

No.
28

2008

秋 AUTUMN 号

◎特集

富山市のまちづくり政策と富山地方鉄道
「車がなくても暮らしやすいコンパクトなまちづくり」

みん
と

<http://www.mintetsu.or.jp/>



環境への取り組み②

鉄道はエネルギー効率に優れた交通手段ですが、走行するには大量の電気を消費しており、間接的にCO₂を排出しています。そこで鉄道事業者は、さまざまな施策を通じ、運転用電力量の削減に努めています。

小田急電鉄 【変電所のスケジュール運転】

小田急電鉄では2000年9月から、変電所のスケジュール運転を実施しています。

輸送力増強のためのダイヤ改正やバリアフリー化などの駅設備の改良のため、鉄道事業における消費電力量は上昇傾向にあります。なかでも、運転用電力量は、受電電力量（運転用電力量と付帯用電力量との合計）の約8割を占めているため、運転用電力量を削減することは重要な課題といえます。

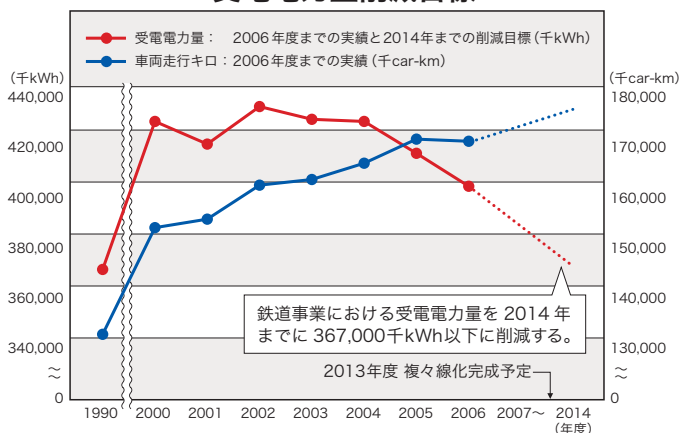
変電所のスケジュール運転は、運転用電力を供給する変電所において、すべての時間帯に変電所機器をフル運転するのではなく、列車本数の少ない時間帯に部分的に機器の運転を停止し、架線電圧を一定の範囲で下げること、再生電力を有効に活用し、消費電力量を削減するものです。

このスケジュール運転によって、2007年度は約678万kWhの電力を削減することができました。1世帯の1カ月あたりの電気使用量を300kWhと仮定すれば、約2万2600世帯の1カ月分の消費電力量を節約することになります。



「輸送力の増強」と「省エネルギー」を両立

車両走行キロと受電電力量の推移および 受電電力量削減目標



小田急電鉄では、快適な輸送サービスを提供し、公共交通の利用促進を図るために、複々線化事業などによる「輸送力の増強」に努めています。また、「輸送力の増強」と「省エネルギー」の両立を目指し、「鉄道事業における受電電力量を2014年度までに、3億6700万kWh以下に削減する」という目標を掲げ、省エネルギー車両の導入などさまざまな対策を推進しています。

② みんなでつだより——環境への取り組み②
小田急電鉄「変電所のスケジュール運転」

基調報告⑦——鉄道の未来学

④ 公共交通再生への道筋

●神戸国際大学 経済学部都市環境・観光学科教授 土井 勉

特集／富山市のまちづくり政策と富山地方鉄道

〔車がなくても暮らしやすいコンパクトなまちづくり〕

市長 INTERVIEW

⑧ 公共交通を活かした
コンパクトなまちづくりを推進。

●富山市長 森 雅志

REPORT

⑫ 「お団子と串」の都市構造による
コンパクトなまちづくり。

●富山市 都市整備部 交通政策課長 高森長仁

TOP INTERVIEW

⑭ 創業以来の
「一県一市街化」理念。
地域に貢献し続ける。

●富山地方鉄道株式会社 代表取締役社長 桑名博勝

REPORT

⑱ 維持から活性化へ。

●富山地方鉄道株式会社 取締役営業部長 辻川 徹

●富山地方鉄道株式会社 経営企画部長 稲田祐治

CLOSE UP

⑳ 総力戦で集約型都市構造を実現する。
「総合交通戦略」の推進

●国土交通省 都市・地域整備局 街路交通施設課 企画専門官 吉田信博

地域関係者全体で公共交通活性化を実現していく時代へ。

●国土交通省 総合政策局 交通計画課長 野俣光孝

連載②——リレーエッセイ

㉑ 「わたしと路面電車」

●作家 あさのあつこ

連載③——鉄道と映画

㉒ 「エデンの東」

●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 名古屋鉄道・犬山線 [枇杷島分岐点信号場～新鵜沼]

●ジャーナリスト・作家 島 実蔵

連載⑤——大正・昭和の鳥瞰図絵師 吉田初三郎の世界

㉔ 大軌電車沿線案内

●首都大学東京非常勤講師 藤本一美



みんなの秋号
AUTUMN
CONTENTS
No.
28
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図り、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いません。

はじめに

多くの公共交通では厳しい経営状況が続き、次第に廃線となるものも多い。このような状況に対し、公共交通再生のための法制度の整備が行政により急速に進められつつある。また、まちづくりと連動して新たな試みも行われつつある。本稿は、こうした動きをさらに加速するために、地域社会に提供する公共交通の価値を十分に認識して、総合交通政策、都市構造、そしてまちづくりの視点から公共交通再生のために必要な方策について述べるものとする。

1. 公共交通の現状

2007年度のJRなど大手の鉄道会社では、前年比を上回る増収増益などと報じられている。しかし、実際には地方や中小規模の公共交通事業者（以下、事業者）だけではなく都市部や大手を含む多くの事業者でも、その経営状況は極めて厳しいものとなっている。例えば、国土交通省『地域公共交通の活性化・再生への取り組みのあり方―報告書』では保有車両30両以上の乗合バス事業者のうち民営で67%、公営ではすべてが赤字経営であるとされている。また、同じ資料で地方鉄軌道事業者の約8割が赤字であり、廃止路線は近年も増加していると報告されている。

こうした厳しい経営状況の背景には公共交通利用者の減少による収入減少がある。収入が減少しても公共交通を維持していくためにコスト削減が行われ、そのためにサービス水準も低下する。サービス水準の低下は一層の利用者減少・収入減少となり、さらに経営を圧迫する。多くの事業者がこうした出口の見えない「負のスパイラル」状況に陥っている。そして、究極のコスト削減策として、廃線が選択されることになる。この状況をそのまま放置しておく、公共交通は衰退し消滅していく恐れがある。

公共交通の利用者減少の背景には、周知のように人口構造の変化（少子高齢化・人口減少）やモータリゼーションの進行（自動車の普及による自動車を多用するライフスタイルの拡大・自動車利用を前提とした拡散型都市構造の進展）がある。

負のスパイラル状況に対して事業者はコスト削減以外の方策を見いだせないことが多い。資金と人材が枯渇しているために新たなサービスを展開し、利用促進や新規需要獲得を行うことが困難なのである。さらに、事業者間では減少する公共交通利用者を争奪するライバル意識から抜け出すことができず、相互に連携することで利用者の拡大を図ることもできないことが多い。

公共交通の衰退状況に対して、行政では「地域公共交通の活性化及び再生

鉄道の未来学

基調報告——27

公共交通の活性化と再生が急がれている。
本格化する少子・超高齢社会に対応するには、公共交通の充実が不可欠だ。
低密度に拡散した都市からコンパクトで機能的な市街地形成へ——
新しい都市政策の成否は、公共交通の整備が鍵となる。
まちづくりの視点から公共交通再生を考える。

神戸国際大学
経済学部都市環境・観光学科 教授

土井 勉

Tsutomu DOI

専門分野：都市政策論・公共交通再生とまちづくり・都市の魅力研究
名古屋大学大学院工学研究科修士課程修了。京都市役所、阪急電鉄株式会社に勤務、主に都市計画やまちづくりに関わる事業やコンサルティングを担当。2004年から現職。京都大学博士（工学）、技術士（建設部門）。土木学会フェロー会員。日本都市計画学会、交通工学研究会などに所属。近著に『ビジョンとドリームのまちづくりーまちと交通再生のための都市政策ー』（神戸新聞総合出版センター）。

公共交通再生への道筋

ー公共交通の再生とまちづくりー

撮影●織本知之



既存インフラを活用し日本初の本格的LRTとして生まれ変わった富山ライトレール。

に関する法律（2007年10月施行）とそれに基づく「地域公共交通総合連携計画」の策定や「地域公共交通活性化・再生総合事業」を創設するなど、支援の仕組みが急速に整えられつつある。これらの仕組みでは市町村が「地域公共交通のプロデューサー」となっており、総合的な地域公共交通計画策定の中心的役割を果たすこととされている。

しかしながら、全国の市町村の公共交通再生に取り組む状況を見ると、2007年度の一般会計予算額に占める公共交通予算は平均で0・68%に過ぎない。また、86%の市町村では公共交通に関する専任者はいない。さらに兼務者を含めても41%の市町村で担当者が1名以下であるという状況であり、市町村は予算も人材も極めて乏しい現状にある。

公共交通の利用者である地域住民（ここでは居住者だけでなく、企業、業者等を含めた地域に関連する人々を言う）は、高齢者になれば公共交通のお世話になるかもしれないが、そして廃線になれば危機感を共有できる場合もあるが、当面は自動車の利用で十分満足しているし、公共交通の負のスパイラルの状況は企業としての事業者の問題であり、自分と関係があるという意識は乏しい。

こうした状況が続けば公共交通の衰退は一層加速される。

2. 公共交通が地域社会に提供する価値

公共交通の再生を目指すためには、公共交通が地域社会に提供する価値を確認し明示することが重要である。ここでバスと鉄道によって価値項目の軽重は異なるが、おおむね表1に示すようなものが考えられる。

交通弱者の利用が容易である点など、誰もが利用できるという交通手段としての価値だけでなく、温室効果ガスの排出量が少ないことによる地球環境への寄与や、地域における生活の安全・安心を支える地域環境の保全価値

公共交通の価値	
交通価値	1 誰でも利用可能な移動手段
	2 高齢者・免許を持たない人たちの移動保障
	3 自動車交通負荷の軽減
環境価値	4 地球環境問題への寄与
	5 地域環境保全
	6 豊かな公共領域形成
地域活性化価値	7 中心市街地の活性化
	8 観光振興
	9 景観をはじめとする文化形成
都市形成価値	10 軸線を形成することによる都市構造形成
	11 沿線地域の価値向上
	12 人口定住促進

表1 公共交通が地域社会に提供する価値

値、多様な人たちが自由に交流できる空間としての駅など豊かな公共領域を形成するなどの環境価値、さらに中心市街地活性化、観光振興、またLRTなどに代表される存在そのものが景観を形成することや、駅などを中心として文化的な蓄積ができる地域活性化価値、そして公共交通があることで都市の骨格ができ、沿線の地価をはじめとする価値向上や人口定住を促進するという、都市形成価値などさまざまなものがある。

これらの多様な価値こそが、まちに住み活動する多様な人々の移動を支え、まちの魅力や文化などを支えているのである。まさに公共交通はまちの魅力を支え、まちづくりを推進する社会資本なのである。こうした多様で他に代え難い価値を公共交通が地域社会に提供していることを、公共交通の再生を担当する行政部局等では、首長や財政部局や地域住民などに分かりやすく伝えるとともに、当該地域での価値をより具体的なデータ等で示すことにより、公共交通再生のコンセンサスの形成が期待される。

3. 総合交通政策と都市構造のコンパクト化

公共交通再生を推進するためには、分かりやすい情報の提供やより使いやすいサービスの供給など、創意工夫に

よる再生策を徹底的に考え、実施することがまずは重要である。それとともに自動車交通への対応を含めた総合交通政策や、拡散型の都市構造の再編など都市のビジョンと関係づけた政策が必要となる。

(1) 総合交通政策

公共交通の再生を図る場合に、自動車の通行を今以上としたのでは、目標の達成は困難であることは容易に理解できる。人も空間も有限であり、自動車と公共交通のバランスをいかにとるかが重要となる。それが総合交通政策である。

「政策」とは限られた予算と人材と時間と空間を、政策目標に応じて優先順位を定めて配置することである。従って、総合交通政策の一環として公共交通再生に取り組むためには、自動車の都市内流入制限や駐車規制等の施策と公共交通の利用性向上策をセットにすることで、効果的に政策を推進することができる。あるいは都心部では、歩行者V自転車V公共交通V自動車というように、施策実施の優先順位づけを明確にすることが期待

される。こうした総合交通政策の策定により、市町村で課題となっている予算や人材の不足問題も大きく前進することが期待できる。

(2) 都市構造のコンパクト化

総合交通政策をさらに推進するためには、モータリゼーションによって拡散した都市構造から、中心市街地を核として人口と諸施設の集約化を図るコンパクトシティが指向されることになる。コンパクトシティは中心市街地の活性化や再生を意図して、近年多くの都市で取り組まれている都市政策である。

例えば、富山市では現在の拡散型の都市構造では、自動車が自由に使えない人々にとって極めて生活しづらいまちであり、割高な都市管理コストや中心市街地の空洞化による都市全体の活力低下と魅力の喪失などが懸念されている。それに対して「串」にあたる公共交通のサービス向上により「お団子」にあたる地域の拠点への施設立地を促進するという「お団子と串」型のコンパクトなまちづくりが、「公共交通の利便性の向上」「賑わい拠点の創出」「まちなか居住の推進」などさまざまな施策群で取り組まれている。

富山市のコンパクトなまちづくりの



運行頻度の高さ、低床車両の導入、使い勝手のよい電停、フィーダーバスの運行——「高品質の公共交通」の利用者は順調に増加している。



ワークショップで「お出かけマップ」を作成している様子（著者提供）。

行政を中心にした総合交通政策やコンパクトシティの展開が、より充実したものとなるためには地域の住民の支援が重要である。そもそも住民の多くは公共交通の重要性や価値を知っている。だから廃線になればさまざまな愛着や反応が出てくるのである。しかし、「わかつちやいり」が「公共交通を利用するまでには至らないことが多い。それを「わかつちやいり」で行動する」に変わるきっかけとなるものが、近年各地で多く取り組まれるようになったモビリティ・マネジメント（MM）である。MMとまちづくりを適切に組み合わせることで、公共交通への再認識と利用促進を図ることが可能となる。

