ通路が違う階にあるなど、複雑な空間構造をしているため、ルートの把握が難しいという利用者からの声が多く寄せられている。ときには「横浜駅で迷ったことのない人はいない」などと揶揄されるほどで、このことは、視覚障害者やベビーカー・車いす使用者、高齢者にとっては、さらに重荷になっている。

そこで、東京急行電鉄、京浜急行電鉄、相模鉄道の3社を含む「横浜駅バリアフリーマップ作成委員会」は、視覚障害者のために点字と触地図の技法を導入し、ベビーカー・車いす使用者、高齢者などにも必要な情報を盛り込んだ駅案内図「横浜駅さわる地図バリアフリーマップ」を企画・製作。4月から配布を開始した。

鉄道整備の新しい方向性を検討

このプロジェクトの担当者の一人、相模鉄道株式会社鉄道カンパニー事業統括部の小川昌夫課長に、マップ製作に至る経緯



相模鉄道株式会社
鉄道カンパニー事業統括部
事業統括課長

小川昌夫
Masao OGAWA

鉄道とまちづくりの連携

第1回

横浜駅・点字マップ作成による “まちのプロモーション事業”

日本民営鉄道協会は、「鉄道」と「まち」が理念を共有し、ともに発展していくことを目的として、2006年に提言「鉄道とまちづくりの連携」を発表、会員各社はさまざまなモデルプロジェクトを進行している。その事業内容を紹介していく本コーナーの初回は、東京急行電鉄、京浜急行電鉄、相模鉄道の3社による「横浜駅・点字マップ作成による“まちのプロモーション事業”」を取り上げた。

協力 相模鉄道株式会社 文●永田一周 撮影●飯田典子





をうかがった。

「少子化・高齢化社会の進展により、鉄道の利用者は少しずつ減少することが予想され、鉄道整備の方向性は従来と大きく変わり始めています。こうした情勢を踏まえて、日本民営鉄道協会では『都市鉄道整備問題研究会』を設置し、今後の鉄道とまちの関係のあり方について検討してきました。そして、事例研究や政策提言などのディスカッションだけではなく、具体的な取り組みをしようと立ち上げたのが、『鉄道とまちづくりの連携』プロジェクトです」

協会各社は、プロジェクトに基づき、単独、または数社共同でエントリーし、事業に取り組むことになった。そのひとつとして「横浜駅・点字マップ作成による『まちのプロモーション事業』」が企画された。「営業エリアが近いということ、東京急行電鉄、京浜急行電鉄、相模鉄道がチームを組んで事業を立ち上げることにし、2006年度にまず3社でプロジェクトにエントリーしました」

「営業エリアが近いということ、東京急行電鉄、京浜急行電鉄、相模鉄道がチームを組んで事業を立ち上げることにし、2006年度にまず3社でプロジェクトにエントリーしました」

ちょうどそのころ、横浜市協働事業提案制度モデル事業として、横浜市と市民団体「横浜ジェントルタウン倶楽部」が、点字と触地図の技法を導入して、横浜市の関内・山下地区を中心としたバリアフリーマップを作成した事例があった。当時、横浜市「福祉のまちづくり推進会議委員」をしていた小川課長はそのことを知り、同様のことが横浜駅の案内図でもできないものか他の2社に持ちかけ、このプランにつながったという。

「関内・山下地区のマップを全国の盲学校に配布したところ、それがきっかけになって横浜への修学旅行が増えたという話を聞きました。マップの配布は、潜在需要の掘り起こし、まちのプロモーションにもつながり、利用者、まち、鉄道事業者のそれぞれにメリットがある事業だと考えました」

行政・市民と一体の協働事業

プロジェクトは行政との協働事業が前提のため、横浜市の健康福祉局に提案したところ、快く賛同してもらえた。また、関内・山下地区のマップ作成に尽力した市民団体「横浜ジェントルタウン倶楽部」も横浜市の仲介でメンバーに加わってもらうことができた。さらに、横浜高速鉄道や、車いす使用者、視覚障害者の参加も得て、2007年5月、「横浜駅バリアフリーマップ作成委員会」が発足した。

横浜駅のように多くの鉄道事業者が乗り入れる駅では、それぞれの事業者が独自に利用者への案内に取り組んでいるケースが多く、駅全体での統一した情報提供や案内などが不十分な面もあった。

具体的には、「重層化・複雑化した駅構造により、視覚障害者のみならず、利用者全般からみて駅構造の把握が困難」という最も大きな問題点のほか、「すべての経路がバリアフリー化されているわけではないため、車いすやベビーカー使用者、高齢者のスムーズな移動が難しい」「駅施設と

商業施設が一体となっているため、時間帯によりバリアフリー経路が異なる」「各事業者が構内案内図を駅構内やホームペーJなどに掲載しているものの、エリアが限定されていたり、バリアフリー経路、多目的トイレ、触知案内板等のバリアフリー施設の表示や、傾斜路の表示が不十分」といったことが指摘された。

