

みんな
てら

2009

AUTUMN

32 秋号

●特集

交通系ICカードとまちづくり

[ことでん再生と地域活性化の取り組み]





一畑電車の映画 「RAILWAYS」

2010年全国ロードショー



一畑電車デハニ50形

島根県 出雲地方の人々の足として活躍している一畑電車。出雲市出身の錦織良成監督が「白い船」(2001)「うん、何? UN-NAN」(2008)に続いて島根を舞台にメガホンを取る、一畑電車を題材にした映画「RAILWAYS (レイルウェイズ)」の撮影が進んでいる。「宍道湖畔を走るシチュエーション、車窓から見える出雲の田園風景とともに、一畑電車の日本最古級デハニ50形を主人公に映画を撮ってみたいと思った」(錦織監督)

都会からUターンして故郷の島根に帰り、幼い頃の夢だった一畑電車の運転士になった主人公を中心に、仕事や夢、家族の絆を描く。

仕事に追われ家族を顧みることのなかった主人公・筒井肇役に中井貴一、妻・由紀子役に高島礼子、娘・倅役に本仮屋ユイカほか。「ALWAYS三丁目の夕日」シリーズの阿部秀司がエグゼクティブプロデューサーを務める。来年2010年に公開の予定。(配給：松竹)



映画「RAILWAYS」の記者会見にて
(出雲市大社町・出雲大社、7月29日)

(左から) 錦織良成監督、本仮屋ユイカさん、中井貴一さん、高島礼子さん、阿部秀司エグゼクティブプロデューサー



映画「RAILWAYS」撮影風景

錦織良成監督(左)と主人公を演じる中井貴一さん(右)



みんなでつたより

一畑電車の映画「RAILWAYS」

基調報告④ — 鉄道の未来学

② 交通ICカードによる 地域おこし、国おこし

●香川大学工学部 安全システム建設工学科 教授 土井健司

④ 特集／交通系ICカードとまちづくり

[ことでん再生と地域活性化の取り組み]

TOP INTERVIEW

「ことでん」の再生と 「IruCa」によるまちづくり



⑧ ●高松琴平電気鉄道株式会社 代表取締役 社長 真鍋康彦

REPORT I

交通系ICカードから 「地域カード」へ進化する IruCa

⑫ ●高松琴平電気鉄道株式会社 経営企画室部長 岡内清弘

REPORT II

IruCaとともに、 まちをつくる



⑱ ●国立大学法人 香川大学 理事・副学長 角田直人
●高松市産業経済部商工労政課 兼都市整備部まちなか再生課 主幹 秋山浩一
●高松丸亀町商店街振興組合 専務理事
(高松丸亀町まちづくり株式会社 取締役) 熊 紀三夫

World Report

⑫ 第2回 パリのレンタサイクル 「ヴェリブ」の効果と課題

連載① — 地方民鉄紀行

⑫ ⑥ 関東鉄道 [常総線]

連載② — リレーエッセイ

⑫ ⑧ 「吉野行きの電車」

●作家 近藤史恵

連載③ — 鉄道と映画

⑫ ⑨ 「アイアン・ホース」

●財団法人運輸政策研究機構 会長 羽生次郎

連載④ — 大正・昭和の鳥瞰図絵師 吉田初三郎の世界

⑫ ⑩ 湘南

●首都大学東京非常勤講師 藤本一美

みんなの秋号

AUTUMN

CONTENTS

No. 32

2009

©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、71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おりません。

1. はじめに

1995年の情報革命以来、ITは新たな社会システムやビジネスモデルを生み出し続けた。しかし、ITバブルの崩壊により、eコマース等の「小さな慣性(変化の速さ)と勝者独占(一人勝ち)」を特徴とするバーチャルなシステムの限界が露呈した。そうした教訓から、人と物の移動を伴うリアルな世界でのITの重要性が再認識されることになった。人々の意識変化を、移動をサポートする合理的な決済機能が後押しすることにより、社会に広く受容されるシステムが実現した¹⁾。その姿が今日の交通ICカードである。

非接触式の交通ICカードは利用者の利便性を格段に向上させ、都市部においては生活インフラとしての地位を築きつつある。そのなかでもJR東日本のSuicaや(株)パスモのPASMO、JR西日本のICOCAやスルッとKANSAI協議会のPiTaPa等が先駆となり、交通のシームレス化を促すだけでなく、決済手段としての機能を備え、市民の生活に密着したコミュニケーションにまでその活用が広がっている。

交通ICカードは、すでにリアルとバーチャルをつなぐユビキタス社会の実現に欠かせない存在となっているが、さらなる多機能化や共通化によって、リアルな地域づくりにより直結し

た活用が期待される。本稿では、まず、交通ICカードの発展動向を概観した上で、プレイス・マーケティング(地域づくりのためのマーケティング)の観点から、交通ICカードが地域づくりに果たすべき役割とそれを実現する上での課題を示す。

2. 交通ICカードの発展動向

本稿では交通ICカードの発展動向を、「多機能化」および「共通化」という二つの軸でとらえる。ICカードの「多機能化」とは、交通乗車券機能および電子マネー機能を有するICカードをプラットフォームとする、地域密着のコミュニケーション機能(通勤・通学者、高齢者、子供等への域内向け機能)や広域サービス機能(観光客、ビジネス客等への域外向け機能)を付加することを意味する。一方、「共通化」とは、各地で利用されているICカードを他地域においても利用可能(相互利用と片利用の両者を含む)²⁾にすることを意味する。

(1) 大都市部の動向 —— Suicaを例として

以下では、まず首都圏で普及しているSuicaを例として多機能化と共通化の動向を見る。Suicaは、2001年11月の誕生以来FeliCaカードの大容量、高セキュリティという特徴を活かし、さまざまな機能向

鉄道の未来学

基調報告 —— 31

日本に交通ICカードがはじめて導入されたのは2001年。都市部においては既に生活インフラとしての地位を築きつつあり、地方都市においても、その活用が進められている。地域カードとしての位置づけを高める「IruCa」から、交通ICカードを使った地域活性化の可能性を考察する。