住民主体によるまちづくりの活動は「住民が自律的継続的に取り組む環境改善活動」と定義できる。そして地域の課題について、ワークショップなどの開催によって住民が自由に意見交換をすることで、まちづくりへの取り組みが行われる。こうしたまちづくり活動とMMが連携して環境問題や高齢者の交通問題、過度な自動車利用からの転換、公共交通の情報提供や利用促進などの地域課題の解決を目指す方策として取り組むことができる。具体的には住民・行政・事業者が協力して、公共交通の利用促進のための情報提供ツールである「お出かけマップ」などを用いたMMを行うことにより自動車からの転換などで新たな公共交通利用者の獲得が可能となる。

ただ、こうした場が有効に機能するためには、公共交通を利用する必要がある免許を持たない人たちが送迎をする主婦層、そして高齢者などいわば公共交通利用に関して地域の役者が揃った状況であることが望ましい。また、こうした場では事業者が提供してきたこれまでのサービスの問題点が指摘されることも多い。ここで事業者は従来の、苦情や要望への紋切り型の対応ではなく、むしろ住民とコミュニケーションを図る場として、実現が可能なこと、簡単なことでもよいから前向きに取り組む姿勢を示すことが重要である。こうしたコミュニケーションを通して

特徴は、公共交通の利便性向上策をリーディングプロジェクトと位置づけ、我が国初の本格的なLRTとして有名になった富山ライトレールの導入に続き、市内電車の環状線化事業を推進していることである。公共交通の充実が誰が目にすることができ、利用することができる。従ってコンパクトなまちづくりの進捗の効果が、「串」の充実により市民にとってわかりやすいものとなる。もちろん、公共交通サービスの向上により利用者の増加している。郊外のショッピングセンターに自動車で買い物に出かけていた人たちが、公共交通利用に転換することでショッピング先も中心市街地の公共交通沿線の商

4. まちづくりの視点——「わかつちやいり」からの脱却

「住民が自律的継続的に取り組む環境改善活動」と定義できる。そして地域の課題について、ワークショップなどの開催によって住民が自由に意見交換をすることで、まちづくりへの取り組みが行われる。こうしたまちづくり活動とMMが連携して環境問題や高齢者の交通問題、過度な自動車利用からの転換、公共交通の情報提供や利用促進などの地域課題の解決を目指す方策として取り組むことができる。具体的には住民・行政・事業者が協力して、公共交通の利用促進のための情報提供ツールである「お出かけマップ」などを用いたMMを行うことにより自動車からの転換などで新たな公共交通利用者の獲得が可能となる。

最後に 本年4月からの道路特会の税率変更に伴いガソリン価格は乱高下した。その後の原油価格高騰により自動車交通量は減少傾向にある。ここで減少した交通の受け皿として、公共交通に期待される役割は大きい。時代は公共交通に対して追い風となりつつある。こうした潮流の変化を見逃さず、地域の人たちと一緒に公共交通の再生・活性化の推進が期待される。

■参考文献

- (1) 例えば、交通新聞社：「J R ガゼット 特集平成 19 年度決算の概要」（2008 年 7 月号）
- (2) 国土交通省総合政策局：『地域公共交通の活性化・再生への取り組みのあり方 - 報告書』、pp. 6（2008 年 3 月）
- (3) 前掲 2)、P.11。
- (4) 前掲 2)、P.12。
- (5) 北村隆一編著：『鉄道でまちづくり 豊かな公共領域がつくる賑わい』学芸出版社（2004 年 3 月）
- (6) 富山市：『富山市中心市街地活性化基本計画』（2007 年 2 月）
- (7) 例えば、西堀泰英他：『地域との協働による交通まちづくりに関する取り組み』土木計画学研究会・講演集 No.37、（2008 年 6 月）

※モビリティ・マネジメント（MM）

ひとり一人のモビリティ（移動）が、社会的にも個人的にも望ましい方向（例えば、過度な自動車利用から公共交通・自転車等を適切に利用する方向）に自発的に変化することを促す、コミュニケーションを中心とした交通政策（土木学会編：『モビリティ・マネジメント（MM）の手引き』p.1）

特集

富山市のまちづくり政策と富山地方鉄道

[車がなくても暮らしやすいコンパクトなまちづくり]

公共交通を活かした コンパクトな まちづくりを推進。

富山市の公共交通政策が注目を集めている。

富山市は、モータリゼーションの進展と郊外への住宅開発などに伴い、県庁所在都市の中では最も低密度な市街地となっており、自動車交通への依存度は全国の中核都市圏の中でも最も高い。

「公共交通を軸とした拠点集中型のコンパクトなまちづくり」は、今後の人口減少と超高齢化に備える総合都市政策だ。

公共交通軸を確立し、車に依存しなくても都市サービスを享受できる利便性の高いまちの形成を目指す。

交通事業者とのパートナーシップ、市民の理解と信頼の獲得、財源確保と、都市経営に辣腕を振るう森雅志市長にその理念をうかがった。

富山市長

森 雅志

Masashi MORI



雄大な北アルプス立山連峰を望む富山市（写真提供：富山地方鉄道株式会社）。

市民の生活を変えるまちづくり構想

——公共交通を基軸にしたまちづくりの発想はどのように生まれたのですか。

森 少子高齢化の進展に伴って自動車自由に使えない市民が増えてきました。市街地の外延化により都市管理コストが割高になっていき、中心街の空洞化が進んで都市全体の活力も低下してきています。自動車利用を前提としたまちづくりは限界に達しつつあり、今ここで公共交通の衰退を食い止め、再生

させないと、将来かなり大きな問題に直面する。富山市の20年後、30年後を見据えたらまず公共交通の質を高めていかなければ、という発想です。

そもそもの出発点としては、富山市には恵まれた鉄軌道資産が残っていたことが大きいでしょう。鉄道も軌道もバス路線もすべて富山駅に結節し、そこから放射線状に延びている。この鉄軌道やバス路線の質を高める作業と、中心部に公共施設などさまざまな事業への投資を同時に行い、郊外に住んでいる人も

中心市街地に来やすい、施設を使いやすい、そういう都市構造に少しずつ変えていくというのが富山市の基本コンセプトです。「脱車社会」ではなく、車も使うけれど公共交通も使う、そういう暮らし方ができるまちですね。

——「公共交通網の機能再生」ということでしょうか。

森 そうです。モータリゼーションの進展で、市民の暮らしは中心部から郊外にシフトし、それに伴って公共交通がだんだん衰退していった。衰退していく過程というのは「乗ら

ないから運本数を間引く」「不便だから乗らない」「さらに間引く」、つまり負のスパイラルに陥っている状態です。

JR富山港線をLRT化し、平成18年に開業した富山ライトレールは、思い切って先行投資をして、負のスパイラルに陥っていたものを正のスパイラルに変える取り組みでした。バリアフリーの高性能の最新車両を導入し、電停もデザイン性の高い魅力あるものにする。運行頻度を上げる。最初から使いやすい、質の高い公共交通として整備したのです。

結果、利用者が戻ってきた。いちばんの要因は、運行頻度です。JR時代は1時間に1本だった運行を15分間隔にし、朝のラッシュ時は10分間隔、終電もそれまでは9時過ぎだったのを11時台まで延長した。終電は酔客でいっぱいですが。以前ならタクシーで帰るしかなかったから余計な出費を抑えることができるし、200円で済むから終電に乗って帰ろうと帰宅が早くなる。どちらにしても奥さん孝行ができます（笑）。休日

に買い物をする時は車で出かけ、映画やコンサートに出かける時はライトレールを使う。そんな交通手段の使い分けも顕著になってきました。嬉しいのは、今まであまり外出しなかった中高年の人たちが、外出を楽しむようになったこと。バリアフリーのライトレールには、高齢者の方がたくさん乗っていらっしやいます。活動的な生活を送ることは、健康づくりに役立つ。元気な高齢者づくり

にもつながる。福祉的な意味においても、大きな役割を果たしていると思います。

単なる移動手段でしかなかった公共交通の存在が、沿線に住んでいる人たちの暮らし方やライフスタイルに影響を与えてようになってきた。公共交通を軸としたまちづくりの効果ですね。

——富山市のように最初に大きな投資をして、大きな効果を生み出す手法は画期的だと思つたのですが。

森 JR富山港線は、沿線の人口はほぼ横ばいであるにもかかわらず利用者が減り続け、JR側からは平成11年ぐらゐから廃線の意向が示されていました。富山市としては「困る」と言い続けたわけですが、平成14年に北陸新幹線の工事と併せて富山駅の連続立体交差事業が決まりました。そのスペースが狭隘で、北陸本線など他の在来線と同様、富山港線も含めて高架化すると、多額の事業費が必要になる。富山港線の高架化を止めれば、富山港線の1線2面分のスペースが空き、総事業費を抑えることができます。

富山港線を路面電車化する事業については、総事業費58億円のうち、富山港線の移転補償的な意味合いで連続立体交差事業の負担金33億円や国交省の補助金など多様な財源を活用して市の負担軽減を図りました。非常に恵まれた財源を確保することができたので、思い切った計画を実現することができたのだとも言えます。

行政としてリーダーシップをとる

——計画進捗には市民の理解の度合いが重要なポイントとなりますね。

森 ええ。そしてそれは市民に熱意を持って説明し、理解を求めるということに尽きるだろうと思います。30年後ぐらいの社会を考えると、3人に1人が高齢者となり、配偶者を失った高齢者の単独世帯が増えると予測されています。若い時に郊外の住宅を購入し、やがて年をとってひとり暮らしになり、車が自由に使えなくなる。そういう人たちが、ある時から加速度的に増えていく。だから、今からその時代を見据えて公共交通に投資をしていく必要があるのだということ、タウンミーティングや講演などで説明しています。

——反対意見もあったことでしょうか。

森 市町村合併直後の頃は、中山間地の人たちが「ライトレールに58億も使ったら、自分たちのところはどうなるんだ」という意見が当然ありました。そうした意見には、富山市がやろうとしているのはライトレールだけではない、市域全体の公共交通の質を高めていくのだと、きちんと説明する。だれにとっても使いやすい公共交通網を整備していくのだという将来構想を説明すれば「順番にやっいていくんだ。自分たちにとっても使いやすいものができるんだ」とご理解いただけます。

すでに実施している施策の1つに「お

でかけ定期券」があります。65歳以上の高齢者に限り、市域全域どこからでも、中心市街地へ出かける時のバス料金が100円になるという制度です。帰りも、中心市街地から乗れば同じ。普通なら片道1000円以上かかるような市域からでも往復200円で行き来できます。これがすごい人気で、中山間地や郊外の人に変喜ばれています。自分たちにもこの構想のいろいろな取り組みが少しずつ及んできた——だから、市内の一部の地域の鉄軌道の整備について集中して公費を投入することについても理解していただけるということでしょう。

——市民の生活に密着した細やかな視点を持って進められているのですね。

森 僕だって市民ですから（笑）。そこがポイントで、市民の声をどんどん聞くというのはその通りです。でも、すべての市民の声が正しいわけではないし、立場が違えば求めるものも違う。例えば、バスの乗り継ぎをよくするためにバス停を移動しようとすると、以前よりバス停が遠くなる人が必ず出てきます。だからといって何もしないのは全員にとって不利益。絶対公約数的に考えて、その方が効果的であり効率的であるとしたら、やはり行政はきちんと自らの判断と責任においてリーダーシップを発揮すべきだと思います。

——JR高山本線の活性化社会実験も進めていらっしゃいますか。

森 高山本線は、合併前の旧5市町村

を結ぶ富山市の南北交通軸ですが、利用者の減少で減便が続いています。負のスパイラルですね。富山ライトレールに続く第2の鉄道活性化事業として、市が年間1億5000万円を負担し、平成18年から増便などの社会実験を行っています。この取り組みで前年度の利用実績を上回った分は、JRから市に返済してもらうという契約です。平成19年度は約1600万円が戻ってきたんですよ。市の実質負担がそれだけ減るわけです。それを数字で示して、市民に「もっと乗ってください。そうしたら市の負担も減っていきます」と呼びかける。

——ディスクリージャーが謳われているですが、具体的な市の構想を市民にしっかり見せるということですね。

森 そうです。もちろん財源には、まちづくり交付金や合併特例債などを充てています。しかしこの社会実験においては、例えば1億5000万円かけて新しい駅をつくりました。この駅については「3年間の実験で1日に140人の利用実績」という目標があり、それを達成できなければ止めなければならない。それだけの金額を投資してだれも乗らなかつたらお金を捨てる話でしょう。高山本線沿線の駅はJR西日本の所有物です。その駅舎のトイレの水洗化を市が手がける。パークアンドライドに必要な駐車場は、民間の土地を借りて市が整備する。「民間事業の施設に市が公費を入れるべきか」と考えたら、入れるべき



日本初の本格的LRTとして注目を集める富山ライトレール。

ではないのかもしれない。しかし、使うのは市民です。「公共交通を活性化させる」という大きな公益のためには、市が積極的に取り組んで当然ですし、目標も達成できると信じて進める。実際、高山線の利用者は約6%増となりました。

富山市の30年後を見据えた計画

——これからの公共交通には、行政、鉄道事業者、それから市民、それぞれに責任があるのではないのでしょうか。

森 全くその通りです。役割分担ということですね。鉄道、路面電車、バス、富山市の公共交通のすべてを富山地方鉄道(地鉄)1社が経営していることは、富山市にとって好条件でした。市の公共交通施策に則って話し合い、スピーディに方向性を打ち出すことができる。事業者任せでも行政頼みでもない、民間交通事業者と行政とが役割分担をしながら市民のために質の高い交通システムを提供していくことが、これからは非常に大事なことになると思います。市民もそれに応えてくれるとしたら、車一辺倒の暮らし方から、車も使うけれど公共交通も使うという暮らし方に変わってほしい。