「心のバリアフリー」を目指す

そこで、事業者の垣根を越えて利用者の利便性向上に取り組もうという根本的な考え方に立って、委員会で協議を重ねた結果、8つのマップ作成コンセプトがまとまった。

- ①横浜駅の全体像、特に各鉄道の改札やホームの位置関係を俯瞰的に捉えられるようにする。
- ②乗り換えを円滑にするためのバリアフリー経路を明確にする。
- ③健常者、視覚障害者、車いす使用者、ベビーカー使用者、高齢者など、誰にでもわかりやすく。
- ④カラーバリアフリー（色覚障害者への配慮）も意識する。



1日200万人の乗降客がある横浜駅。東西を結ぶ中央通路は常に多くの利用客が往来する。



横浜市健康福祉局の監修で設置されている「エレベーター経由のりば案内」。

- ⑤昇降設備のみならず、多目的トイレ、触知案内板、傾斜路などの情報も網羅する。
 - ⑥心のバリアフリー、相互コミュニケーションの促進を目指し、視覚障害者としてでない人がともて使用できるようにする。
 - ⑦持ち歩けるハンディタイプにする。
 - ⑧障害者の意見を多く取り入れて、よりよいマップにするために、ワークショップ（体験しながらの検証会）を実施する。
- このコンセプトに基づき、作成中のバリアフリーマップの検証を行うため、実際に視覚障害者や車いす利用者などに参加してもらい、マップを手にしながら駅構内・周辺を歩くワークショップを2回実施。参加者の指摘をもとに、作成中のマップを改善していった。
- 「限られたスペースにすべての情報を盛り込むことは不可能なので、かなりデフォルムする必要がありました。図面の簡素化、点字情報の絞り込みといった点で、折り合いをつけるのが難しいこともありましたが、参加者の協力でひとつずつ解決していきました」と小川課長は話す。特に、コンセプトにもあるように、一般の利用者と障害者がひとつのマップをともに使用できるようにすることを重点を置いたという。
- 「目の不自由な方だけが対象なら、点字や触地図だけでいいのですが、通常印刷の案内図の上に点字や触地図を施すことにより、どんな人でもこのマップを一緒に使えるようにしました。この案内図が障害のある人とそうでない人の仲立ち役になり、『心のバリアフリー』につながること



通常の印刷の他に触地図と点字が施された「横浜駅さわる地図 バリアフリーマップ」。表紙・裏表紙（上）と中面の見開き（右）。



無料で配布されているバリアフリーマップ（相模鉄道横浜駅で）。

横浜駅 さわる地図 ができるまで



マップのコンセプトを話し合う作成委員会のメンバー。



視覚障害者や車いす使用者に意見を聞きながら、作成中のマップを改善。



完成記念の「まち歩き」ワークショップの様子。

COLUMN

行政も事業の
意義・成果を評価横浜市健康福祉局地域福祉保健部
福祉保健課 課長

竹内 隆氏

横浜市健康福祉局地域福祉保健部
福祉保健課

堀 雅史氏

「横浜駅バリアフリーマップ作成委員会」のメンバーとして、この事業をバックアップした横浜市健康福祉局では、この取り組みをどのようにみているのか。同局地域福祉保健部福祉保健課の竹内隆課長と堀雅史さんに話を伺った。

—この事業に参加したきっかけは。

竹内 横浜市では1997年に制定した「横浜市福祉のまちづくり条例」に基づき、1999年に関内駅を中心に半径約500mの範囲を都市拠点型重点推進地区に指定し、ハード・ソフトの両面から事業を進めていました。その一環として、市民とともに「関内バリアフリーマップ・触知図」を作成し、事業終了後も、事業に関わった市民団体との協働で「触る地図・横浜バリアフリーマップ」を作成した実績がありました。そこに、日本民営鉄道協会加盟3社から今回の提案があったので、実績が活用できるうえに、市民のメリットにもつながると考え、協働事業に参加することになりました。

—横浜市はどのような役割をしたのですか。

堀 以前のマップ製作で積極的な活動をされた市民団体「横濱ジェントルタウン倶楽部」に趣旨を説明したうえで紹介するなど、各社と市民の仲介をしました。市民団体のメンバーにはコンサルタントをはじめ、さまざまな職業、障害のある方がいるため、実務とアイデアの両面でプラスになったと思います。また、会議の場の提供をはじめ、これまで市民団体との協働で培ったノウハウを提供し、市民・事業者・行政連携の協働事業でより高い成果を目指しました。

—鉄道事業者の取り組みをどう評価していますか。

竹内 市民と行政の協働事業はよくありますが、今回のケースは、これに事業者も加わった協働事業であり、貴重な事例だと思います。事業内容も市民の福祉やまちの健全な発展に結びつくもので、たいへん意義のあるものだとして評価しています。