香川大学工学部
安全システム建設工学科 教授

土井健司

Kenji DOI

名古屋大学工学部卒業、同大学大学院工学研究科博士課程修了。名古屋大学工学部助手、東京工業大学工学部講師、同大学情報理工学研究科助教授、フィリピン大学国立交通研究センター客員教授を経て2001年より香川大学工学部教授。専門は社会基盤計画学、都市計画学、環境政策シミュレーション。土木学会、日本都市計画学会、日本市民安全学会(理事)、世界交通学会(分科会議長)に所属。近著に『都市のクオリティ・ストックー土地利用・緑地・交通の戦略ー』(共編著、鹿島出版会)。

交通ICカードによる 地域おこし、国おこし

を狙ったものである。

さらに、商店街の空き店舗を活用して、IruCa・IDで利用管理がなされる交流拠点「ミッド・プラザ」を開設し、①大学と地域が一体となった実践的人材育成②学生と商店・企業経営者との交流③IruCaの利用履歴から分析される消費行動をもとにした、商店主対象のマーケティング講義「商都再生塾」等の活動を企画している。現時点での評価は早計ではあるが、IruCa・IDの導入とミッド・プラザの開設を契機として大学が中心市街地の活性化に本格的に乗り出したことにより、学生が地域に強い関心・愛着心を抱き始めた。地域住民、商店、企業等と触れ合う街なかでの授業を通じて、学生のコミュニケーション能力にも向上が見られる。世代を超えた連帯感も芽生え始めている。こうした動きこそが、冒頭に述べたリアルな地域づくりの第一歩と位置づけられよう。

3. プレイス・マーケティングを

促進する交通ICカード

近年、グローバルに拡大する地域間競争における優位性を発揮するために、地域そのものをマーケティングの対象ととらえる新たな地域戦略が重視されている。とりわけ、地方部の中小都市の存続の鍵は、地理的な辺境性を優位性に変える戦略である。その論理を生み出

すものがプレイス・マーケティングである。

プレイス・マーケティングはマーケティング科学の大家P・コトラール⁽⁴⁾が発表したものであり、一般的なマーケティングが販売量増加による企業利益の増大を目的とするのに対し、プレイス・マーケティングは地域の経済的活性化にとどまらず住民の生活文化に対する満足度やQOLの向上を視野に置く。このプレイス・マーケティング理論に従えば、地域づくりの戦略は、①第一段階・イメージ・マーケティング（地域資源の精査に基づき強力なアイデンティティと地域イメージを確立すること）②第二段階・アトラクション・マーケティング（地域の魅力を対外的に発信し、新規の住民・企業・観光客等を呼び込むこと）③第三段階・インフラ・マーケティング（交通、コミュニケーション、教育等に関連した既存インフラの活用によってビジネスや投資の機会を生むこと）④第四段階・ピープル・マーケティング（人的資本の集積やネットワーク化によって知識立脚型の経済発展スパイラルを生むこと）という四つの段階的戦略として説明される⁽⁵⁾。

以上の四つの段階に照らすとき、IruCaカードの成功の秘訣は、まず当初からIruCaは地域カードという構図を念頭に置き、IruCaをシンボルとするイメージ・マーケティングを展開したことによる。これは共通

化による利用者確保（囲い込み）を追求する大都市部のカード戦略との大きな違いである。経営破綻を経験したことでんが、「ことだんが要か不要か（いるかいないか）」を地域社会に問いかけたイルカ（IruCa）というネーミングには、地域社会と公共交通の一体性を訴求する言葉の力がある。また、商店街や街なかというフィールドと直結したIruCaの普及は、おのずと中心市街地の魅力を対外的に発信し、新たな来街者や都心居住者の増加、すなわちアトラクション・マーケティングに寄与している。さらに、IruCaが公共交通というインフラと商店街や大学等の地域資産とをつなぐことにより、第三段階のインフラ・マーケティングが効果的に実施され、多様な人材、特に知識層を呼び込みネットワークづくりを促す第四段階のピープル・マーケティングも進行しつつある。

IruCaの成功例は、地方都市における交通ICカードが地域アイデンティティの確立、マスではなく個として利用者のライフスタイルを支えるサービスの提供、地域の既存インフラの活用・統合化等を促す牽引役として機能していることを意味する。

4. おわりに

—今後のICカード戦略への期待—

地域経済の活性化や少子高齢化への

対応、地域コミュニティの再生や安心・安全の確保等において、交通ICカードの活用への期待は大きい。こうしたローカルな役割を果たしつつグローバルな国際展開を考えると、「多機能化」と「共通化」とを独立な軸と考えるのではなく、両者を統合したアプローチが必要となる。大都市部からはガラパゴス的進化に見えるかもしれないが、鉄道事業者間の相互利用を急がなかった四国の交通ICカードにこそ、その手がかりがあるように思える。

四国においては、香川県のIruCaがサイバネ規格を採用したのに対し、愛媛県の「ICい〜カード」、高知県の「ですか〜」が非サイバネ規格を採用したことにより、鉄道事業者の立場からは四国共通カードの実現は難しい状況にある。しかし、都市や県の単位を越え道州制に向けた地域づくりの必要性が叫ばれる中、地域アイデンティティをはぐくむ典型的な分野、例えば環境、観光、高齢者福祉、子育て等の分野では共通利用の実現が望まれる。

こうした広域ICカードの実現のためには、まず地域密着サービス機能（高齢者福祉や子育て）と広域サービス機能（環境や観光）の両面での多機能化を進めることにより、各々のカードの存在意義と連携ポテンシャルを同時に高め、その後に地域間での共通化を高次元で実現するという段階的なシナリオが有効であろう。図1-2に示すように、

※1 ICい〜カード (愛媛県)