富山市の民間企業では、今年から環境問題に対応する「チーム富山市」という取り組みが始まっています。相乗り運動を実施したり、ノーマイカーデーは公共交通を使うなどしてCO₂を削減しようという試みです。これなどは、企業の役割分担と言えるだろうと思います。

——行政が先行し、全市的な取り組みが生まれているという印象を受けます。

森 去年、中心市街地の再開発ビルがオープンした時、市内電車や富山ライトレール、コミュニティバスなどの公共交通を費用は市が負担して3日間無料にしたのですが、市内電車の利用者が11・5倍に増え、3日間で35万人が来街しました。この数字を見せて、中心市街の商業者に「1カ月に1度、市

内電車無料の日をやってみなさい。地鉄さんには1日分として100万円なり150万円なり払うからやってください」と市が交渉してあげましょう」。中心市街地に賑わいを取り戻すにはどうしたらいいのか——最初に市がやって見せて、民間にも取り組んでいただくということですね。

先にお話した「おでかけ定期券」を始める時は、地鉄さんに「1人100円で乗せてください。その代わり、富山市が1カ月に400万円(1人100円相当)負担するから3カ月実験しましょう」とお願いしました。当時、一人の平均運賃が500円以上で、それを200円にするのは地鉄さんとしても相当な決断が必要だったろうとは思いますが、始めてみると確実に効果があり、3カ月後には地鉄さんから続けたい旨を言ってくれました。

富山市は地元の交通事業者とすばらしい役割分担ができており、パートナーシップがありますから、さまざまな実験的な試みも大変やりやすいのです。

——お話をうかがっていますと、非常に経営感覚を持ち合わせた行政ですね。

森 そうですね。八方美人ではしつかりとした都市経営はできないので、期待をしていただけの間は、一貫した姿勢でぶれずに実行するつもりです。

いつも心がけているのは、少し先を見据えること。20〜30年後の人たちにこうしてあげる、という明確な目標を持つこ

とだと思っています。例えば学校も橋も、30年後の人も使うのだから、借金をしてつくり、今の人も30年後の人も同じように借金を負担して一向に構わないし、そうあるべきだと思っています。逆に、20〜30年後の人たちが全く享受しないものであるにもかかわらず、借金をして今の人たちがその恩恵を享受するというものは、努めて避けなければならぬ。

富山のまちづくり構想も、今を生きる人たちだけではなく、将来も踏まえて、一部に不満があったとしても、やるべきことはきつと勇氣をふるって進めていく。そういう姿勢を持つことが大事だと僕は思っています。

——現時点の大きな課題は何でしょう。森 劇的には変化しないということでしょうか。富山市の「公共交通を軸とした拠点集中型のコンパクトなまちづくり」は、公共交通を活性化させて車に頼らずに暮らせる市街地をつくる、さまざまな施設を拠点的につくり市街地に賑わいを持たせる、公共交通が使える

まちなかの居住を推進する、この3本を柱にして、さまざまな施策を同時進行で進めています。ただ例えば、いきなり市街地がたくさんの人で賑わうわけではないし、まちなかの居住人口が増えるわけでもない。高齢者をはじめだれもが自動車に頼ることなく安心して快適に暮らせる「富山のまち」をつくり、そういうまちであり続けることを目指しているのです。

今、進めている市内電車の環状線化事業は中心街全体の回遊性を高めようという試みですが、市内電車の富山地鉄・上滝線への乗り入れや富山ライトレールと市内電車の連結も計画されており、徐々にではありますが着実にコンパクトなまちづくりを進めているという段階です。こうした状況を、市民にきちんと受けとめ理解いただくことが一番の課題でしょうね。

いろいろなことを手がけながら「総合力」で、市民とまちづくりに取り組んでいきたいと思っています。

公共交通活性化で「環境モデル都市」に認定



低炭素社会の実現に向けて先駆的な取り組みにチャレンジする「環境モデル都市」として、平成20年7月、富山市をはじめとする6都市が政府の認定を受けた。富山市は「公共交通を軸としたコンパクトなまちづくり」を基本方針とする市民総参加型の二酸化炭素排出量削減の取り組みが評価され認定を受けた。

(写真提供：内閣官房地域活性化総合事務局)

「お団子と串」の都市構造によるコンパクトなまちづくり。



徒歩圏内に日常生活に必要な機能が整備され、その拠点が日常の足として使える公共交通で結ばれている——
富山市が進めるコンパクトなまちづくりの基本コンセプトは「お団子と串の都市構造」だ。

クラスター型のコンパクトな都市

平成17年4月、7市町村の合併により新しい「富山市」が誕生した。人口は富山県の約4割、面積は富山県の約3割に相当する広大な市域を有する。

富山市が進めている「公共交通を軸とした拠点集中型のコンパクトなまちづくり」は、この広い市域に、旧市町村の中心部を含め14の拠点を整備し、それぞれの拠点を公共交通で結ぶというもの。これが「お団子と串の都市構造」で、お団子とは自動車に依存しなくても日常生活に必要な都市機能が整った徒歩圏、串は一定以上のサービス水準が確保された公共交通を表す。一極集中ではなく、旧富山市中心市街地を本丸としながら、諸機能が集積された14の拠点を配したクラスター型の都市構造を目指している。

富山市は市街地の人口密度が40・3

人／haと全国でも最も低密度な県庁所在地で、市街地拡散による行政コストの増加が課題となっていた。また、自動車利用については交通手段分担率が72%と中核都市圏で最も高い数値を示しているが、その一方で、現時点で15歳以上の約3割の市民が車を使用できず、今後はこの層が急増すると懸念されていた。

「お団子と串の都市構造」を実現できれば、車を自由に使えない人たちも利便性の高い都市生活を享受することができるようになる。拠点ごとに人口を集約し都市機能を集積することで、都市管理の行政コストも抑制できる。

「富山市の公共交通形態を生かせば、車に頼らなくても歩いて暮らせるまちづくりができる。公共交通の活性化、中心部の発展回帰、行政コストの抑制など、一石二鳥どころか何鳥もの効果が期待できる計画」と富山市都市整備

部交通政策課 高森長仁課長は話す。

公共交通を軸にした都市構想は旧富山市時代にスタートしたもので、平成16年度に策定された「富山市総合的都市交通体系マスタープラン」では、合併後の広域化を見越して、まちづくりと総合的な交通体系の確立を一体化させたプランが示されている。合併後、このプランを引き継ぎ「富山市都市マスタープラン」を策定した。道路整備や施設整備を主軸に置いた都市マスタープランが多い中で、その基本理念に「公共交通を軸」に据えた富山市の都市構想は画期的なものだった。

まちづくりと公共交通の一体化

「公共交通を軸としたコンパクトなまちづくり」に向けて、おおむね20年後までに必要な公共交通活性化施策を明らかにしたものが平成18年度に策定し



富山市 都市整備部 交通政策課長

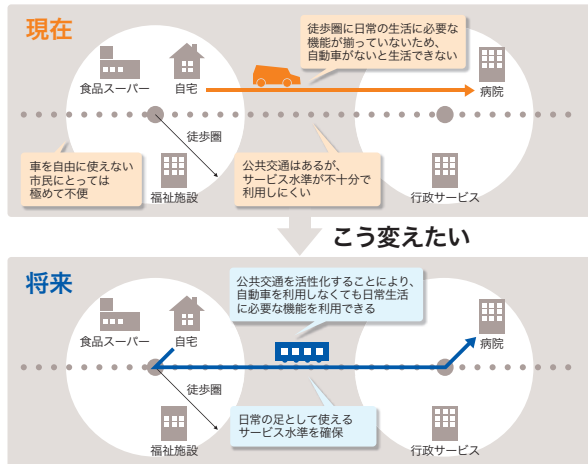
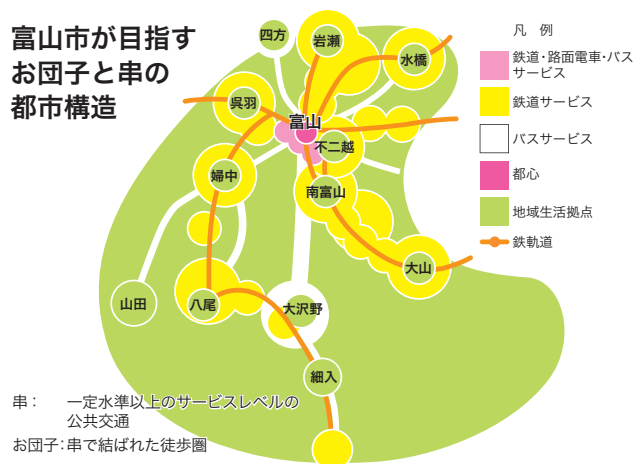
高森長仁
Nagahito TAKAMORI

た「富山市公共交通活性化計画」だ。

まちづくりの観点から必要なものは行政がコストを負担して公共交通を活性化させ、公共交通の活性化と沿線のまちづくりを一体的に行っていく。郊外や中山間地域には地域特性に応じた多様な生活交通を確保する。沿線の魅力を高めることで、現状では広く拡散した人口密度分布を、将来的に、公共交通沿線で高めていくのが最終目標だ。

鉄軌道6路線と幹線バス13系統を「公共交通軸」として位置づけ、各路線の活性化を推進していくとともに、沿線に「公共交通居住推進地区」を設定し、住宅助成などによりコンパクトなまちづくりを推進する。徒歩圏として鉄軌道駅からおよそ500m・バス停から300mの範囲に住んでいる市民の割合を「現在の約3割から、20年後には約4割まで増やすのが市の目標」（高森課長）だ。

富山市が目指す お団子と串の 都市構造



山駅付近連続立体交差事業」などが進められている。

富山ライトレールの成功

公共交通活性化の具体的な取り組みを見てみよう。

平成18年4月に開業した富山ライトレールは、「お団子と串の都市構造」のコンパクトなまちづくりのリーディングプロジェクトに位置づけられている。富山駅高架化事業にあわせ決定されたJR富山港線の路面電車化は、平成15年5月に市長が正式発表した。

JR線を路面電車化するのには日本初の試みであり、ヨーロッパのLRTにみられる先進的な技術や考え方を取り

入れた日本初の本格的なLRTとして大きな注目を集めている。市はLRTの導入と並行して、沿線のまちづくりもスタートさせた。フィーターパスの導入や駐輪場の整備、駅周辺の住宅促進、古い町並みの整備・保存などだ。

「たいへん利便性の高い新しい串が1本できたということ。これからは、団子である沿線のまちの魅力をどう高めていくかが大切」と高森課長は語る。地元の自治振興会など民間による富山ライトレールを活用した地域活性化の取り組みも動き始めているという。

富山ライトレールの成功を弾みに、第2の「串」づくりとして、富山市が手がけているのがJR高山本線活性化社会実験だ。JR高山本線は、富山駅から高山駅を経て岐阜駅に至る鉄道路線。利用者の減少が減便を招き、サービスレベルの低下がさらに利用者の減少を加速させるという悪循環を断ち切るため、市が主体となり、運行頻度の増加、フィーターパスの運行、パーク＆ライド用駐車場や駐輪場の整備、駅のトイレ整備や新駅（臨時駅）の設置などを実施した。この活性化社会実験は、平成18年10月にスタートし平成23年の春まで行われることになっているが、平成18年と19年の乗車人員を比較するとすでに約6%増という、幸先のいい結果を出している。

また、平成20年度の公共交通の維持・運行・支援等（施設整備は除く）に関する市の予算も5億8000万円と、一般会計予算（1660億円）に占める割合が意外に低いことも市民にとっては説得材料となっただろう。

「公共交通活性化は行政がやるものと思う人もいるが、ルールをつくって、行政、事業者、市民、きっちり役割分担しながらやっていかないと、持続できない」と高森課長は話す。

富山市のコンパクトなまちづくりは、着実に進められている。

また、平成26年の北陸新幹線開業に向けて富山駅周辺や中心市街地の活性化が課題となっていたが、これについては中心市街地活性化法に基づく国の重点的支援を目指して「富山市中心市街地活性化基本計画」を策定。平成19年2月、全国第1号の認定を受けた。

計画区域は富山駅周辺と中心商業地区約436haで、計画期間は平成19年から約5年間。ただし計画期間終了後も、平成26年度末に予定されている北陸新幹線開業まで引き続き取り組んでいく。

①公共交通の利便性の向上②賑わい拠点の創出③まちなか居住の推進の3本を柱に27事業を策定、公共交通の利便性の向上における取り組みとしては、「市内電車環状線化事業」富

山駅付近連続立体交差事業」などが進められている。

富山ライトレールの成功

公共交通活性化の具体的な取り組みを見てみよう。

平成18年4月に開業した富山ライトレールは、「お団子と串の都市構造」のコンパクトなまちづくりのリーディングプロジェクトに位置づけられている。富山駅高架化事業にあわせ決定されたJR富山港線の路面電車化は、平成15年5月に市長が正式発表した。

JR線を路面電車化するのには日本初の試みであり、ヨーロッパのLRTにみられる先進的な技術や考え方を取り

入れた日本初の本格的なLRTとして大きな注目を集めている。市はLRTの導入と並行して、沿線のまちづくりもスタートさせた。フィーターパスの導入や駐輪場の整備、駅周辺の住宅促進、古い町並みの整備・保存などだ。

「たいへん利便性の高い新しい串が1本できたということ。これからは、団子である沿線のまちの魅力をどう高めていくかが大切」と高森課長は語る。地元の自治振興会など民間による富山ライトレールを活用した地域活性化の取り組みも動き始めているという。