堀 今回のような事例が、さまざまな形でさらに広がっていくことを期待しています。行政や市民だけでは、機動力や予算などの面で限界があります。そこに鉄道事業者の方々が参画することで、実現性がぐっと増すと思います。横浜市としては、今後ともこのような事業を積極的に支援していく方針です。

を目指しました」

「まち歩き」で駅への理解促進

こうして出来上がったのが、A4判4頁の駅案内図「横浜駅さわる地図バリアフリーマップ」だ。1頁には横浜駅俯瞰図、2頁〜3頁の見開きに横浜駅構内図、4頁に周囲のビルも含めた横浜駅広域図が掲載されている。また、1頁と4頁の見開きでは重層化している駅を案内するための横浜駅断面図が載っている。すべての頁に点字が印刷され、構内図と広域図には触地図も印刷されている。

初版は7000部。東京急行電鉄、京浜急行電鉄、相模鉄道の3社が横浜駅構内のパンフレット用力タログスタンド等に配置するほか、横浜市や横濱ジェントルタウン倶楽部が市役所や区役所、障害者団体に

配布、配置した。4月8日には、完成記念の「まち歩き」ワークショップを実施。障害者ら50名が参加し、5コースに分かれ、マップを手にしながら1時間ほど駅構内と周辺を歩き、意見を交えながらマップと横浜駅への理解促進を図られた。

配布、配置した。

4月8日には、完成記念の「まち歩き」

ワークショップを実施。障害者ら50名が参加し、5コースに分かれ、マップを手にしながら1時間ほど駅構内と周辺を歩き、意見を交えながらマップと横浜駅への理解促進を図られた。

「まち歩き」の参加者や、マップを手にとった利用者からは、「とてもわかりやすい」と評価する声が多く、視覚障害者から「このマップのおかげで頭の中で横浜駅のイメージをつくることができた」などの声もあった。

一方で、「せっかく作ったのだから、ホームページ上にPDFなどをアップして、ダウンロードできるようにしてほしい」「点字にあまりなじみがない障害者のためにも工夫が必要」「エスカーレーターをわかりやすく表示してほしい」などの意見や要望

も寄せられたという。

また、プロジェクトの成果として、委員

会関係者からは「行政（横浜市）、鉄道事業者、障害者の相互理解が促進された」「人的ネットワークが拡大し、他の諸問題解決へのモデルケースになった」「さまざまな障害者の生の意見、考え方に接することができ、今後の『人にやさしい鉄道』の実現のために大いに役立った」「この経験・実績により、他の駅、他の事業者などへも同様のマップ作成への広がりが見込める」「積極的な配布やPRにより、それまでの『バリアフルな（障壁の多い）横浜駅』と

いった悪いイメージを払拭し、鉄道利用促進、まちの活性化が期待できる」などのメリットがあげられた。

マップの製作費用は、コンサル・デザイン費、印刷費の合計で約400万円。これを東京急行電鉄、京浜急行電鉄、相模鉄道

の3社からの各100万円と日本民営鉄道協会からの共同事業支援費100万円を賄ったという。

企業の社会貢献（CSR）の重要性がますます問われている中で、鉄道事業者は、沿線の市民や行政と協働・連携し、相互に発展していくことが強く求められている。内容や事業規模はさまざまなケースが考えられるが、このモデルプロジェクトにみられる基本理念は共通のものだ。

「費用や手間はかかりましたが、それ以上に得たものが多く、プロジェクトとしては成功だったと思います」と小川課長。これからは、寄せられた意見などを参考にしながら、見直し、改良を重ねていく予定だという。また、障害のある人だけではなく一般の利用客にも好評なことから、点字や触地図を省いた「PR版」の製作なども計画している。

ロマンスカーの旅



イラスト・岡林玲生

何度か引越しはしたが、生まれてからいままですと、小田急線沿線に住んでいる。「電車」と言われれば車体に青いラインが入った小田急線が思い浮かぶし、「特急」と言われれば「ロマンスカー」で決まりだ。

ロマンスカーで車内販売しているレモンスカッシュほど、おいしい飲み物はない。子どものころ、そう思っていた。銀の台座と取っ手がついた、ガラスのコップ。爽やかな甘さの薄黄色の液体は、小田原の祖母の家に行くときだけ味わえる、特別なものだった。

新宿から小田原までは、ロマンスカーに乗るとあつというまだ。「車内販売のお姉さん、早く来て！」と気を揉んだ。注文したレモンスカッシュが座席の

テーブルに置かれても、まだ安心はできない。はたして小田原到着までに、レモンスカッシュを全部飲み干せるか。おいしいから大事に味わいたいのに、時間も戦わなきゃならない。でも炭酸なので、そんなにゴクゴクとは飲めない。ああ、どうしたらいいのだ。