愛媛県において、2005年8月から電車・バス・タクシーでの運賃支払いサービスとして導入された「ICい〜カード」もIruCaと同様に電子マネー機能を有し、一部の百貨店・コンビニ・レジャー施設・自動販売機で利用可能である。おサイフケータイ機能を使ったモバイル版が存在する点や、プリペイド方式、ポストペイ方式の両カードから選択できる点が、IruCaとは異なる。多機能化の事例としては、サッカーチーム「愛媛FC」のファンクラブ会員証と一体化した「愛媛FCい〜カード」が発行されている。通常の「ICい〜カード」の機能に加え、入場料の支払い・入場料割引・グッズ割引・プレゼント抽選券としての機能を有する。また、松山市のモビリティマネジメント施策として「もぐじいICカード」が発行されており、通常の「ICい〜カード」の機能に加え、利用者のモーダルシフトに対してエコポイント(商店街クーポン券や駐輪用無料券、エコグッズ、植樹への寄付に還元)を付与する機能を有している。

※2 ですか (高知県)

高知県における交通ICカード「ですか」は、2009年1月にサービスが開始され、電車・バスの運賃支払いに利用できる。電子マネー機能は2011年に導入予定である。「ですか」を利用した電車・バスの乗車距離に応じてCO₂排出量削減効果を計算し、二酸化炭素1kgあたり1エコポイントとして積算した数値がウェブ上で確認でき、地球環境への貢献度を可視化する機能を有する。また、蓄積したエコポイントに応じて、高知県地球温暖化防止県民会議を通じて植林等のCO₂削減活動を行うエコポイント制度導入を検討している。これはカード所有者(企業、団体等)の名前でできるため、企業のCSRとして対外的に発信することが可能である。

※3 MIFARE

国際規格「ISO1443 (RFID) Type A」に基づいた技術。世界でもっとも多く採用されているといわれている。

※4 NFC

非接触型識別技術と相互接続技術を組み合わせた短距離無線通信規格。2003年12月に「ISO/IEC IS 18092」として国際標準となった。

■参考文献

- (1) 長谷川孝明: WYSIWYAS ナビゲーション環境の実現—リアルワールドのITの意味—、電子情報通信学会技術研究報告 ITS2008-30 (2008-12)
- (2) 経済産業省四国経済産業局: 地域ICカード(鉄道系)の市場動向調査報告書、2009年。
- (3) 高橋恵一・土井健司・豊嶋以長: 地域ICカードの利用実態と市場動向—ガラパゴス化する四国のICカード、Vol.39、4p、2008年。
- (4) Kotler, P.: Principles of Marketing, Prentice Hall, 1990.
- (5) 土井健司・杉山郁夫・砂川尊範: プレイス・マーケティングに基づく都市圏の顔づくり、土木計画学研究・講演集 Vol.36、CD-ROM 4p、2007年。
- (6) 土井健司・中西仁美・杉山郁夫: 広域ブロック再生へのプレイス・マーケティングの適用性: オーレスン地域を例として、土木学会論文集D、Vol.63、No.4、pp.536-552、2007年。
- (7) IC乗車券等国際相互利用促進方策検討委員会: IC乗車券の国際相互利用促進方策について(最終報告)、pp.20-27、2008年。

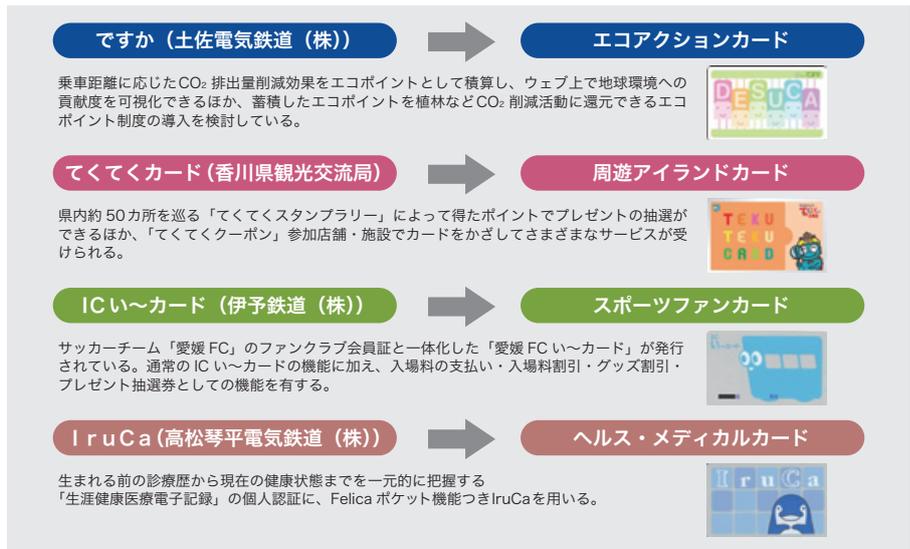


図-2 四国の交通ICカードに内蔵されたサービス機能の一例

散発的ながら四国内の交通ICカードには上記の典型分野でのサービス機能がすでに付与されていることから、これらのサービス機能を相互補完するという共通化のカタチが展望される。その際の共通化の推進方法については、交通系のスタンダードカードを活用する方法と、新規の共通カードを発行する方法とが考えられる。前者は、Suica、ICOCA等の既存利用者が多いスタンダードカードを活用し、四国への国内外の旅行者や転入者が利用しやすいハード・ソフトの環境整備を進めるものである。後者は、各地域の新規カードを四国共通カー

ドとして発行し、さまざまな組織・業種が連携してパイを増やす協創志向のカードとして育てていくものである。その方法としては二つの道が考えられる。その一つは、2.の事例で取り上げた香川大学学生証にも採用されているFelicaポケットを用い、各地域カード独自のサービスを共通に利用できるようにするというものである。この場合、改札等の既存のインフラはそのまま利用できるというメリットがある。ただし、カードの発行費とサービスを利用するための手数料をFelicaポケット運用業者に支払う必要がある。さらに、もう一つの道が、海外で普及しているMIFARE等のTYPE-A規格とのハイブリッドカードの採用である。現在、香川大学では既存の磁気カードインフラが残っていることから、学生証にはFelicaと磁気とのハイブリッドカードが用いられている。これと同様にFelicaと