富山ライトレールの成功を弾みに、第2の「串」づくりとして、富山市が手がけているのがJR高山本線活性化社会実験だ。JR高山本線は、富山駅から高山駅を経て岐阜駅に至る鉄道路線。利用者の減少が減便を招き、サービスレベルの低下がさらに利用者の減少を加速させるという悪循環を断ち切るため、市が主体となり、運行頻度の増加、フィーターパスの運行、パーク＆ライド用駐車場や駐輪場の整備、駅のトイレ整備や新駅（臨時駅）の設置などを実施した。この活性化社会実験は、平成18年10月にスタートし平成23年の春まで行われることになっているが、平成18年と19年の乗車人員を比較するとすでに約6%増という、幸先のいい結果を出している。

さらに、富山地方鉄道市内電車のルートを延伸して中心部を環状線化する「市内電車環状線化事業」も始まっている。平成21年12月には完成予定で、平成26年の北陸新幹線開業時には、富山ライトレールをさらに延伸し、高架化した新富山駅を通り抜けて富山地方鉄道市内電車と連結させる予定だ。

8割が評価する市民の理解

順調にコンパクトなまちづくりの諸施策を進めている富山市だが、言うまでもなくそれも市民の理解があつてこそものだ。「計画を推進するに当たって、そこが一番不安だった」と高森課長も言うが、総延長7・6キロの富山ライトレールについても、市民アンケートでは全体の8割以上の人が「評価する」と答えている。

また、平成20年度の公共交通の維持・運行・支援等（施設整備は除く）に関する市の予算も5億8000万円と、一般会計予算（1660億円）に占める割合が意外に低いことも市民にとっては説得材料となっただろう。

「公共交通活性化は行政がやるものと思う人もいるが、ルールをつくって、行政、事業者、市民、きっちり役割分担しながらやっていかないと、持続できない」と高森課長は話す。

富山市のコンパクトなまちづくりは、着実に進められている。



創業以来の 「一県一市街化」理念。 地域に貢献し続ける。

富山地方鉄道は、創業者が打ち立てた「一県一市街化」理念を守り、地道な努力を重ねながら、鉄軌道を維持してきた。
この富山地方鉄道のインフラがあったからこそ、富山市の公共交通を軸とした新都市構想が生まれたと言っていい。
創業時の「全県下から中心部までを1時間圏内にする」という発想は、コンパクトシティのコンセプトに相通じるものがある。
富山市のまちづくりは、柔軟な思考と行動力を持つ自治体と、実直で住民に誠実であろうとする富山地方鉄道の連携が重要なポイントとなっている。

写真提供●富山地方鉄道株式会社 文●茶本 環（ジャーナリスト） 撮影●織本知之

富山地方鉄道株式会社 代表取締役社長
桑名博勝
Hirokatsu KUWANA



市内電車の走行音は、富山のまちの音でもある。地鉄ビル前を走る8000形。

赤字区間がありながらも
鉄軌道を維持する

——自社の鉄軌道維持のために、並々ならぬ努力をされているところがつています。

桑名 当社は昭和5年に富山電気鉄道として創業し、昭和18年、陸上交通事業調整法に基づいて富山県内の私営・公営の鉄軌道会社4社、バス会社4社を合併、社名を新たに「富山地方鉄道」と改めました。

地方民鉄で1000

キロ近い営業キロ数を持つているところは少ないでしょう。実際には赤字区間もありますから大変厳しいのですが「維持しなければならぬ、切つてはならぬ」という確固たる

意思は、連綿と持ち続けていますね。そういう意味では、地域に貢献しているという強い自負があります。

——富山県は1世帯あたりの自動車保有台数が全国第2位という、お国柄もあると思います。

桑名 ええ、当社も昭和39年までは乗客数が伸び続け、電車の車両もどんどん増やした時代もありま

した。しかし、その頃をピークに、乗客数は減り続けています。モータリゼーションの進展とともに、だれもがマイカー中心になっていったのです。当時から富山県における自動車の普及率は全国水準を上回っていました。

そこで、当社では早くから合理化に取り組みました。昭和41年には鉄道に集中制御装置CTCを導入し、その後PTCを付加、軌道については44年からワンマン運転を実施しています。鉄道のワンマン運転も平成3年と比較的早い時期に立ち上げています。コスト削減で何とか維持しようという気持ちが先行していたわけですね。

鉄道の輸送人員数は、平成19年には昭和39年の14・5%にまで落ち込んでいます。しかし、営業キロは最盛期の73%を維持している。どう維持してきたかと言うと、合理化の徹底しかありません。鉄道の従業員数は、輸送人員数が減った分だけ削減し、14%にまで絞りました。省力化・機械化を進め、徹底した合理化でコストダウンを図る。それでも鉄道は厳しいです。

軌道の方は、輸送人員数がピーク時の18・5%まで落ちています。営業キロも、バスとルートが重複するなどの理由で一部路線を廃止しており、現在は最盛期の60%まで縮小しました。しかし、従業員数は33%を保っており、軌道については、現在も黒字で営業しています。

——富山市が打ち出している「公共交通を軸としたコンパクトなまちづくり」は、貴社の存在がキーになります。

桑名 市の「お団子と串」の都市構造という基本コンセプトは、当社の役割と責任を組み込んだ上で成り立つものと認識しています。当社は市民の足を確保するという使命を負っていますから、もちろん私どもは市の構想に積極的に協力していくスタンスでいます。

私どもの会社は、富山地方鉄道となった時に、富山県と富山市など沿線自治体の市町村が株主になっています。111万株を持つ富山県が当社の筆頭株主に近いポジションにあり、富山市は8万2700株を持っています。おそらく全国の民鉄の中でも、県や自治体が株を持っている会社というのは極めてめずらしいのではないでしょう

うか。また、社の定款に「社会意思を当会社に反映せしめるため、参議を若干置く」こととし、「参議会は当社事業の運営につき、社会的関連ある重要事項を審議する」とあります。参議規定は昭和29年に定められましたが、以来、歴代の県議会議員や富山市長に務めていただいています。そういう点でも、当社と自治体は、非常に関係性が深い。当社には自治体との連携プレーを得意とする土壌がありますから、市の施策に積極的に関わっていきたいと考えています。



立山や宇奈月温泉など富山観光の玄関口である電鉄富山駅。

富山市都市構想と共通する理念

——貴社には創業からの一貫した理念があるそうですが。

桑名 ええ。そもそも創業者の佐伯宗義には、ひとつの構想がありました。「富山県一市街化構想」——県内のどこに住んでいようと、中心部への移動を1時間圏内にしようという構想です。

佐伯が生まれ育ったのは立山の麓の村で、当時は、富山市の中心部へ来るまでには歩いて途中で一泊し、さらに歩いてようやくたどり着くという時代でした。そういう大変さを経験したか

らこそ生まれた構想でしょう。創業時は、県内に複数の地方鉄道が走っていましたが、国鉄の駅までをつなぐ枝線に過ぎず、統一的な展開もなされていませんでした。

先にお話ししましたように、昭和18年に県内全交通機関の大統合が実現し、当社が設立されたのですが、結果的には、この統合が佐伯構想の実現につながりました。「どこにいても、生活の場と働く場、あるいは文化を享受できる機会は均等でなければならない」という佐伯の信念が実を結んだのです。

ですから、鉄道も軌道もバスもすべて、電鉄富山駅（JR富山駅と隣接）を起点に放射線状に延びています。鉄道の拠点駅からは枝線としてフィーダーバスも走らせていますが、周辺市町村からは電鉄富山駅へ集中してバスを走らせている。富山地方鉄道の交通網は、県下を網羅して「一県一市街化」を形成しているのです。

——鉄道というものに確固たる理念と理想をお持ちだったのですか。

桑名 「やると決めたら、どんなに時間がかかっても実現させる」というのが佐伯の口癖だったそうです。「一県一

市街化の鉄道をなんとしてもやり遂げなければならぬ。言ったことは曲げない」という佐伯の信念に対して、当時の日本興業銀行総裁から「万里一条鉄」という揮毫をいただいています。万里の間も一筋の鉄で貫通する、佐伯の変わらぬ信念とまっ直ぐな性格を、一直線に走る鉄道と重ね合わせて表現されたのだと思います。

当社の定款第1条にある「富山地方交通圏の健全なる有機的な発展を期することを経営の本義とする」、これは佐伯の理念そのものでしょう。

だからこそ、どんなに車社会になっても、私どもの「鉄道は地域住民のために存在する。それを確保することによって会社も成り立っていくのだ」という思いは揺らぎませんでした。財務的には非常に苦しくとも、100キロ近い鉄道を維持し続けているのは、創業の理念を受け継いでいるからです。

安心して乗れるからこそ「地鉄」

——富山市のまちづくりは公共交通が軸となる構想ですが、その中で具体的にはどのように関わっていらっしゃるのでしょうか。

桑名 現在、進めているのが市内電車環状線化事業です。地域公共交通活性化法に基づく「軌道運送高度化実施計画」の第1号認定を受けて、軌道法の特例として上下分離方式による軌道事

業の実施が可能となりました。軌道の整備については富山市が行い、維持管理する。当社は運行を行い、市に施設利用料を支払う仕組みです。来年の12月に開業を予定しています。

また、これは平成26年の北陸新幹線開業後になりますが、富山ライトレールを高架化した新富山駅まで延伸し、市内電車環状線と接続させる、さらには当社鉄道路線の上滝線への乗り入れについても調査中です。

上滝線は現在、朝のラッシュ時は30分に1本、日中は1時間に1本の運行です。富山ライトレールの前身であるJR富山港線とよく似た状況になっており、上滝線にLRTが乗り入れて走るようになれば、利便性が格段に向上するだろうと思います。

——そのような一連の取り組みの中で、貴社の課題としてはどのようなことがありますか。

桑名 上滝線へのLRTの乗り入れについては、いくつか課題がありますね。富山ライトレールはJR富山港線をLRT化しており、上滝線のLRT化も技術的には可能です。ただ市内電車は600Vで郊外線は1500Vですから、複電圧に対応できるように切替装置を車両に取り付けるなど、何らかの解決方法を考えなければなりません。また、車両に関しても郊外線は3両編成で走っていますので、2両編成のLRTで輸送量を確保できるのかどうか



シーズン中、イベントで賑わう立山駅。



富山の冬の風景、雪吊りと市内電車。

など、いろいろクリアしなければなら
ない問題があります。

——路面電車のまち・富山の印象がま
すます強くなりますね。

桑名 市内電車は、直線区間では、最
初の電車に乗り遅れてしまっても電車
が来る方向を見れば次に来る電車が見
える。そんな仕組みになっています。
なおかつ、電車がふたつ手前の電停ま
で接近すると、音声の案内が流れる。
見通しが利かない曲線区間でも、次の
電車がどこを走っているのかが分かる
仕組みです。運行状態が見えることで
乗客は安心して待っていただけるので
生活に密着した公共交通は、こういう
細やかな部分が非常に大切で、それが
できなくてはご利用いただけなくなるの
ではないかと思っています。

富山市は県都ですし、富山県全体の
4割強の人口を占めています。人口減

少という不安を抱えながらも、富山市
が提唱されている「お団子と串」のま
ちづくりは、よりよい未来を作りあげ
ようというマスタープラン。市民の思
いに応えながら、安全で安心して快適
にご利用いただける公共交通を築き上
げていきたいと思っています。当社にはL
RT化を進めるという課題があります
が、そういう方向に切り替えていくと
いうことで「県都に富山地鉄の路面電
車あり」としたいですね。

——県下の他の市町村との連携につ
いてはいかがですか。

桑名 富山県の自治体の皆さんは公共
交通に対して強い関心をお持ちになっ
ていると実感しています。駅舎に、生
活に役立つ施設や福祉施設など新しい
機能を持たせて建て替えたいというプ
ランをお持ちの自治体もあります。

舟橋村の本線越中舟橋駅には、村

立図書館など村の施設と一体になった
駅舎があり、地域の情報・文化の申し
い発信基地となっています。交通の便
利なところ、人が集まる場所、そこ
に大きな建物をつくって地域のシンボ
ルにしたい。住民が集い、観光客が集
まる、そんな施設ですね。当社として
も、一交通事業者の域に留まることな
く、自治体の皆さんと連携を深めなが
ら、鉄道が走るまちの魅力づくりをお
手伝いしていきたいと思っています。

さらなる官民連携強化で取り組みを

——貴社と自治体との連携が、これま
で以上に深まっていますね。

桑名 富山港線はもともと富山の富
岩線で、国有化され国鉄・JR西日本
富山港線となった後、富山ライトレ
ールになりました。現在は運行スタッ
フが当社から富山ライトレールに出向
し、安全運行のお手伝いをさせていた
だいています。また郊外で、やむなく
廃止した当社のバス路線などについて
も、自治体がコミュニティバス事業
を運営し、当社が運行業務を受託する
などしています。自治体に住民のため
の足の確保をしていただき、その責任
の半分、安全輸送についてはノウハウ
を持った私どもが担当するということ
ですね。そういう形の連携も深まっ
てきました。

——責任ある公共交通が整ったまちの

住民は安心感もあるし、幸せですね。

桑名 その責任については、今後は、
われわれ民間事業者が受け持つ部分と
国や自治体が受け持つ部分、その役割
分担を明確にすべきだと思います。

例えば、今回、軌道法が改正され
て上下分離が可能になり、市内電車環
状線化の実現につながりました。富山
市から国に訴えていただいて、措置が
取られることが決まったわけです。こ
のように、事業者と自治体と国とが関
わって、いかに地方の鉄軌道を維持し
ていくか。地域住民にとって必要だと
されるものについては、その維持にお
ける役割分担、責任を明確にすること
が必要だと思います。

当社の鉄道路線について申し上げれ
ば、富山を中心に立山黒部と黒部峡谷
に両翼を広げています。これを維持し
ていくこともわれわれの使命です。地
域住民の足として、また富山の観光資
源として、どう維持していくか——官
と民との連携体制で取り組んでいき
たい。そうすることが富山県民のため
でもあると信じています。