子ども時代の私はいつも、うれしい悩みに身もだえしつつ、レモンスカッシュに挑んでいた。スリルとジレンマがあったからこそ、ロマンスカーで飲むレモンスカッシュは、一層の輝きと旨味を帯びたのだろうか。

レモンスカッシュにばかり夢中になってもいけないのが、また悩ましかった。ロマンスカーが多摩川を渡るとき車窓の風景は、絶対に見逃してはならないの

である。

心なしか速度をゆるめ、車体が鉄橋を渡っていく。線路から伝わる響きが変わり、空が拓ける。家々の窓と屋根がどこまでも連なり、そのさきには遠く丹沢の山並みが見える。天気がいいと、富士山が見えることもある。窓に額をくっつけるようにして覗きこめば、眼下にはゆったりと光って流れる水。

「旅」の切なさや高揚感を、はじめて私に教えてくれたのはロマンスカーだ。大人になってからは、ロマンスカーはたまに特急料金を奮発して利用する「仕事の足」となった。レモンスカッシュも、そういう最近見かけない気がする。

だが、仕事の段取りを考えながら新宿に向かっているとき、「やれやれ、一日が

終わった」とぐったりしながら家を目指しているとき、ロマンスカーに乗って多摩川の鉄橋に差しかかったとたん、旅の途中であるような気持ちになる。記憶のなかのレモンスカッシュの味とともに、子どものころに感じた切なさや高揚がよみがえる。

ああ、そうだった、と私は思う。ロマンスカーは「仕事の足」なんかじゃない。かつては箱根への新婚旅行客を乗せ、いまは多くの通勤客を乗せ、でもロマンスカーはずっと変わらず、小田急線の線路を旅しつづけているのだ。

川を渡り、ここではないどこかへ、どれかの住む町へ、旅するロマンスカーがいつも私たちをつれていってくれる。

文・三浦しをん
Shion MIURA

東京生まれ。早稲田大学第一文学部卒業。2000年、書下ろし長篇小説『格闘する者に〇』でデビュー。2006年、『まほろ駅前多田便利軒』で第135回直木賞を受賞。

小説に、『私が語りはじめた彼は』『むかしはなし』『風が強く吹いている』『きみはボラリス』『仏果を得ず』など。ウェブマガジンの連載をまとめた『夢のような幸福』『悶絶スパイラル』や『あやつられ文楽鑑賞』などのエッセイ集も人気を博している。

Boiled Eggs Online
http://www.boiledeggs.com

RAILWAY & CINEMA

「今夜、列車は走る」

渋谷アップリンク 初夏上映予定
下高井戸シネマ 8月2日(土)～8月8日(金)
京都シネマ 8月9日(土)～8月22日(金)
公式サイト <http://www.action-inc.co.jp/salida>



この映画は、アルゼンチンの新進気鋭の監督ニコラス・トゥオッツオの最初の長編劇映画作品で、二〇〇四年に製作されたものである。今まで紹介した鉄道映画とは異なり、この原稿を書いている四月末現在日本で公開中の真正銘の鉄道映画最新作である。

日本ではアルゼンチンの映画というと八〇年代後半の「タンゴ ガルデルの亡命」など、七〇年代後半の同国軍事独裁政権による弾圧を背景にした映画等が公開されているに過ぎない。そのわずかに公開されたアルゼンチンの映画は、筆者の観た限りでは、いずれも完成度がかなり高かったように記憶している。一方この映画は、前回紹介した「ナビゲーター」とほぼ同じテーマを取り上げているが、必ずしも完成度が高いとは言えない。しかし、魅力的な作品である。

九〇年代のアルゼンチンは、イギリス同様、国鉄が民営分割され、九万人の労働者が失業し、地方路線は廃線の憂き目にあう。そのような路線を抱えた大都市の鉄道労働者とその家族について物語が展開する。廃線によ

鉄道と映画 — 21

南米アルゼンチンの
誇り高い鉄道員とその家族の物語。

Próxima Salida

「今夜、列車は走る」



文・羽生次郎

text by Jiro HANYU

1946年東京生まれ、69年東大経済卒、同年運輸省入省、人事課長、運輸審議官等を経て、2002年8月国土交通審議官を退官。現在は財団法人運輸政策研究機構・会長を務める。フィルム・コミッション (FC) への取り組みなど、映画へ深い情熱を注ぐ。

り生きる希望を無くし自殺した鉄道員の息子は、父の遺書を読みながら、友人たちと再起のあり方を模索する。一方失業した鉄道員たちは、誇りにしていた仕事を失うのみならず、家族ともども生活の維持に苦闘する。とうとう一部は、自暴自棄になり、近くのスーパーに強盗として押し入る。彼らは、当然警察に包囲される。そのとき、若者たちが動き出す。