MIFARE等のハイブリッド化を行い、地域サービス機能をMIFARE等に搭載し、独自に運営すること等も選択肢として想定される。特に、昨今は非接触ICカードの国際規格であるNFC対応が進み、FelicaおよびMIFAREが利用できるリーダーチップの価格も安価になったことから、その可能性は大きいと思われる。また、このハイブリッド化によってFelicaの既存のインフラも利用でき、かつ独自の運用により手数料の圧縮も期待できる。限られたパイの中で利用者の囲い込みに血道を上げるのではなく、地域づくり、国づくりの視点から全体知を動員し、プレイス・マーケティングを効果的に実践するための交通ICカードの活用が望まれる。その視点がなければ、特定の規格に過度に依存したわが国のICカード戦略はまさにガラパゴス化の道をたどると危惧される。



TOP INTERVIEW

特集：交通系ICカードとまちづくり

[ことでん再生と地域活性化の取り組み]



RITSURIN KŌEN STATION

「ことでん」の再生と 「IruCa」による まちづくり

香川県に3つの路線を持つ高松琴平電気鉄道（ことでん）。

子会社への債務保証が原因で経営難に陥り、

平成13年12月、民事再生法適用を申請した。

「ことでんはいるか、いらぬか」

厳しい批判が飛び交う議論を経て、事業再生に取り組んだことでは、

平成18年3月、全国初の民間による鉄道再生を果たした。

そして現在——ことでんはICカード「IruCa」を使い、

地域とともに、まちの活性化、魅力あるまちづくりの一翼を担う。

ことでん再建を果たし、次なる使命に取り組む

真鍋康彦代表取締役社長にお話をうかがった。

高松琴平電気鉄道株式会社
代表取締役 社長

真鍋 康彦
Yasuhiko MANABE

文●茶木 環（ジャーナリスト） 撮影●織本知之



全国初の民間による鉄道再生

——まず初めに、ことでん経営破綻と再生に至るまでの経緯についてお話をうかがいたいと思います。

真鍋 ご承知のように、地方の鉄道は極めて厳しい経営環境下にあります。車社会の発達と少子化による人口減少、高齢化により、利用客が減少し続けており、この30年間で鉄道の利用者は半分、バスは10分の1になってしまいました。

ただ、ことでん破綻の直接的な要因は、平成13年1月、ことでんが経営していた百貨店コトデンそごうの破綻です。鉄道事業を安定的なものとするために設立したコトデンそごうでしたが、逆に本体を潰してしまつたのです。12月7日に本体であることでんとコトデンバスが民事再生法の適用を申請し、事実上の倒産となりました。その後、再生計画の確定を経て、平成14年8月8日、新生ことでんとして再スタートを切りました。

——ことでんは、民間による鉄道再生という非常にめずらしいケースです。

真鍋 民間による鉄道再生は全国初のケースになりますね。それまで、破綻した地方鉄道は廃線か、第3セクターいわゆる公による再生のどちらかでした。利用者減が続く時代に公の支援なくして再生の可能性はない、民間での鉄道再生は絶対不可能だとも言われて

いました。しかし、当時の香川県の見解は「第3セクターで成功している鉄道はほとんどない」。民間による再生、ただし「抜本的な経営改革が必要」というものだったのです。

——世間の風評も厳しかったとか。

真鍋 批判の渦でした。当時の県下全自治体9市36町のアンケートでも、「残した方がいい」という回答はわずか8件。沿線1市8町でさえ、2町は「いいらない」という答えでした。行政支援も、抜本的な経営改革など支援の条件が示され、条件が満たされなければその時点で支援を打ち切るという非常に厳しいものでした。

——前途多難な中で社長就任だったわけですね。

真鍋 香川県知事から社長就任の要請があるまで、地元経済人の一員としてことでんの問題に関心を持ってはいましたが、それだけのことでした。私に話があったのは、香川日産自動車社長としての経験と香川経済同友会代表幹事や香川県経営者協会会長などを務めた県内経済界での実績を、ことでん再建に活かしてほしいということでした。

要請を受けてから、職場見学や幹部社員の面接などを通じ、社員の考えを見聞しました。そこから得たことでの印象は、非常に真面目で能力がある集団であるということ。しかし、自ら考えて行動する風土がない、組合主導の古い体質であるというものでした。社

員の意識を180度転換できるかどうか改革のキーだ、それができれば再生できると確信し、社長就任を受諾しました。

——なぜ「ことでんはいらない」とまで言われたのでしょうか。

真鍋 「経営、従業員がでたらめ」「乗せてやっているという態度」「笑顔がない」「電車や駅施設が汚い」、要するに徹底してサービスが悪いということです。「電車は残したいが、ことでんはいらない」というのが本音で、県民は非常に強いことでんアレルギーを持っていました。

なぜかと言うと、ことでんは時代の変化に気づいていなかった。一般の会社では当たり前、企業主導からお客さま主導への、時代の変化に対応した経営ができていなかったのです。

もう一つは、車社会への危機意識が薄かったことがあります。道路が整備され、郊外にどんどん家が建ち、住民の生活が駅から遠いところに離れていく。車社会の進展と地方行政の方向性を見据えて「車がライバルである」という認識の下で経営の舵取りをすべきだったのに、それをしなかった。やがて到来したサービスの時代にも対応できず、お客さま第一主義の精神が欠落していました。30年前とまったく同じ経営、そうした旧態依然の経営ぶりが、利用客の信頼を失い、ことでんという企業への不信感につながっていったのです。



琴平線がイエロー、長尾線がグリーン、志度線がレッドと路線ごとにイメージカラーを制定している。



過去を猛省してつくった100計画

——そこで策定されたのが「ことடன்100（イチマルマル）計画」ですか。
真鍋 私が平成14年3月に顧問に就任したとき、再生計画はできていました。その計画では、利用客は毎年3.4%減少し、5年後の平成18年度は230万人減。経常利益も赤字で、冷房車両などの設備投資も21年以降に先送りされていました。