富山地方鉄道株式会社 代表取締役社長

桑名博勝
Hirokatsu KUWANA

維持から活性化へ。

地域の暮らしを支え続ける富山地方鉄道

モータリゼーションの進展とともに深まる公共交通離れ。

富山地方鉄道は思い切ったコスト削減という、ある意味では守りの態勢で路線維持に努めてきた。

富山市による公共交通活性化施策は、

地鉄にとっては積極策へとシフトチェンジする契機となる。

地域への貢献という目的に向かって、

地鉄は変わらず走り続ける。

写真提供●富山地方鉄道株式会社 文●茶木 環（ジャーナリスト） 撮影●織本知之



富山地方鉄道株式会社
経営企画部長

稲田祐治
Yuji INADA



富山地方鉄道株式会社
取締役営業部長

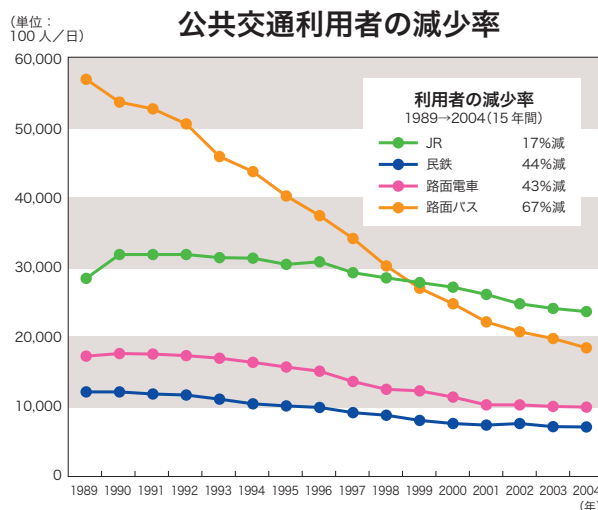
辻川 徹
Tetsu TSUJIKAWA

ここに富山市の統計がある。平成元年から16年までの15年間で、公共交通の利用率がどのくらい減少したかをまとめたものだ。

公共交通の衰退は全国的に昭和40年を前後して始まっているが、この15年間で、JRが17%減、民鉄が44%減、路面電車が43%減となっており、最も身近な公共交通である路線バスに至っては67%の減少となっている。

一方、富山県の1世帯当たりの乗用車保有台数は1・74台で、これは全国第2位にランクする。それだけ自動車依存度が高いということだ。富山高岡広域都市圏の交通手段分担率では、公共交通を利用している人は通勤目的

身近な公共交通ほど利用者が減少



で4・6%、全目的ではさらに少なく4・2%にしか過ぎない。

ここまで進んでいる「公共交通離れ」は、地域の交通事業者にはどのような影響を及ぼしてきたのだろうか。

一県一事業で地域の足を支える地鉄

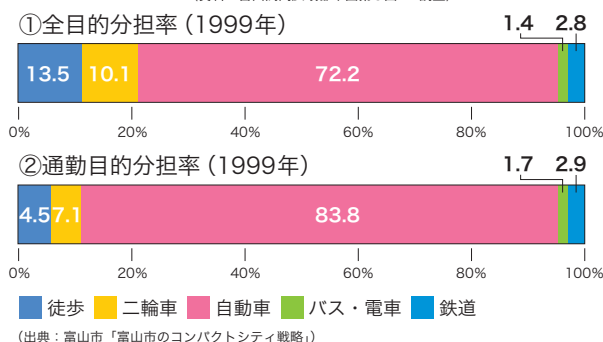
富山市民の生活の足を支えているのは富山地方鉄道（地鉄）だ。

昭和18年、富山電気鉄道を母体として富山県内の鉄軌道交通事業者が合併、発足した地鉄は、一県一事業を実現した唯一の民鉄でもある。

富山市と3市2町1村を沿線とする現在の保有路線は、鉄道線が本線（電鉄富山―宇奈月温泉）、立山線（寺田―立山）、不二越線（稲荷町―南富山）、

交通手段分担率

(資料: 富山高岡広域都市圏第3回PT調査)





上滝線（南富山～岩崎寺）の4線区93・2 km。軌道線は、南富山駅前電停から中心市街地を経由し、大学前電停に至る6・4 kmを持っている。

設立からこれまでの間、地鉄が輸送人員の減少でやむなく廃止した鉄道路線は2路線ある（譲渡は除く）。昭和50年に廃止した笹津線と、昭和55年に廃止した射水線だ。笹津線は、昭和44年に完成した同線と並行する国道41号の舗装拡幅改良工事が利用客の減少につながったとされている。射水線は、昭和41年、富山新港の建設で同線が分断されることになり、富山新港から高岡側の路線の一部を廃止に、一部を加越能鉄道に譲渡し（現在の万葉線）、富山駅から富山新港までを運行していたが、利用客の減少が止まらず、全線の廃止が決まった。

一方、軌道線は、鉄道路線よりももう少し早く、昭和40年代後半から縮小が始まっている。最盛期には11 kmの路線を有し、環状運転も行っていた。丸の内～西町間、地鉄ビル前～中教院前間に続き、昭和59年に西町～不二越駅前間が廃止になり、現在の6・4 kmの路線となっている。

公共交通活性化はまちづくり

地鉄によると、輸送人員数のピークは昭和39年。以降、減少傾向は続き、平成19年には鉄道線がピーク時の14・5%、軌道線は18・5%まで落ち込んだ。

「この20年間に限っても、乗客数は半減している。1年に3%の減少でも、これが20年続けば影響は大きい。ここ数年は、何とか通勤客は、対前年比103（104%）を維持し健闘している」と辻川徹取締役営業部長は説明する。

少子化もダイレクトに響いている。「学生も当社の大事なお客さまだが、学校統合などで沿線の学生数が減少した。また、交通の利用の仕方が変わってきたのか、定期券を買わない学生も多い」と言う。

厳しい状況が続く中、地鉄は、徹底した合理化を推し進めることで、100 km近い鉄軌道を維持してきた。しかし、コスト削減だけでは体力が衰えていくのを防ぎきれない。

富山市が進める「公共交通を軸とした拠点集中型のコンパクトなまちづくり」構想を念頭に置いたうえで、稲田祐治経営企画部長はこれまでに振り返り、こう語る。

「公共交通は赤字でもやむを得ないという風潮があり、また行政から目を向けてもらえなかった時代もあった。しかし、公共交通は社会基盤にほかならない。高齢化社会の進展で、交通弱者をどうするのだという議論が始まり、また最近では環境保護という観点からも公共交通を見直す動きが出てきている。富山市の公共交通活性化施策は、

当社の鉄軌道の体力強化につながる策でもある。収支を念頭に入れながらではあるが、積極的に協力していきたい」市では公共交通活性化の基本方針として、まちづくりの観点から必要なものについては、行政がコストを負担し、公共交通を活性化させるとしている。

「この行政でも、これまで公共交通は民間事業のサービスであるという位置づけで、積極的に関与してこなかった。しかし、富山市はまちづくりに必要なものは行政が大きく関与していく」（富山市都市整備部 交通政策課 高森長仁課長）

30年後の将来を見据えて「公共交通の活性化と沿線のまちづくりを一体的に行う」富山市の構想は、都市の再構築だけではなく、地鉄にとっても地域の公共交通としての機能再生の好機となっている。

富山ライトレールを支える地鉄

富山市の「富山市公共交通活性化計画」が描く将来構想は「LRTネットワーク」の形成だ。

そのリーディングプロジェクトであり、今や富山市の新しいシンボルとなっているのが、JR富山港線をLRT化した富山ライトレールだ。

JR富山港線（富山―岩瀬浜）は、もともとは富山線と呼ばれた地鉄の路線で、戦時下に国有化された歴史を

持っている。当時、地鉄は終点の岩瀬浜駅から滑川まで海岸部を走る10・4kmの海岸線を施設する計画を持っており、その実現のため、戦後、国鉄に申し何度か返還を請願したがかなわなかったという。海岸線計画も、昭和30年代の後半に諦めることになった。

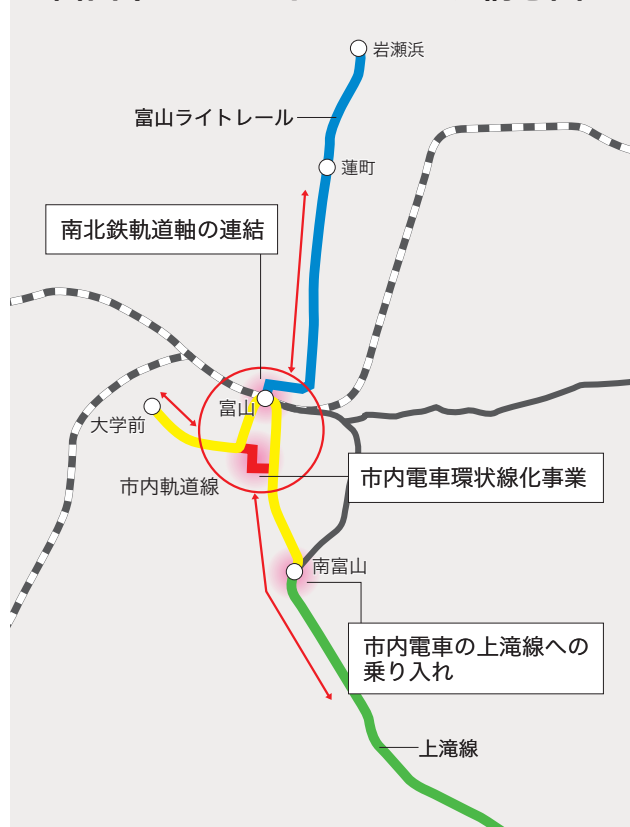
その富山港線を走る富山ライトレールの運転席には今、地鉄の運転士が座っている。富山ライトレールを運営する第3セクター「富山ライトレール株式会社」の職員の80%（24人）は、地鉄からの出向だ。

富山ライトレールの概要をまとめてみよう。路線は富山駅北口から道路敷内に1・1kmの軌道の新設。旧富山港線の線路を走る全7・6kmで、600m間隔で13駅が置かれている。

低床車両の導入、運行本数は往復132本でJR時代の約3・5倍に増便、始発を早く終電を遅くし、ICカードを導入、電停・車両・乗車券に至るまで路線全体で快適性や地域性を基本に統一したデザインを実施――JR時代と比較すると、格段に利便性がアップし、乗り心地も申し分ない。

マイカー王国・富山で、富山ライトレールは大きな成果を挙げている。開業前と比較して乗客数は平日で2・2倍（4988人）、休日は5・5倍（5576人）と飛躍的に増加した。ちなみに、開業初日は1時間待ちの乗車だった。初日効果とはいえ、住民

富山市のLRTネットワーク構想図



にとって「乗りたい」気持ち喚起するものであったことに違いはない。

公共交通の活性化を基本に

富山ライトレールに続いて、現在、進められているのが「市内電車環状線化事業」だ。

先にあるように、地鉄の軌道線は、昭和40年代以降、路線を縮小した歴史を持っている。公共交通が市民の足であり元氣だった頃、地鉄の市内電車は、中心市街地を環状運転していた。現在の西町電停と丸の内電停を結ぶ西部線は、利用者の減少によって昭和48年に廃止され、市内電車の中心部は今日のような深いコの字型の路線網になった。

「市内電車環状線化事業」は、この環状運転を復活させ、中心市街地における市内電車の利用促進を図るとともに、まちの回遊性を高め、賑わいを創出することを目的としている。

約940m軌道を延伸し、延伸区間には電停を3つ新設。反時計回りの片方向循環運行で、1周を約20分で走行する。環状線は10～15分間隔の運行だが、他線と重複する区域は3～5分に1本の運行頻度になるという。

延伸ルートは、かつての走行ルートより一回り中心市街地寄りの国際会議場や市民プラザなど富山市を代表する交流施設が並ぶ大手町ルート。国の軌道運送高度化事業の認定により軌道事業では初めて上下分離を導入、富山市



富山大橋を走る市内電車。新しい橋では複線化になる。



市内電車はまちの風景でもある。



富山市の新しいシンボル、富山ライトレール。

最後に地鉄独自の取り組みを紹介したい。市民にとっての利便性向上を目指す「活性化事業」という大きな外科手術を行っているのが富山市だとすれば、地鉄はホームドクター的な細やかな手当てで使いやすさを追求している。その一例として挙げられるのが乗車券の企画だ。学生を対象にした「学期定期」は、月単位ではなく1・3学期の学期単位で購入できる定期券。鉄道・市電全線フリーの「学生フリー定期」は、通学だけではなく塾や習い事などにも使えると人気が高い。いづれも従来の通学定期より割引率が高く設定されている。「電車全線フリー定期」「市電・バス全線フリー定期」、63歳以上が対象の「ゴールドパス」など、一般を対象にしたお得な定期券も目を引く。沿線の観光施設とタイアップした企画乗車券も種類が豊富だ。

地鉄の市内電車とバス、富山ライトレールが乗り放題になる「1日フリーきっぷ」(2種類)は富山市内観光に欠かせない。「利用者にとって使い勝手がいいかどうか。それぞれの目的、ライフスタイルに合わせて選べるように、お得で魅力ある商品を揃えていきたい」と辻川取締役営業部長は抱負を語る。

もちろん、ハードの部分での手当ても必要だ。軌道線については「市内電車環状線化事業」に伴って既設部分の整備を進めている。また、富山大橋を架け替え、安野屋から大学前までの単線1・2kmを複線化する予定で、この事業が完了すれば市内電車の在来線はすべて複線になる。停留所についても、「防雨、防雪対策として屋根付きの停留所を整備」(辻川取締役営業部長)するなどして利便性の向上に努めている。

さらに、老朽化した車両や駅舎の更新も着手しなければならない課題として捉えている。

「ただ、現時点では体力をつけることが先決。行政と連携し、公共交通事業者の体力をつけるような制度の適用、補助金を受けつつ、使命を果たしていきたい」(稲田経営企画部長)

「二県一市街化」理念の下、富山の人々に「ちてつ」と呼ばれ親しまれている富山地方鉄道は、地域公共交通事業者の使命と責任をこれまで以上に強く感じているようだ。地域への貢献に向かって、走り続ける。