鉄道員たちの失業による悲しさは、ケン・ローチを思わせるリアルさで丁寧な描かれており、この新進気鋭の監督の力量が相当なものであることがわかる。また、未来の世代への希望の表明のため、結末に明るさを持たせるという監督の意図も十分理解できる。しかし、問題は、その肝心のラストが観客に少し甘いと感じてしまうところにある。その理由は、失業した鉄道員たちの悲惨さという背景は、見事に描かれているが、若者が行動に移すに至る過程が十分描けていないからであると思う。邦題からも類推されるとおり、映画のラストでは鉄道員の息子たちが立ち上がり、列車を再び走らせるのであるが、その行動に至るまでの彼等の心の葛藤や周囲との軋轢が十分描ききれていないのである。そのため、本来より感動的であるべき、ラストが平板で甘くなってしまうのが惜まれる。

映画に出てくる列車は、かなり古いモデルのディーゼル機関車であり、修理工場は、これも手工業型のものであるなど、これまで紹介してきた欧米の鉄道とはかなり趣を異にするため、この鉄道なら廃線も止むを得ないかと思えるほどである。しかし、見方を変えれば、人間臭い鉄道であり、切り捨てられたとき痛みが残るような鉄道であるとも言える。筆者は、二十数年前日本の国鉄民営化の折、地方不採算線の廃止のため地方を回ったことがあり、その時は需要がない路線を維持しろというのは余りに理不尽と考えていたが、鉄道員や地方の利用者にとつては、地方鉄道路線は理屈を超えた愛着を覚える存在なのかもしれない。欠点はあるが「今夜、列車は走る」は、見る価値のある映画である。

京浜急行電鉄

空港線[京急蒲田～羽田空港]
大師線[京急川崎～小島新田]

京浜急行のルーツである大師線、空港アクセスの便利さで人気の空港線。
大師線は4.5km、空港線も6.5kmの短い路線だが、
「駅」からはじまるそれぞれの町には、楽しさと親しみが見つけない。

旅で大切なのは、わくわく感だ。

毎日のたいくつな暮らしから少しだけ抜け出して、非日常のときめきを味わいたい。

そんな願いをかなえてくれるのが、京急の空港線と大師線である。

京急は現在、東京都心から三浦半島にいたる本線と、空港線、大師線、逗子線、久里浜線の5路線を走らせている。

空港線は「京急蒲田」から「羽田空港」までを結び、「品川」から快特を使うと羽田空港まで最速14分で行ける便利さが評判をよんでいる。

赤い鳥居がシンボルの稲荷の町

京急蒲田から空港線に乗り、最初に降りたのは「六守稲荷」駅だ。

駅前で迎えてくれたのは、赤い鳥居と町のマスコットのキツネ像「コンちゃん」。

そう、ここは「稲荷の町」なので、赤い鳥居とキツネがシンボルになっている。ありきたりの駅前とはちがう、ちょっと変わった風景がおもしろい。

駅から3分ほど歩き「六守稲荷神社」に着く。江戸時代、海に近い羽田一帯は、激しい波風により堤防が壊れる被害が大きく、海上の波浪を鎮めるために稲荷大神を祀ったのが始まりである。

本殿前のキツネ像は、駅前のかわいいコンちゃんとはちがって目つきが鋭い。堂々とした風格で「お稲荷さまの使い」として神社をまもっている。

空港線の各駅停車で楽しむ羽田散策。

「家内安全」「交通安全」「心願成就」「商売繁盛」のご利益があり、地元の人だけではなく空の旅をする人たちの信仰を集める。

六守周辺の7つの神社は「羽田七福いなり」とよばれ、さまざまなお利益がある神社を「いなりめぐり」でまわるのも楽しそうだ。

近くの「白魚稲荷神社」は無病息災のご利益がある。お参りして橋をわたると、多摩川と空港を背に赤が映える**大鳥居**が見える。シュールで神々しい光景だが、これは羽田空港の拡張により99年からこの地に移された、元の六守稲荷の大鳥居である。

観光スポットとしても人気の羽田空港

「天空橋」駅から京急に乗ると、隣が「羽田空港」駅で、駅のホームは空港ターミナルビルの地下へ直接つながっている。

最近の**羽田空港**は、飛行機を利用する人だけではなく、多くの人を惹きつける観光スポットになっている。

空港ビルには流行のショップやレストランがたくさん入っており、買い物やグルメが楽しめる。アート作品も飾られていてギャラリーの雰囲気も味わえる。

しかし空港内で一番人気がある場所といえば、やはり滑走路を眺められる展望デッキであろう。

次々と目の前で大空へ飛び立つ飛行機には、子どもだけではなく大人も夢中になってしま



飛行機を眺めているだけで楽しい。
羽田空港の展望デッキ。



多摩川を背にすくっと立つ大鳥居。
圧倒的な存在感だ。



文・写真 田中ひろみ (脚本家)