しかし私は、この計画では再生は難しいと思いました。なぜなら将来に夢がない。再生計画には全社員が共有できる夢が必要です。180度の意識改革をし、将来の夢を共有して取り組む。それができなければ、2次破綻しかねません。

そこで私が原案をつくり、3カ月間、新経営陣で議論を重ね、「ことடன்100計画」をつくりました。そして、8月8日の社長就任のときに、再生計画として正式に発表したのです。

「ことடன்100計画」の改革の前提は、「過去を忘れるな」「変わろう」「挑戦しよう」の3つです。いろいろなと言われた事実にも強烈な反省を持つ。だから、今までのやり方を大きく変えよう。支援して下さる地域、行政、株主、それから金融機関の方々の期待に応えるために、現状を打破し、新しいものに大胆に挑戦する勇気を持つ。そして未来に対する、はっきりとした夢と希

望と自信を持つ。——これを全社員に訴えました。

また、計画のなかに「100万人運動」という目標があります。これは再生計画の5年後の利用客が230万人減という予測数値に対し、100万人増やして130万人の減少に留める。香川県民は100万人ですから、1人に年1回余分に乘ってもらおう、すなわち100万人県民に支援していただくという取り組みです。

——とても分かりやすいですね。

真鍋 「ことடன்100計画」には、こうありたいという未来予想や計画、そのための企業指針と行動指針を示しましたが、大切なのは社員が実感をもって理解できることなのです。理解し、実行できる。全社員がひとつにまとまって努力する——この100計画が道標となつて、それを可能にしたのです。

確かな成果をあげる

——具体的な改革としては、どのようなことから着手されたのでしょうか。

真鍋 最初に取り組んだのが、IT化です。それまで紙ベースだった実績報告も会議も完全にペーパーレスにするために、全員が合格するまでパソコンコンテストを行い、全部署にパソコンを配置しました。IT化のそもそもの目的は業務の合理化ですが、もうひとつ、経営トップから現業社員まで全員が情報

を共有し、対応する体制をつくることにねらいがありました。

このIT化と並行して各駅に設置したのが、ご意見箱「イルカBOX」です。お客さまからいただいたご意見をデータベースで管理し、社内でも共有、かつお客さまには全数公表、全数回答を徹底しました。これは苦情対応システムとしては日本一ではないかと自負しています。

また、事故のデータベース「事故ボックス」(現セーフティBOX)をつくり、ほんの小さな事故も欠かさず入力し、全員が共有するシステムを構築しています。

さらに、前日までの収入を翌朝、全社員が見られるようにしました。

——サービス、安全、収益の情報を全社員が共有されているわけですね。

真鍋 そうです。全社員が同じ情報を持って動くようにしたのです。これらのシステムにより、社員ひとりひとりの意識が大きく変わってきました。

また、駅舎のリニューアルや駅構内の設備の更新や清掃、路線ごとの色分けや、冷房車両への切り替えなど、当初の再生計画にはなかったハード面での設備投資についても、お客さまの声をもとに積極的に実施しました。

——そうした努力は、お客さまにどのよう評価されているのでしょうか。
真鍋 「ことடன்は知らない」から「こ



地域の信頼を取り戻し利用客も増えている。

とでんを支援しよう」という流れが、できてきたと思っています。

平成17年度の四国運輸局の調査では、「良くなった」の評価が7割超、他の調査でも毎年向上しています。乗客数も破綻直前の4年間は年率4.5%の減少でしたが、再生後の4年間は1.7%減に抑えることができました。

IruCaでまちと鉄道を活性化

——ICカードの導入も再生計画に盛り込まれていたのですか。

真鍋 再生計画では合理化の一環として磁気カードシステムの導入が予定さ



れていました。これを最先端のICカードシステムに切り替え、平成17年2月に電車・バス共通のICカード乗車券「IruCa」を導入しました。

当初ICカードは、いわゆる都会型の改札の大量処理の手段であり、地方では費用面も含め導入は難しいだろうと思っていました。

ICカードの先進地、香港に視察に行ったのが平成14年12月です。当時700万の人口に対して900万枚のオクトパスカードが発行されており、香港ではすべての交通機関に利用でき、コンビニの買い物にも使うことができました。しかし、これも大都会だからこそで、高松では無理かとあきらめかけていたとき、郊外の無人駅で簡単なICカードの読み取り装置が設置されているのを見つけたのです。この方式なら地方でも実現できるという確信を持ちました。そして、Suicaのソフトを利用していただけるようにJR東日本にお願いし、ICカード導入が決まったのです。

基本的なシステムはSuicaと同じですが、地方ならではの工夫として、高齢者カードや学生カードなどの発行、初回からの割引や回数割引、電車・バス乗継割引など、さまざまなサービスを導入しました。使うことに対して抵抗感をなくすこと、割安感を持っていただくため、ICカードを使った地方独特のお客さまサービスの仕組みを

つくり上げています。

——IruCaという名前には思わぬエピソードがあるとうかがっています。

真鍋 よく「冗談でしょう」と言われるのですが、ことでのんマスコットのイルカは「ことでんはいるか、いらぬか」という議論の中から生まれたものです。ICカードにもその名を付けましたが「IruCa」の中に偶然にもICの二文字が入っていました。

IruCa導入以降、お客さまの減少傾向にも歯止めがかかりました。平成18年度は「ことでん100計画」の成果を検証する時期でしたが、利用客数は100万人増を上回り、130万人増となりました。そして再生5年目

でようやく黒字になり、以降、黒字が続いています。計画を達成できたことは社全体の大きな自信となりました。

——電子マネーサービスもかなり利用されているようです。

真鍋 平成18年11月から19年の3月まで、IruCaを使った電子マネーサービスを経済産業省の実証実験として開始し、高松市の中心商店街にIruCaが使える端末や自動販売機を設置しました。平成19年度には、中心市街地活性化基本計画の事業の1つとして認定され、国と市の支援を得て、中心8町の商店街で端末を追加設置していますので、IruCaが使える店舗