が軌道を整備し、地鉄が運行する。「来年12月の開業予定で工事が進んでいる。車両も、富山ライトレールと同型の低床車両が3編成導入される予定。市内電車がかつてのような元気を取り戻すことを期待している」(稲田経営企画部長)

新幹線とLRTのまち・富山に

「市内電車環状線化事業」の次に計画されているのが「南北鉄軌道軸の連結」だ。連続立体交差事業が進められている富山駅には、高架下に交通広場

や多目的広場にプラスして、LRTの電停が組み込まれる計画になっている。新幹線の駅の下に、LRTの電停があるというめずらしい形だ。例えば高架下を通り抜けた車両が、南側の地鉄に乗り入れることもできる。

「新幹線を降りて、市街を走るLRTに乗り換える。デジタルとアナログを楽しむような、そんな楽しさを、富山を訪ねた観光客に提案していきたい」(稲田経営企画部長)

6年後の新幹線開業の後に実現する「南北鉄軌道軸の連結」を待ち望む。富山市では、さらに鉄道の南富山駅

利用者にとっての使いやすさを追求

から上滝線に乗り入れ、岩崎寺駅まで富山ライトレールを運行するプランも検討中だ。これが実現すると、岩瀬浜から岩崎寺まで、日本最長の約26kmのLRTネットワークが誕生する。

「上滝線のLRT化については、いくつか課題が残っているが、これが実現できれば、富山がまさにLRTのまちになる」(稲田経営企画部長)

もちろん、ハードの部分での手当ても必要だ。軌道線については「市内電車環状線化事業」に伴って既設部分の整備を進めている。また、富山大橋を架け替え、安野屋から大学前までの単線1・2kmを複線化する予定で、この事業が完了すれば市内電車の在来線はすべて複線になる。停留所についても、「防雨、防雪対策として屋根付きの停留所を整備」(辻川取締役営業部長)するなどして利便性の向上に努めている。

さらに、老朽化した車両や駅舎の更新も着手しなければならない課題として捉えている。

「ただ、現時点では体力をつけることが先決。行政と連携し、公共交通事業者の体力をつけるような制度の適用、補助金を受けつつ、使命を果たしていきたい」(稲田経営企画部長)

「二県一市街化」理念の下、富山の人々に「ちてつ」と呼ばれ親しまれている富山地方鉄道は、地域公共交通事業者の使命と責任をこれまで以上に強く感じているようだ。地域への貢献に向かって、走り続ける。

公民連携の総力戦で取り組む

富士市と富山地鉄が取り組むまちづくりは都市交通と都市整備の一体型成功モデルとして、全国の市町村や交通事業者から注目を集めている。公共交通を活用した新たな都市構想は、慢性赤字に苦しむ地方鉄軌道にとっては再生の道しるべとなり、将来的な不安を抱える地方都市にとっては疲弊著しい中心部に賑わいを取り戻し発展させる好機となるからだ。

地方鉄道の現状は厳しい。日本民営鉄道協会加盟73社のうち、大手民鉄と大都市高速鉄道を除く46社の旅客輸送人員は、昭和50年から平成16年の約30年間で約65%にまで低下している。各社はコスト削減に努め、増客策に取り組んできたが、その7割以上が慢性的な経営難に陥っている。コスト削減によるサービス低下で乗客数がさらに減少するという負のスパイラル現象がマイカー依存を加速させ続けている。

交通事業者が疲弊する一方で、行政サイドも、少子高齢社会の本格化、市街地が拡大する中でCO₂排出量が増加し環境負荷を高める懸念、都市機能の拡散と中心市街地の衰退、施設の維持管理や福祉サービスなどのコスト増大による都市財政の圧迫など、数々の問題に直面している。

公共交通も市町村もそれぞれの現状を打開する必要性に迫られている。ど

ちらのサイドからも、機能や賑わいが拡散した地方都市のあり方が問われ、変革が求められているのだ。

都市の構造を、現在の拡散型から集約型に変える。「歩いて暮らせるコンパクトな集約型都市構造」への再編が必要となっている。

「それには、やはり公共交通が課題となってくる。公共交通と市街地整備、土地利用などのまちづくりを一緒にやっていかなければならない。総力戦で取り組んでいかなければならない」と国土交通省都市・地域整備局街路交通施設課の吉田信博企画専門官は語る。

「総力戦」とは、多様な分野の関係施策の連携を強め、地方公共団体等の行政機関と交通事業者等の民間事業者が、ひとつの目標を共有して展開していく「取り組み」だ。

集約型都市構造に基づく都市を実現するために、交通の整備と市街地の整備を、両面から相互に連携しつつ、取り組んでいく。交通の整備については、市町村がまちづくりに必要な公共交通を主体的に計画し、公益性の高い路線については民間事業者の力を活用する。財政支援や地域の支援等を得て、整備・運営する。国は考え方や取り組み方、連携の仕方を提示しつつ公的支援等を用意する。公が主体となって進める形だ。

他方、市街地整備については、公共交通沿線上に集約拠点を形成する。居住をはじめとする都市機能の集約を図

総力戦で 集約型都市構造を 実現する。 「総合交通戦略」の推進

公共交通の衰退と市街地拡大による都市機能の拡散は富士市だけではなく、全国の都市が抱える共通の課題となっている。

国は、都市交通と市街地整備を一体化した集約型都市構造に基づく都市像の実現を目指して、地域の関係者で連携して戦略的に取り組むことを提唱し、支援する制度を設けた。

自らが「こうありたい」と願う都市の実現に向けて、公民連携で取り組み、国が支える。

全国各地で「まち」が動き出している。

国土交通省都市・地域整備局街路交通施設課 吉田信博企画専門官
お話をうかがった。



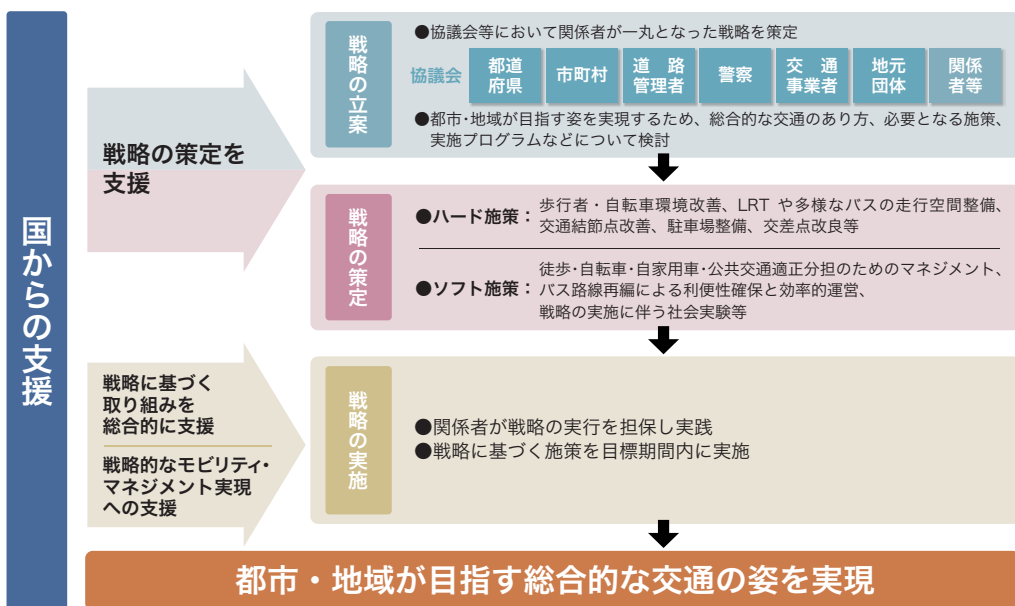
国土交通省 都市・地域整備局
街路交通施設課 企画専門官

吉田信博

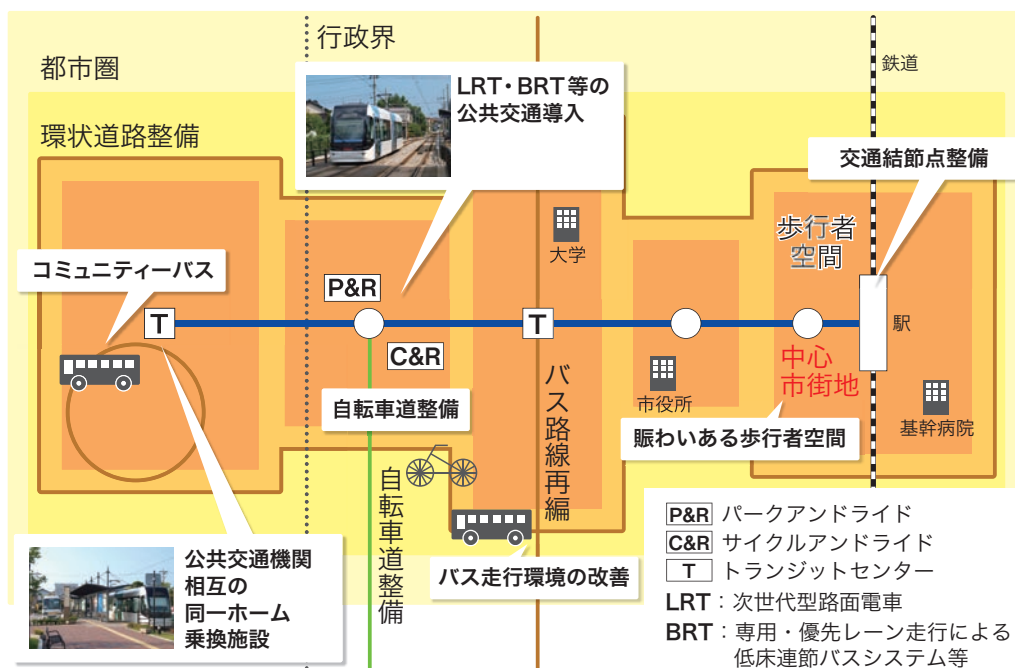
Nobuhiro YOSHIDA

取材・文●茶木 環 (ジャーナリスト)
撮影●織本知之

図1 都市・地域総合交通戦略による取り組みのイメージ



総合交通戦略の推進イメージ



り、公共投資とともに民間事業者による市街地整備を促進する。公民連携による公共空間の確保も行う。

公共交通といえば、これまでは民間事業者が担うものという認識だったが、それを公が牽引する。反対に市街地整備は公のイメージが強いが、マネジメントは公が行うものの、具体的な実現

は民にシフトする。それぞれの分野に踏み込むことによって連携を強めるという考え方だ。

総合的な都市交通の戦略の推進

都市交通施策とまちづくり施策が連携して戦略的に展開されていくわけだ

が、ここではその取り組み方について紹介したい。

国土交通省では「都市・地域総合交通戦略」の推進を提示している(図1)。

都市交通施策を集約型都市構造実現のための主要な施策として位置づけ、総合的かつ戦略的に推進するスキームだ。まず、関係者による協議会を設置す

る。協議会は総合的な交通のあり方、必要な施策、実施プログラムを検討し、戦略を立案。ハード施策とソフト施策を組み合わせた戦略を策定する。そして戦略の実施となるわけだが、この3段階にそれぞれ、国による支援制度が設置されている。戦略策定への支援(都市・地域総合交通戦略策定調査等)、戦略に基づく取り組みへの総合的な支援(総合交通戦略推進事業、都市交通システム整備事業等)、戦略的なモビリティ・マネジメント実現への支援(先導的都市環境形成促進事業等)だ。

地域関係者が一丸となって総合的な交通戦略を練り、国がそれを支援する。そして、その都市(地域)が目指す総合的な交通を実現していく。総力戦であるだけに、地域も公民連携の幅広い視野に立って将来像を見据えることができ、国からの多岐にわたる支援を受けることができる。こうした戦略策定への取り組みは現在、36都市(都市圏を含む)で進められており、そのうち26都市の「総合交通戦略」が今年度中にまとまる予定だという。

全国で進むLRTプロジェクト

こうした戦略実施の一手法に「LRTプロジェクト」(図2)がある。国土交通省各局の連携のもと、LRTの導入を総合的に支援する事業としてまとめられたものだ。

地元協議会として交通事業者、自治体、有識者やNPOの他、国（地方整備局・運輸局）と都道府県警察が加わり、LRTプロジェクト推進協議会を設置する。関係主体間で合意が形成され、LRT導入の計画が策定されれば、その計画の実施について、国が一体的総合的に支援する仕組みとなっている。

このLRTプロジェクトの第1号が富山市の富山ライトレール、第2号が現在進められている富山市内電車環状線化事業だ。まちづくりと連携した環境にやさしい都市交通として注目を集めていたLRTだが、富山ライトレールの成功で、LRT導入の動きが各地で一層高まっている。

堺市と福井市でもLRTプロジェクトが進められている。堺は新設で、堺駅と堺東駅の2拠点を結ぶバス路線をLRTにする計画、福井は市内中心部を走る路面電車のLRT化等を推進する。既存の交通インフラを活用してまちづくりを進める計画だ。

このLRTプロジェクトにより、10都市程度にLRTを導入したいと国交省では考えている。

リーダーシップは公共団体がとる

ところで、協議会という形をとっても、現実的な場面では意見の相違や利益相反などもあり、一丸となることが難しい場合もあるだろう。では、こう

した連携の中で、リーダーシップをとるのは誰なのか。

「それはやはり県か市か、公共団体であるべき」と吉田企画専門官は指摘する。「まちづくりとして取り組むので、費用負担も受益も、市が一番多くなるはず。そうしたところが一生懸命になって関係者の合意形成を行うことが最も重要になる」と言う。

また、多額の税金を投入するうえでは、住民のコンセンサスを得ることもポイントになる。

「これまで、鉄道事業というのは、あくまで民間企業であるという認識が強く、民間が利益を得る分野に税金を投入することに違和感を抱く人もまだ多い。また、赤字事業に市が介入することにも納得できない人もいる。そういう意識を転換する必要がある」と吉田企画専門官は語る。「なぜ、この鉄道が、なぜこの軌道が、地域にとって必要なのか。その議論を、市民を含めた地域関係者で重ねていく中で、合意が形成され、体系的な利用促進策を見いだし推進していく」