text and photographs by Hiromi TANAKA

1959年東京都生まれ。早稲田大学教育学部卒業後、カネボウ宣伝部を経て、脚本家デビュー。土曜ワイド劇場「法医歯科学の女」など多数。

う。ずっと見ている見飽きず、時間がたつのを忘れてしまうほどだ。

デッキは夜10時まで開いているのでロマンチックなエアポートの夜景や星空への夜間飛行を見ることが出来る。

厄除けといえば川崎大師

京急本線に戻り、「京急川崎」駅へ向かった。

「京急川崎」駅から「小島新田」駅を結ぶ大師線の歴史はふるく、明治32年、関東では最も古い鉄道の「大師電気鉄道」が六郷橋から川崎大師の間を結んだ。京急はそれを前身に発展したので大師線はいわば京急のルーツだ。

大師線に乗り、「川崎大師」駅で降りた。

厄除けで有名な**川崎大師**。

お正月の初詣客の多さは全国でも有数である。

赤いダルマ、お餅、アメなどを売る店が並ぶ表参道、仲見世通りをすすむだけで晴れやかな、ごやかな雰囲気につつまれる。

立派な大山門をくぐると、護摩が焚かれる煙の向こうに大本堂の姿がそびえ立つ。荘厳であるが、境内全体の空気は穏やかだ。

平安時代にこの川崎の地で無実の罪のために不遇に暮らしていた武士が、夢枕に立った高僧のお告げに従い、海中で拾った弘法大師像の供養をしたのが寺の縁起とされている。その武士がちょうど42歳の厄年であったため、今でも川崎大師は「男42歳の厄除け」に特にご利益があるといわれている。

川崎大師を参拝し周辺をめぐる。

めずらしい**中国式庭園**を堪能

続いて向かったのは寺の南側にある大師公園内の中国式庭園「**瀋秀園**」だ。川崎の友好都市・中国の瀋陽の協力によって作られた日本で最大クラスの中国式庭園である。

「瀋秀園」の「瀋」は瀋陽の瀋、「秀」は「美しい」の意味で、色あざやかな庭だ。

牡丹やつつじの赤むらさきの花が咲き、中央の池をかこむように黄色の瑠璃瓦の屋根と白い壁の回廊がある。朱塗りの柱、池に流れ込む滝4つの楼閣、大きな太湖石など。

日本にいながらにして、明や清時代の庭園の世界へ誘ってくれるめずらしい空間だ。

そして旅のしめに訪れたのは藤崎小学校。

校庭に「太陽の塔」で知られる岡本太郎さんのブロンズ像があり、職員室に声をかければ一般の人でも見ることが出来る。

題名は「喜び」。丸い地球に乗った子どもが嬉しそうに天にむけて両手でリボンをかかげる姿。学校の方は「この子は『喜び』の『喜』の漢字のカタチをしているんです」と教えてくれた。なるほど、おもしろい。

元気にあふれた子ども姿からは、作者自身の純粋な気持ちと喜びの力がわきでている。

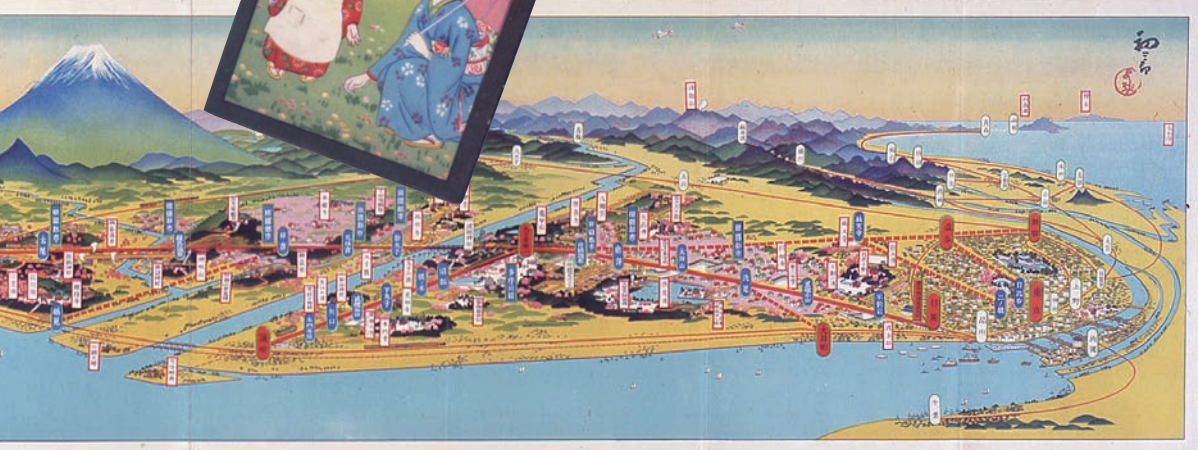
人は誰でも夢中になったり、わくわくする時には、純粋な心になる。京急の空港線と大師線に乗る小さな旅は、非日常の楽しさにあちこちで出会う喜びに満ちた旅であった。