がかなり増えています。名勝栗林公園や高松市美術館など、県や市の公共施設

設でも使えます。

——どんどん便利になっていきますね。

真鍋 今年の4月から、香川大学の職員証・学生証にIruCaが採用されました。今年度は高松市の職員証にIruCaを搭載いただく準備を進めており、住民票など市の公共サービスの支払いにもIruCaが利用できるようになっています。また、国の実証実験として、香川大学や四国電力などが企画

する住民の健康管理システムのキーとしてIruCaを活用した「地域住民の健康管理実証実験」も始まりました。

私たちは、IruCaを活用して、駅からまちへ、まちから駅へ、シームレスなネットワークをつくっていきたくと考えています。そして、さらに利用

領域を広げ、将来的には地域活性化のための「地域カード」にまで高めていきたい。中長期にわたる「まちづくり」を、自治体と住民、地場企業、われわれ公共交通が一緒に取り組んでいく。それが「まちの活性化」と「公共交通の活性化」につながっていくと期待しています。

——IruCaがまちづくりの重要なツールになっていくわけですね。

真鍋 地域に魅力なくして、人が交流することはなく、その移動手段である公共交通機関の活性化はありません。地域の公共交通機関がなくなれば、まちが消えてしまう。地方の鉄道事業者はそうならないように、5年後10年後

を見据え、車に勝る魅力、車社会の次のまちの在りようを考え、努力しなければならぬときを迎えています。

これからの地方は、画一的な車社会ではなく、大都市にはない人情味あふれる豊かなまちづくりが必要であり、香川ではそれができると感じています。

大都市にはできないこと、すなわち地域とともに魅力ある地域をつくっていく、それがことでん最大の課題であると考えています。ことでのんのコーポレートスローガン「うみ・まち・さと

——心でむすぶ」に素晴らしいまちづくりの夢を託し、大きな使命感を持ってまちづくりに参画していきたい。夢を持ち、夢に挑戦したものだけが、夢を実現できる。「素晴らしいまち」ができたとき、ことでんも「真の再生」ができる、そう思っています。

高松等平電気鉄道株式会社
 代表取締役社長
真鍋 康彦
 Yasuhiko MANABE




 高松琴平電気鉄道株式会社
 経営企画室部長

岡内清弘
 Kiyohiro OKAUCHI

交通系ICカードから 「地域カード」へ進化する IruCa

過去を決して忘れることなく、地域に愛される交通ネットワークを創造する。

地域とともに歩み、地域とともに豊かで活力あるまちを創る。

——固い決意を持って走り出したことでの、ICカード乗車券「IruCa」の発展的な活用が注目を集めている。電車・バスのICカード乗車券から電子マネーサービス、学生証や職員証の発行、さらには医療分野での実証実験と、IruCaの活用が大きな広がりを見せているのだ。

駅からまちへ飛び出したIruCaは、交通カードから地域に不可欠なカードへ、大きく飛躍しようとしている。

文◎茶木 環（ジャーナリスト） 撮影◎織本知之



地方型のICカードを開発

最初にIruCa誕生までの経緯を振り返ってみたい。

平成13年12月民事再生法の適用を申請し、平成14年8月、新経営陣による事業再生を開始したことでんは、駅業務の合理化の一環として、磁気カードシステムの導入を計画していた。

JR東日本が、東京近郊区間でSuicaを導入したのが平成13年11月。首都圏で磁気カードからICカードへ、乗車券システムが変わり始めた、ちょうどその頃のことである。

「磁気カードを導入するのであれば、一足飛びにICカードを導入してもいいのではないか」

思い切った計画変更を打ち出した経営陣は、4カ月後、ICカードの先進地・香港に飛び、「オクトパス」を視察した。そして、ICカードシステムは大都市の鉄道だけではなく、工夫次第で、ことでのんのような地方鉄道でも導入できると確信する。

早速、ICプロジェクトチームが立ち上げられ、調査・研究が進められた。サイバネ規格（鉄道共通規格）を採用し、JR東日本の協力と支援を得てSuicaの機能をベースに使わせてもらうことが決まった。これに、鉄道・バスの共通利用や乗り継ぎ割引、利用回数に応じた運賃割引などのシステムを載せていく。加えて、無人駅などを

市部とは異なる条件下に対応するため、屋外に置けるポール型の簡易自動改札機や車掌が携帯するハンディタイプの携帯端末など機器の開発に取り組んでいた。

「首都圏と地方とは、利用環境が異なる。ことでは、都市型のシステムをそのまま導入するのではなく、地方鉄道ならではの細やかなサービスを提供していこうと独自の開発に取り組んだ」と、経営企画室・岡内清弘部長は語る。

およそ2年の準備期間を経て、平成17年2月、IruCaが誕生した。

IruCaのいちばんの特徴は、それまでの運賃システムを一から見直した「運賃割引」にある。学生や高齢者など利用層ごとに割引率を設け、専用のカードを発行しているのだ。

券種は大きくは「IruCa定期券」と現金をチャージして使う「IruCa」の2タイプに分かれ、IruCaには誰でも使える「フリーIruCa」のほか、本人利用限定の子ども運賃が適用される「キッズIruCa」、通学以外の乗車にも使える学生向けの「スクールIruCa」、満65歳以上が対象の

「シニアIruCa」、普通大人運賃の半額が適用される身障者用の「グリーンIruCa」がある。

フリーIruCa、スクールIruCa、シニアIruCaには、それぞれ初回利用から適用される回数割引サービスが設定されており、電車が5%から最大で40%割引、バスが10%から最大で55%の割引となる仕組みだ。