合意形成ももちろんだが、総合的な都市交通戦略のカギは「こうありたい」という都市の目標像が明確で、分かりやすいことだ。都市像をどう描き、それをどう実現するかを、リードしていくことが市町村の重要な役割となる。

「富山市のケースでは、森市長のリーダーシップのもと、『まちを再構築して

賑わいを取り戻さなければならぬ。そのためには公共交通はぜひとも必要だ」という合意形成ができたことが成功につながった」

国が支援する「総合交通戦略」は、決して富山市のようなフルセツト型だけではない。

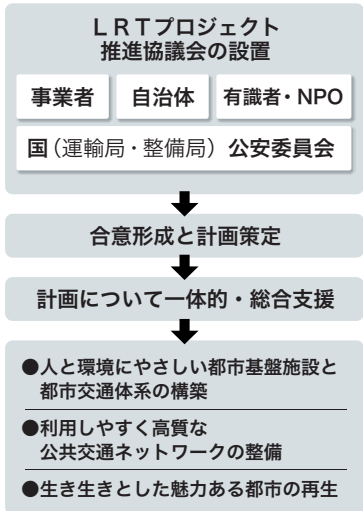
「規模を問わず、さまざまな交通モードを組み合わせたまちづくりであれば応援する。例えば、駅周辺の整備や歩行者・自転車の空間整備、コミュニティバスの運行など、回遊性やアクセス利便性を高める計画なども推進してほしい」

さまざまな戦略の事例が挙がってくれば、将来像をなかなかつかめずにいる市町村にとっても参考になる。全国的にまちづくり戦略が波及していくことも期待される。

「まちの魅力を高めていこうとすれば公共交通が重要なものであると、見直されることを我々も確信している」

図2 LRTプロジェクト

国土交通省
(都市・地域整備局、道路局、鉄道局)、
警察庁の連携のもと、LRTの整備に
対して総合的に支援。



<総合的支援>

LRT 総合整備事業

①ハード整備に対する支援

都市交通システム整備事業(都市・地域整備局)

国 1/3・地方公共団体 2/3

LRTの施設(車両を除く)の整備に対する包括的な支援

路面電車走行空間改築事業/交通結節点改善事業 (道路局、都市・地域整備局)

国 1/2・地方公共団体 1/2

LRTの走行空間(走行路面・停留所等)の整備に対する支援

LRTシステム整備費補助(鉄道局)

国 1/4、1/3※・地方公共団体 1/4、1/3※・鉄軌道事業者 1/2、1/3※

※地域公共交通活性化再生法の総合連携計画に基づく軌道運送高度化事業に対して補助率をかさ上げ

LRTの施設(低床式車両、制振レール、車庫、変電所等)の整備に対して補助

②速達性向上・輸送力増強

③利便性の向上

④まちづくりとの連携

⑤利用促進

LRTについても、現在は公共団体が公共交通に力を入れているヨーロッパをモデルにしているが、成功例が増えるにつれて、今後は日本型のものが形成されていくに違いない。

公共交通が事業者のものであり、単なる輸送手段である時代は終わった。まちづくりの装置として公共交通が息づいていくために、さらなる公民連携の「総力戦」が必要となるに違いない。

地域関係者全体で 公共交通活性化を 実現していく時代へ。

公共交通の将来は地域全体の問題となっている。
国としての中長期の公共交通の支援策について、
国土交通省総合政策局交通計画課 野俣光孝課長にお話をいただいた。



国土交通省総合政策局
交通計画課長

野俣光孝

Mitsuyoshi NOMATA

計画実現に向けて一括支援

地域公共交通の問題を事業者任せにしているだけでは支えきれない時代がきています。地域公共交通活性化については、地域の関係者全体で、地域の問題として考えてもらうことが必須です。その取り組みを支援する「地域公共交通活性化・再生法」が昨年の10月に施行になり、さらに、予算面では本年度「地域公共交通活性化・再生総合事業（総合事業）」の新設により、幅広く柔軟に支援できるようになりました。

総合事業の今年度予算は30億円で、3次に分けて公募しています。既に1次を3月に、2次を6月に実施していますが、1次には171件（調査事業112件・計画事業59件）、2次には43件（調査事業35件・計画事業8件）の応募がありました。事業の内訳としては、やはりバス関係が多く、鉄道関係（第3セクターを含む）では、調査事業で和歌山電鐵貴志川線や福井鉄道など8件、計画事業では関東鉄道や広島電鉄など9件の応募があり、それぞれ認定を受けています。

非常に厳しい状況にある地方鉄道からはかなりの応募があるのではないかと予想していましたが、思いのほか、応募が少ないというのが我々の率直な印象です。この補助は利用促進について関係者全体が取り組むというもので、老朽化の更新は補助対象にはならない。地方鉄道の場合は、インフラの老朽化対策を優先しなければならないなど、簡単には利用促進事業に取り組みめない事情があるのかもしれませんが、しかし、老朽化対策に自治体の支援などを受けられるか否かも、地域住民が利用促進に取り組んでいるか、多くの人が利用しているかということが重要な判断要素になると思います。現在の、利用者が少ない、サービス水準が低い、老朽化が進むといった悪循環から脱却するためにも、利用促進や活性化に目を向けて前向きに取り組んでいただきたいと思います。

地域住民の意識変革を行っていくことが必要

国土交通省としては、地方鉄道の利用促進に向けて鉄道局に「地域鉄道相談室」を設置して様々な相談に対応する体制を整備するなど鉄道事業者を積極的に支援していきたいと思っています。また、上田電鉄別所線や北近畿タンゴ鉄道など地域

の関係者が主体的に地方鉄道の存続・利用促進に取り組んだことにより、良い方向に進んでいるケースも各地で見られますので、これらの事例集も示していきたいと考えています。

これまで地方鉄道の皆さんは、コスト削減の他、ダイヤ改正、企画乗車券、イベント列車の運行など、サービス改善に並々ならぬ努力をされてきたと思います。けれどもどんなに利便性を高めても、ライバルがマイカーである限り、ドア・ツー・ドアの便利さにはかないません。マイカーから公共交通へのシフトを図るには、事業者の皆さんが鉄道の利便性向上などに取り組むだけでは難しいと思います。

今後は、利便性の向上と同時一体的に住民の意識改革を図ることが重要なポイントだと思います。マイカーへの過度な依存は渋滞やCO₂など環境負荷にもつながります。少子高齢化で車を使えないお年寄りが増えると、福祉分野での問題も生じます。そうしたことを地域の皆さんに理解していただき意識改革をしてもらい、行政・住民も含めた地域全体で地方鉄道の活性化に取り組むことが必要と考えています。例えば、地域住民にダイヤや路線図を配り「鉄道はエコにもいいし、事故も少ないし、渋滞もない」ことをアピールする。マイカーだけに依存しているのは地域のコミュニティがなくなり、街が廃れていくことを説明する。地域振興も含めて地域住民に考えてもらう。そうした住民の意識改革の取り組みを行っていくことが、今後の一番のポイントになると思います。

さらに、従来型の利用促進策にとどまらず、沿線に図書館・病院などの多くの人々が来訪する施設を誘致したり、商店街と共同でエコポイント制度を実施したり、駅前に駐車場・駐輪場を整備するなど、様々な処方箋を組み合わせ、公共交通の利用促進を進めてほしいと思います。

鉄道事業者の方々の並々ならぬ努力は分かります。ぎりぎりまでコスト削減して頑張っている。ただ、そのために、利用実態を研究したり、住民や自治体を巻き込んだ新しい企画を考えたり、実行する人材がいなくなってしまう。自分たちだけで頑張って何かをやっても成果が出なくて意気消沈しているところもあるでしょう。

国の制度をうまく活用して、少しベクトルを変えてほしい。これからは交通事業者単体の努力ではなく、地域の関係者みんなが協力して地域の公共交通を支えていく時代です。

わたしと路面電車



イラスト・岡林玲生

昔から路面電車が大好きだった。普通の自動車といっしょに、道路をどこどこと走っている姿がお気に入りだったのだ。

岡山市にも路面電車が走っている。わたしが生まれたのは岡山市から北東に五十キロ以上離れた小さな温泉町なものだから、なかなか、路面電車に乗る機会はなかった（今のうちに、各戸に一台、いや、各個に一台、車があるという時代ではなく、道路事情もすこぶる悪かったのだ）。そのぶん、岡山に出て、路面電車に乗れたときの嬉しさといったら、文字通り、胸が膨らむ思いがしたものだ。

岡山市にはデパートも動物園もあったから、デパートの最上階のレストランで見知らぬ異国の旗が飾られているお子様

ランチやバフェを食べるのも、屋上の子どもランドで観覧車に乗るのも、動物園で象に餌をやるのも、それはもう楽しい楽しい出来事ではあったのだ。

だけど、小さなわたしの心を膨らませ、弾ませ、せつないほどきこえたのは、路面電車だった。チンという鉦の音とともに、箱形の電車が動き出す。わたしは靴を脱ぎ、座席に膝をつき、窓に額をくっつけるようにして、ゆっくりと過ぎていく街の風景に見入っていた。幼いときの至福の思いは、路面電車とともにある。それくらい、好きだった。

だけど、わたしは大人になった。車の免許も車も手に入れた。岡山までの道路も格段によくなった。幼いころと同じ街に住んではいけないけれど、仕事で岡山市

に出かけることもしょっちゅうある。なのに、路面電車に乗ることはほとんどなくなった。乗りたいたとも思わなかった。あれほどきこえていたはずの胸が、いまだに道路を走る電車を見ても、びくとも反応しなくなったのだ。

これが大人になるということなのだろうか。そんなことを思ったとき、ふっと「乗ってみようか」とわたしがわたしに囁いた。ちやうど、仕事の合間で一時間ほど時間が空いたのだ。わたしは、路面電車に乗り込んだ。

「どちらまで行きまするん」
乗ってすぐ品のよいお婆さんが声をかけてくれた。「あ……一応、城下までです」と答えた。お婆さんにはにこにこ笑いが

文・あさのあつこ Atsuko ASANO

岡山県美作市生まれ。「バッテリー」で野間児童文芸賞、「バッテリー2」で日本児童文学者協会賞、「バッテリー1〜6」で小学館児童出版文化賞を受賞。同シリーズは累計で900万部を突破する人気を誇る。また2007年には滝田洋二郎監督により映画化。2008年にはNHKでテレビドラマ化された。歴史小説やミステリーにも活躍の幅を広げ、他の作品に『弥勒の月』『No. 6』『地に埋もれて』『The MANZAI』など多数。郷里の岡山で作家活動が続いている。



ら、わたしに蜜柑を一つくれた。わたしの横にいた四歳ぐらいの女の子にも手渡した。女の子は行儀よく「ありがとう」と礼を言った。蜜柑を手にもって、窓の外をじつと見ている。何十年前のわたしのように。ああ、これだったんだと気がついた。路面電車の中を流れる、この優しい時間。幼いわたしはこの時間に惹かれていたんだと。どたばた走り回る日々の中で忘れていた時間がここにはまだ、あった。何てすてきなことだろう。蜜柑をバッグに入れ、わたしは降車した。お婆さんと女の子がさようならと手をふってくれた。

また乗ろう。ゆっくり遠ざかっていく電車を見ながら、久しぶりに胸が膨らんだ。

RAILWAY & CINEMA

一九五五年公開のアメリカ映画の傑作である。特に日本で公開された五〇年代とリバイバル公開された六〇年代に青春を迎えた層からは、今でも圧倒的な人気がある。また筆者の記憶が正しければ、レナード・ローゼンマンによるそのテーマ音楽は、公開当時、ラジオのヒットパレードでほぼ一年間、トップの地位を譲らなかったと思う。戦後のスーパースーパーヒット作品の一つである。

「エデンの東」公開の前年、マロン・ブランドを起用した「波止場」でアカデミー賞を総なめにした脂の乗り切った頃のエリア・カザン監督がスタインベックの同名の小説を映画化したものであるが、この映画がこれだけ有名になったのは、主演のジェームズ・ディーンの魅力に負うところが大きい。作品は脚本、演出などどれも水準が高いが、ジェームズ・ディーンの演技がそれらの中でも際立っている。

ストーリーは、聖書のカインとアベルの物語を題材に、舞台を第一次世界大戦頃のアメリカの農村地帯に移し、謹厳な父の下、善良なアロンとひねくれ者のキャル（ジェームズ・ディーン）の兄弟同士と父親との葛藤を描いたものである。キャルは、幼い頃亡くなったと聞かされた母（ジョー・ヴァン・フリート アカデミー助演女優賞受賞）が実は隣町で怪しげな店を経営していることを突き止めるが、純情なア



「エデンの東」
1954年・アメリカ映画
DVD 2枚組 ¥3,980 (税込)
ワーナー・ホーム・ビデオ

鉄道と映画 — 22

孤独を抱えた青年の青春と家族の確執。
ジェームズ・ディーンの初主演作。

EAST OF EDEN

「エデンの東」



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。

ロンには教えない。父との間の溝は深まり、愛情に飢えたキャルは、父が事業で失った金を取り戻すことで、愛情を得ようと試みるが裏目に出る。自暴自棄になったキャルは、母の現実をアロンに突きつけ、事態は破局に向かう。

新人ジェームズ・ディーンの演技あるいは才能は、マロン・ブランドがそうであったように、エリア・カザンの演出で一〇〇%開花し、美男とは言えないが、影を持った荒々しさと時折見せる繊細さが観客を虜にしている。今回改めてこの作品を観たが、余りにも殺伐となった現在の標準で見ると主人公キャルの行ったことは、それほどショッキングでもないように思える。しかし、その演技は、家族の愛に飢えている疎外された若者の寂しさを表現しており、今見ても第一級であり、魅力も衰えていない。助演の俳優たちの演技も冴えており、戦後のアメリカ映画の到達点の一つであると思う。