あざやかな色彩がいかにも**瀋秀園**。



関東三本山のひとつ、**川崎大師**。本尊厄除弘法大師を祀る。



目黒蒲田電鉄東京横濱電鉄 沿線名所案内

文・藤本一美

text by Kazumi FUJIMOTO

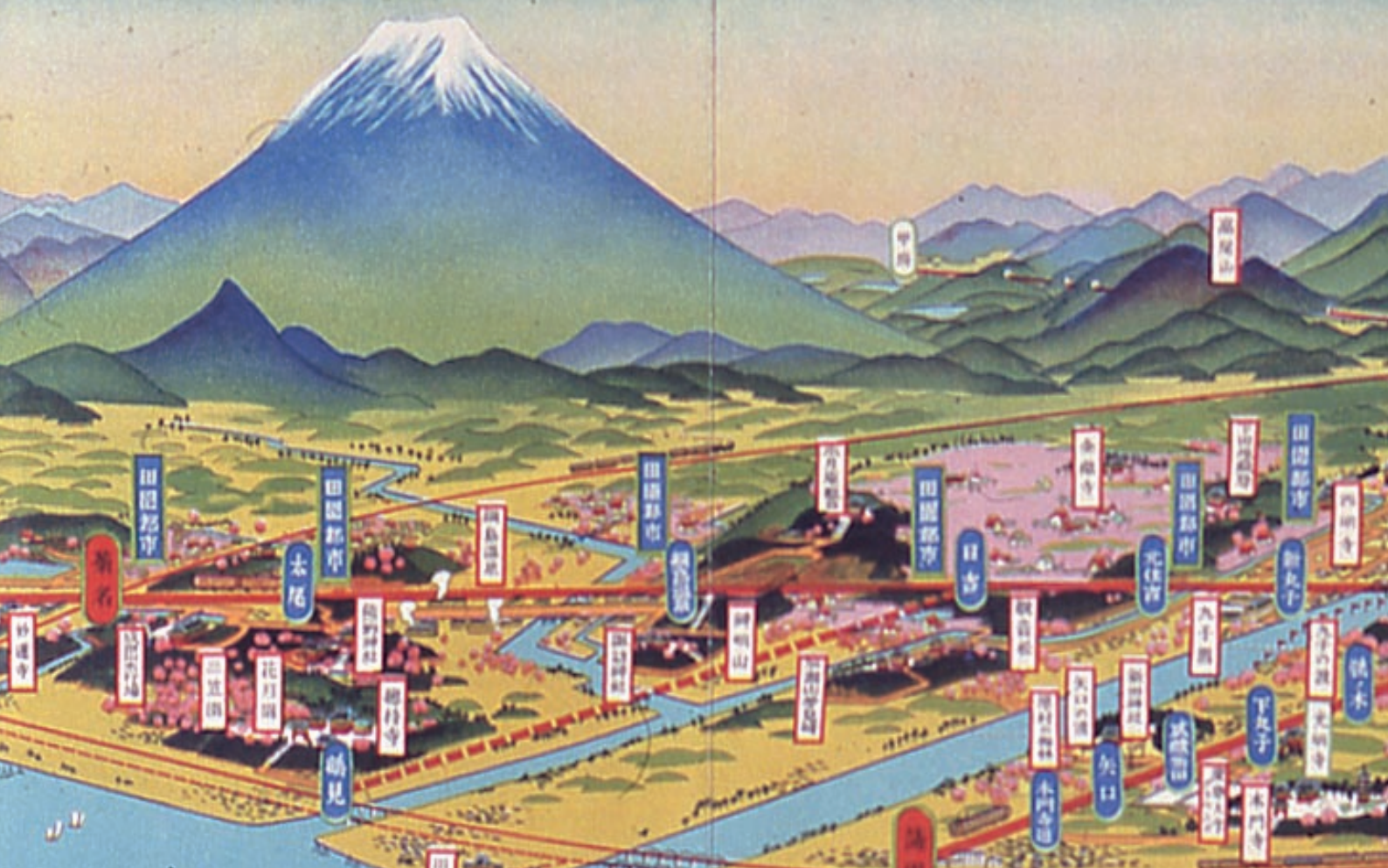
目黒蒲田電鉄・東京横濱電鉄は、東京急行電鉄株式会社（東急電鉄）の前身のひとつ。

秀麗な富士山と田園の近代的な文化住宅の家々を背景に、春の摘み草に興じる母娘を描いた初三郎の表紙絵には、ロンドン郊外の田園都市を視察し、日本でその実現を夢想した渋沢栄一の意向が滲み出ている。