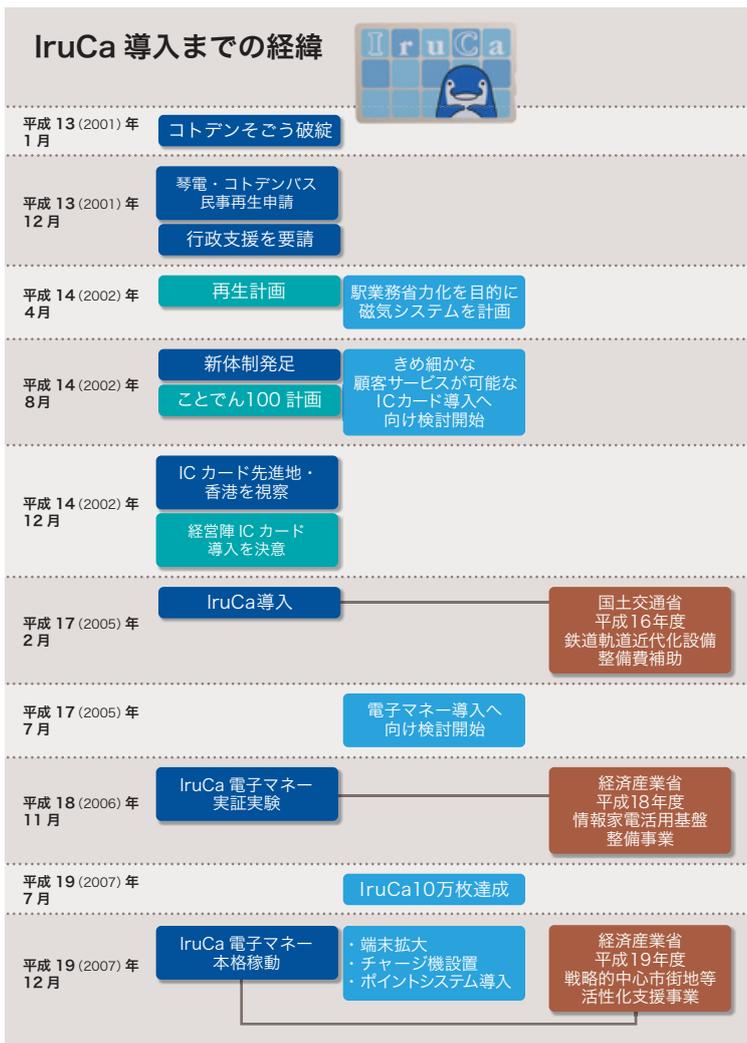
「初回利用から割引が適用される回数割引サービスの実施は全国初。また、地方は高齢の方が多く、カードの残額が10円でも乗れるようにするなど使いやすさを何よりも優先した」

システム構築には、鉄道軌道近代化設備整備費補助など、国・県・沿線市町村の行政支援を受けた。

「公的な支援を最大限活かし、今後、将来にわたってお客さまの満足度を高めていけるシステムを開発したかった」と岡内部長が語るように、利用者本位の割引制度を盛り込んだ地方型ICカード乗車券システムが誕生したのだ。

IruCaがもたらしたもの

PRも積極的に行った。PRビデオを作成、自治会や敬老会などのコミュ





① 瓦町、片原町、高松築港の主要3駅にはIC専用自動改札機を設置。
② 無人駅35駅を含む48駅には簡易自動改札機が設置されている。
③ チャージや入場記録書き込みができる携帯端末。

ニティに出向き、説明に回った。元来、鉄道は「待ち」の営業だ。しかし、IruCaを手にしたことで「売」ものができ、社員たちは自ら地域に飛び込んでいった。これまで経験したことのない営業活動を通じて「電車の乗客は向こうからやってくる」と思い込んでいた社員の意識も、大きく変わっていった。

「IruCaにある意味、社運を賭

けて、全社員一丸となったとも言える」と岡内部長は当時を振り返る。

その努力が功を奏し、IruCaの初年度売上枚数は、約6万6000枚と、売上目標の2倍を軽くクリアした。

新体制発足時に策定した「ことごとん100計画」は、平成18年度の需要予測の数値よりも100万人乗降客を増やす目標を掲げた計画だが、IruCa誕生後は目標数値を達成、その目標

数値も上方修正している。

「車社会が定着した地方では、電車利用を呼びかけても、なかなかダイレクトには結びつかない。IruCaのホルダーを増やし、ことごとんつながっているお客さまを増やすことを重視したい。年に1回の乗車が2回、3回と増えていけば」と岡内部長は言う。

現在、電車のIruCa利用率は約80%、1日あたりの利用件数は約2万8000件。これまでの発売枚数は約15万枚（平成21年7月現在）を数える。

全国的には鉄道系ICカードの相互利用が進んでいるが、四国では民間3社が発行するカードの規格が異なるため、まだ実現されていない。

「ICカード導入の検討段階から、将来的な相互利用は視野に入っていた。他規格カードとは難しいとは思いますが、JR四国とは共通化したいという思い、夢がある」

行政の支援を得て電子マネー導入

好調なスタートを切ったIruCaは、間もなく次のステップへと進んだ。電子マネーサービスの導入だ。

「大都市では電子マネーサービスがビジネスとして成立するが、人口40万人規模の高松市では成り立たない。ことごとんとしては、あくまでも地域顧客サービスの一環として取り組みを始めてい

る」と岡内部長は説明する。

平成18年11月、経済産業省の情報家電活用基盤整備事業の実証実験として、IruCaの電子マネーサービスがスタートした。同省による交通系ICカードを使った実証実験は初めてのことで、商店街の店舗などに電子マネー端末50台を設置、飲料自動販売機60台もIruCa対応に切り替えた。実証実験は翌年3月末に終了したが、予想以上の成果があったことから電子マネーサービスはそのまま継続、8月には「IruCaカードを活用した中心市街地活性化事業」が経済産業省の平成19年度戦略的中心市街地等活性化支援事業に採択され、本格稼働に踏み切った。

現在、IruCaで電子マネー決済ができる店舗は、JR高松駅周辺に15カ所、高松中央商店街周辺で100カ所以上（集合施設内の各テナントを含める）、その他の地域では27カ所。店舗以外では、駐車場やことごとん主要3駅のコインロッカーの精算にも利用できる。