この映画は、いわゆる鉄道映画でないことは明らかである。にもかかわらず、三回映し出される鉄道の場面は、いずれも大変重要な意味を持つており、かつ印象的である。最初の場面は、キャルが母の住む町を訪ね、失望して戻ってくる時、列車の屋根の上で寒さから身を守るため、セーターに体を包み込んで丸くなっている。この場面は、キャルの心象とひ弱さを現しているようで、その印象は極めて強い。今回再見するまで、筆者は、このシーンが映画の出だしと記憶していたほどである。二回目は、鉄道のトラブルにより貨車が止まってしまい、父の精魂傾けたレタスが貨車の中で腐っていく場面である。最後は、絶望したアロンが、軍隊に入るため列車で去る場面である。キャルの行動がアロンにいかなる破局をもたらしたかが真正面から残酷に撮られている。このように物語の始まり、展開、結果を描くシーンがいずれも鉄道列車ないし駅を舞台としており、いずれの場面も大変丁寧に撮られて、見応え十分である。しかし、ジェームズ・ディーンの前では、これら秀逸な鉄道シーンすら一歩譲ってしまっていると思う時がある。ご覧になっていない方は、ぜひ見ていただきたい。

名古屋鉄道・犬山線

[枇杷島分岐点信号場～
新鵜沼]

名古屋市と県北部を結ぶ

名古屋鉄道は愛知・岐阜2県にどつかと腰を下ろし、「名鉄」という略称で庶民の足として親しまれている。明治27年の創業以降、20数社におよぶ地元鉄道会社との合併集合によって生まれた民鉄では日本第3位の路線長が、めざましい発展を続ける中部経済を支えてきた。

今回は名古屋と県北部の観光文化都市犬山市を結ぶ「犬山線」に乗ることにする。これまで行くチャンスに恵まれなかった「犬山城」と「博物館明治村」を、初秋の空気のなかでたつぷり満喫してみたいと旅心がときめいたからだ。

名古屋駅前地区は、ここ数年の超高層ビル林立ですっかり様子が変わった。そのど真ん中にある名鉄百貨店でドリンクと菓子を入手して、地下売り場から名鉄名古屋駅のコンコースに入る。犬山線は名古屋本線の庄内川を渡るとすぐの枇杷島信号場が起点だ。昔の「枇杷島橋駅」の跡、江戸時代は美濃路（東海道と中山道を結ぶ脇街道）の道標があったところで、枇杷島市、小田井の市と呼ばれる青物市で大層にぎわっていた。尾張城下への物資のうち、木綿は知立の市、海産物は熱田、そして青物のほとんどを一手に引き受け、ここからの犬山線沿いは肥沃な穀倉地帯が広がっていた。いまは名古屋市交通局の地下鉄・鶴舞線が上小田井駅に接続していて、名鉄との相互乗り入れが実現。犬山線から鶴舞線、赤池駅から豊田線へと都市利用が格段に便利となったため、上小田井駅から先の沿線にはマンションや新興住宅が建ち並んでいる。

江戸時代の町並みが残る、尾張の小京都。

小牧長久手の合戦で秀吉が犬山城に

特急が停車する「江南駅」も江南団地が広がるベッドタウンだが、江南とは、大河の木曾川から南にある町というのが語源らしい。25分ほどで「犬山駅」に到着。名鉄の小牧線や広見線ともここで接続するが、隣駅の「犬山遊園駅」まで足を延ばした。ホームの頭上におサルが描かれた可愛いモノレールがあつて、遊園地と世界サル類動物園「日本モンキーパーク」に直行できる。

駅から歩いてすぐ北側にはゆつたりと木曾川が流れていて、日本ライン下りも鵜飼の船乗り場もここ。川面に浮かぶ小舟の群れを横目に10分も歩くと城前の広場についた。尾張の小京都と呼ばれるだけに史跡や神社仏閣が多く、古い町並みがノスタルジックな懐かしさを漂わせている。国宝の**犬山城**は天文6（1537）年に織田信長の叔父信康によって建立された城で、またの名を「白帝城」と呼ぶ。小牧長久手の合戦で豊臣秀吉が12万余の大軍を率いて城に入り、小牧山に陣をしいた徳川家康と戦ったことで有名だが、国宝のなかでは日本最古といわれる天守閣4階への急階段をのぼっていくと木曾川から濃尾平野の眺望が開ける。晴天なら遠く名古屋のビル群を望むこともできる。城から下りて濃尾の総鎮守「針綱神社」を参拝。桜花爛漫の4月に催される犬山祭には、高さ8メートル3層の車山13輦が、「奉納からくり」を演じながらねり歩き、夜ともなると万灯で飾られて夜空に浮かび上がるという。

城前広場の観光案内所で旅情報を入手して「か



からくり人形細工や茶運び人形の実物が見られる
からくり展示館。



豊臣秀吉が生まれた1537年に、織田信長の叔父信康によって建立された**犬山城**。

文・島 実蔵 (ジャーナリスト・作家)

text by Zitsuzoh SHIMA

(社)日本ペンクラブ会員、企業フォーラム会員。著書に『大坂堂島米会所物語』(時事通信社)、
『タイムスリップ in 浪華』(飛鳥書房)ほか。

写真・生田由美子

photographs by Yumiko IKUTA



らくり展示館を訪ねた。九代玉屋庄兵衛氏のからくり人形細工の実演や、おなじみの茶運び人形の実物も見学できるし、実際にからくりの仕掛けを体験できるのもうれしい。「犬山文化資料館」に入るとホールには犬山祭で曳かれる車山2輦が展示されていて、旧犬山城主の成瀬家伝来の貴重な歴史史料が拝観できる。

午前中は城下町を散策し、犬山駅までもどって「博物館明治村」行きのバスに飛び乗った。全部を見るだけでも1日では足りないよ、と案内所のお姉さんにニコリとされたからだ。

博物館・明治村を探索

維新の夜明けが鎖国の岩戸をこじあげ、数条の光が文明開化の大輪の花を咲き誇らせた。欧米の文物や制度が流入し、石や煉瓦造りの多くの洋風建築が世の中の変化を体感させたに違いないが、美しい明治建築も時代の流れに抗するすべはない。震災や戦災などで多くを失い、戦後の都市開発が終焉に一層の拍車をかけて取り壊される運命がせまった。ところが保存を求める声が急速に盛り上がってきたのだ。

入鹿池湖畔の豊かな自然のなかに博物館**明治村**が開村したのは昭和40年3月のこと。解体予定の建造物の中から選んで順次移築復元を行った。開村当時は札幌電話交換局や京都聖ヨハネ教会堂、森鷗外や**夏目漱石の住宅**や電車などの施設物15件に過ぎなかったが、いまでは67件に達し、敷地も2倍近くの100万平方メートル(東

明治という時代にタイムスリップする。

京ドームの21個分)に広がっている。

正面玄関で「乗物1日券」付きの入村券を購入。推奨のコースとして1丁目から5丁目までの各ガイドツアーコースのほか、重要文化財コースの1・5時間から、まるごと明治村コースの4.5時間(歩行約7キロ)まであるが、まず村営バスで最初に一周しておき、あとからお気に入りの建物をじっくり楽しむ。これが大人の知恵だと観光案内所で教えてもらったのが役立った。乗物1日券で10分間隔のバスに乗ると路線の建物紹介がテープで流れているし、SLや市電も乗り放題だから間違いないお所得だ。

正門からのバス終点はロイド・ライト作の帝国ホテルの玄関で、写真でしかみたことがなかったから感動、感激。お腹がすいたので洋食屋「浪漫亭」の客になる。お薦めのカレーライスは激辛ではない柔らかな味で、特製スープともびつたりの明治の味だった。ちなみに明治村食堂など4カ所で食事ができるし、喫茶店や汐留バー、コロッケやカレーパンの販売店もある。

明治時代の蒸気機関車に乗り、京都市電のレトロ色にも満足。宇治山田郵便局では10年後の自分宛の手紙(はあとふるレター)も預けてもらえる。執筆業の端くれとしては「夏目漱石」「森鷗外」「幸田露伴」「小泉八雲の避暑の家」は見落とせないの

で自然に足が早くなった。
気がつくとも腕時計は閉園の午後5時を指している。聖ザビエル天主堂が薄暮の空にシルエツトになって浮かんでいた。近いうちにもう一度チンチン電車に乗りこくことになりそうだ。



夏目漱石の家。
明治時代の典型的な中流住宅。



明治文化を今日に伝える博物館
明治村。



『大軌電車沿線案内〔大軌電車沿線名所図絵〕
(昭和2(1927)年 大正名所図絵社)』

大正14(1925)年12月に発行した「大軌電車沿線案内」を路線など一部改訂して発行。図絵裏の沿線案内文は大軌電車運輸課が担当している。



大正・昭和の鳥瞰図絵

連載—第6回

吉田初三郎の世界



大軌電車沿線案内

大軌電車沿線名所図絵

文・藤本一美

text by Kazumi FUJIMOTO

近畿日本鉄道(近鉄)の前身ともいえる大阪電気軌道(大軌)は、明治四十三年九月、資本金三〇〇万円で大阪と奈良を結ぶ路線を敷設するために奈良軌道の名で発足したことに始まる。

大正三年には難関の生駒トンネルの開削により最初の路線、大阪の上本町と奈良間(現・奈良線)三〇・六キロを開業。その後、大正十年に天理軽便鉄道の事業譲渡を受け、翌年には生駒鋼索線を合併。十二年の橿原神宮方面への畛傍線(現・橿原線)全通、昭和二年の八木線全通と続くのが本図だ。

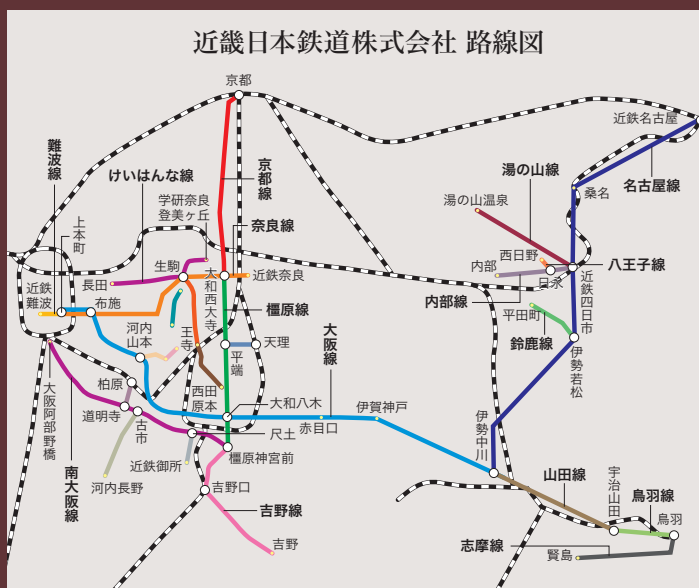
さらにバックグラウンドの伊勢への足を延ばすため参宮急行電鉄を設立し、昭和六年には宇治山田まで開通(本図では計画線。現・大阪線山田線)。大阪から伊勢神宮への目帰参拝を可能にしていく(名古屋にも)「大近鉄」への萌芽を汲み取れる

藤本一美

首都大学東京(都立大学)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。

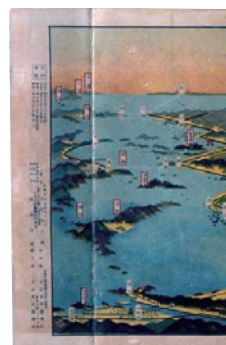


近畿日本鉄道株式会社
Kintetsu Corporation
創業：明治43年9月16日
設立：昭和19年6月1日
本社：大阪市天王寺区上本町6丁目1-55



街へ、暮らしへ、広がる 近鉄ネットワーク。

保有客車数 1976 両、総延長 508.2km、1日の輸送人員 168 万人。大阪府・奈良県・京都府・三重県・愛知県の2府3県にまたがる路線網は、JRグループを除き日本の鉄道事業者の中で最長を誇る。平成21年春には阪神電気鉄道との相互直通運転が開始される予定で、奈良と神戸が1本の路線で結ばれることになる。運輸事業を核に、レジャー・サービス、流通、不動産など暮らしに密着したさまざまな事業・サービスを展開し、沿線の活性化、快適な都市づくりに取り組んでいる。



彩色図絵でもある。

その後の路線拡張は、奈良電鉄、信貴生駒電鉄、三重電鉄などとの合併へと続き、現近鉄の路線網がほぼ確立していくのだが、当時の沿線状況は、主に初三郎が描画している。

参考までに作品を列挙しておきたい。

- ・「伊勢電鉄御案内」（昭和二年）
- ・「奈良電気治線名所図絵」（昭和三年）。
- ・「参宮急行名所図絵」（昭和五年）
- ・「信貴山名所図絵」（昭和五年）
- ・「大峯山大台ヶ原 吉野群山大図絵」（昭和六年・大軌電車刊）

さて、本題に戻って初三郎得意の大胆な構図はどうだろう。図の左端の大阪を基点に右へ赤い路線網（黒は国鉄線）が延伸。中間に生駒山の名勝を、右端に堂々と大峯山系の吉野山（桜の名所）や高野山金剛峯寺、鳥羽の先、伊勢湾越しには日本の象徴富士山を配置している。

奈良の大仏殿や春日神社、法隆寺、橿原神宮などは、境内配置図の絵柄で分かりやすい筆致なので、今にでも図絵を携えて歩いてみたい衝動にかられそうだ。

初三郎の画室があった犬山日本ライオンや電車、船の浮かぶ大阪湾・瀬戸内海、遙か遠くに中国・朝鮮まで描画しているのは「遊び心」か。

初三郎の画室があった犬山日本ライオンや電車、船の浮かぶ大阪湾・瀬戸内海、遙か遠くに中国・朝鮮まで描画しているのは「遊び心」か。



みんな 秋号 AUTUMN

No.
28
2008

●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: 03-520021402 FAX: 03-520021412

URL: <http://www.mintetsu.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 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 刷／大日本印刷株式会社

※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。