渋沢は非営利の事業として設立した田園都市株式会社を興しているが、大正十一年九月、鉄道部門を分離して設立した目黒蒲田電鉄が鉄道史の始まりだ。その経営に参画した五島慶太が意図したのは、東京都市心に通う勤労者に向けた「田園都市開発の一環としての鉄道事業」構想だった。

初三郎得意の最短経路でイメージ表現し、大正十二年三月に開業した目黒〜丸子多摩川（現多摩川）〜蒲田間と、大正十五年二月に開業した

藤本一美
首都大学東京非常勤講師。日本国際地図学会常任委員。鳥瞰図・展望図資料室兼山岳情報資料室主宰。
近・現代の鳥瞰図絵師の作品収集と研究に精力的に取り組んでいる。近著に『旅と風景と地図の科学Ⅱ』（2006年）がある。



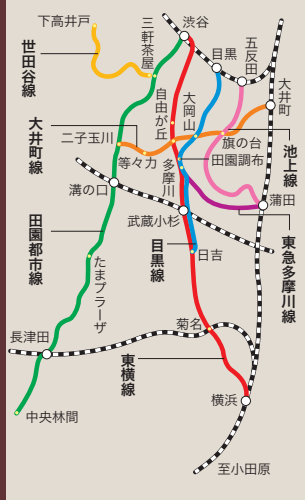
『目黒蒲田電鉄東京横浜電鉄沿線名所案内
[目黒蒲田東京横浜電鉄沿線案内鳥瞰図]
(大正 15 (1926) 年)

図絵と一体化した表紙部分の中央には、渋沢栄一・五島慶太の田園都市構想の守護神であるかのように富士山が聳え立つ。



東京急行電鉄株式会社
Tokyu Corporation
創立：大正 11 年 9 月 23 日
本社：東京都渋谷区南平台町 5-6

東京急行電鉄株式会社 路線図



美しい生活環境を
創造する

東急電鉄は、鉄道 7 路線と軌道 1 路線の計 8 路線、営業キロ 100.1 km で営業。2006 年度の輸送人員は民鉄として初めて 10 億人を超え、1 日当たりの換算では 279 万人の利用者数を誇る。東急電鉄を中核とする東急グループのグループスローガンは「美しい時代へ」。美しい生活環境の創造を自らの事業目的とし、東急沿線が「選ばれた沿線」であり続けるために、交通・不動産・リテールの 3 つのコア事業の連携により相乗効果を発揮、さらなる沿線価値の向上を目指している。

丸子多摩川〜神奈川（現東急東横線の一部）間のみではあるものの、赤い破線の予定線——神奈川〜横浜、丸子多摩川〜祐天寺〜渋谷〜新宿、渋谷〜日比谷、祐天寺〜二ノ橋、神奈川〜黄金町などの戦略路線を描き込んでいるのは頼もしい。

図柄中、各地に多数散在する田園都市構想の第一弾としての「田園調布」は、放射状街路をもつ高級住宅地とモダン駅舎の立つ計画都市として完成。その後は田園都市線全線開通（一九八四年）の実現へと続く。

その意味で初三郎の筆致は、五島慶太一流の、箱根、伊豆、三浦半島のバックグラウンドをも意識した「大東急」への萌芽を汲み取っていると見えるだろう。

最後に大正十五年新春、この鳥瞰図絵作品に寄せた「絵に添へて一筆」（初三郎識）に言及してみよう。

「帝都通るかに秀麗富士の雄姿を仰げる者、誰かまた嘆賞の辞を惜まざらむや。富士こそ、我等日本人の精華を誇る象徴にして、今や目黒蒲田電鉄は東京横浜電鉄と連絡し、此の壮麗雄大なる風光美を背景として、近代文化の粋を集めたる田園都市の新興と相結び、東京横浜間、最捷経の交通を完成せる事、実に限りなき欣快事である」と語っている。



みんな 夏号

No. 27
2008
SUMMER

●発行所／社団法人 日本民営鉄道協会

〒100-0004 東京都千代田区大手町2丁目6番地1号

TEL: 03-5202-1402 FAX: 03-5202-1412

URL: <http://www.mtetsu.or.jp>

●発行人／(社) 日本民営鉄道協会広報委員会

●企画編集／(社) 日本民営鉄道協会広報部会(東武鉄道、西武鉄道、京成電鉄、京王電鉄、

小田急電鉄、東京急行電鉄、京浜急行電鉄、東京地下鉄、相模鉄道、名古屋鉄道、

近畿日本鉄道、南海電気鉄道、京阪電気鉄道、阪急電鉄、阪神電気鉄道、

西日本鉄道)

●企画編集協力／時事通信出版局「みんな」編集室

●写 真／織本知之／PANA

●アートディレクション・デザイン／浜田修司／大島恵里子

●印 刷／大日本印刷株式会社

古紙配合率70%・白色度70%再生紙を使用しています。

※本誌の記事、写真、イラストレーション、ロゴの無断転載を禁じます。