さらに国の認可事業となったことで、香川県と高松市の18カ所の公共施設で、IruCaが利用できるようになった。高松を代表する日本庭園・栗林公園や県立ミュージアム・市美術館の入場料、温浴施設やレンタサイクルの使用料など、その内容は多岐にわたる。公共施設で交通系ICカードが使えるの



IruCa今後の展開 [交通系カードから地域カードへ]



は全国でもめずらしい。

「高松市は会計規則を改正して電子マネー端末を置いてくださった。市をはじめ県、地域の皆さまの協力を得て、ここまでくることができた」と岡内部長は感慨を示す。

チャージ機も、ことでんの駅その他、街中に10カ所設置されており、香川県庁舎ロビー、高松市役所ロビーにも置かれている。また、地元の百十四銀行のATMコーナー3店にチャージ機が設置されるなど、垣根を超えてIruCaをバックアップする様子が見ええる。

「日本随一の商店街」を活性化

ここで、ことでんの本拠地とも言える高松市における「まち」の現状に目を向けてみよう。中心市街地には、日本随一とも言われる長さの「中央商店街」がある。8つのアーケード商店街が連結し、総延長は2.7キロにも及ぶ。これだけの長さの、これだけの店舗が並ぶ光景は、確かに圧倒される。

しかし、全国的な現象ではあるが、ここでもやはりシャッターの下りた店舗が少なくない。商店街を何台もの自転車が行き交う。買い物を楽しむ人通りはまばらだ。

こうした中心市街地にぎわいを取り戻すため、高松市は、中心市街地活性化基本計画を策定、平成19年5月に

国の認定を受けた。計画区域は、四国に有数の商業集積である中央商店街を中心に港（サンポート）周辺や主要行政施設・文化施設が集積するエリアを含む250ヘクタール。期間は平成23年度までの5年間で、「商業・サービス高度化」「回遊したくなる中心市街地づくり」「定住人口の増加」を目指す。

同計画は、中央商店街の北部に位置する丸亀町の再開発からスタートしている。すでに丸亀町商店街の一部街区は完成、新しい丸亀町商店街の全体像も見えつつある。ガラス張りのドームやアーケード、カラー舗装された舗道、都市型生活が可能なマンションなどが誕生し、にぎわいが戻りつつある。

市は、この丸亀町の再開発効果を活かしつつ、活性化に向けた各種事業を推進、それぞれの相乗効果で止まることなく活性化が続くように、全体計画を進めていく方針だ。

IruCaによる中心市街地活性化

IruCaに話を戻そう。IruCa電子マネーサービスの取り組みを評価した高松市が、中心市街地活性化基本計画に同事業を登載したことを受け、ことでんは「IruCaカードを活用した中心市街地活性化事業」について公募申請し、前述のとおり、平成19年度から21年度までの3カ年、経済産業省の戦略的中心市街地等活性化支援事

業に採択されている。中心市街地の活性化をサポートする民間事業の取り組みについて、国が直接、支援するといふものだ。

この事業で平成20年2月利用分から「IruCa電子マネーポイントサービス」も開始した。IruCa電子マネーを利用した場合、利用金額に応じて「IruCaポイント」を付与。たまたまポイントは、電車・バスの乗車や買い物に利用することができる。中心市街地と公共交通機関をポイントサービスで結びつけることにより、IruCaを中心市街地活性化の強力なツールとする。

ことごとと同様、香川大学も平成20年度の戦略的中心市街地等活性化支援事業に採択されている。「交通ICカードを活用したIT支援型多世代交流まちづくり事業」で、中央商店街の南部・



電子マネーサービスの浸透による商店街活性化が期待されている。

常磐町に、サテライトキャンパス「ミッド・プラザ」を開設、商店街に若者を中心とした多世代交流の場を生み出し、来街と回遊を促していく事業だ。

ちなみに、ミッド・プラザにはスペースを共有する形で、高松市が支援する情報発信施設「ブリーザーズスクエア」が併設されている。常磐町・瓦町周辺の活性化のためのにぎわい創出拠点で、同運営委員会にはことごとくも名を連ねている。

まちと暮らしに密着した新たな試み

ことごとく香川大学がタッグを組んだ新しい試みもスタートしている。

今年4月、香川大学の職員証・学生証9000枚にIruCaが採用され、大学構内（ミッド・プラザも含める）の入退室の認証や授業の出席管理などに活用されているが、このIruCaを使った学生たちのデータを商店街の活性化に役立てようというものだ。

学生たちの商店街での利用データを香川大が分析し、ミッド・プラザでデータを活用した商店主向けマーケティングの講義を行う他、社会人向けセミナー、公開討論会も開く。

医療関連事業も動いている。香川大学医学部が開発した電子カルテのネットワークシステム（かがわ遠隔医療ネットワーク・KIMIX）には、香川県内約70の医療機関が参加している。患

者はネットを通じて診断結果、専門医からのアドバイスなど健康情報を得ることが出来る。このときの利用者認証にIruCaを使う「eヘルスケアバンク」だ。すでに事業としては昨年度からスタートしており、このシステムは今年度中に実証実験として稼動する予定だという。

さらに、今年度内には高松市役所の職員証にIruCaが採用され、同時に高松市役所では、住民票など証明書発行の手数料の支払いが、IruCaでできるようになる。もちろん、全国初のケースだ。

乗車券、電子マネーとしてだけではなく、地域の生活のさまざまなシーンでIruCaが活用され始めている。

「IruCaのICカード機能を、地域で自由に使ってもらい、地域の生活の利便性を高めていきたい」と岡内部長も抱負を語る。

行政イベントの連携も

最後に、観光面でのIruCa活用についても触れておきたい。

そのひとつが、アートの島として世界的にも名高い直島の周遊だ。来年度瀬戸内海の島々を会場に「瀬戸内国際芸術祭」が開催される。直島もそのひとつで、四国運輸局は地域の関係者による委員会を設置、1月23日より1カ月間、IruCaを使った直島周遊観

光の実証実験を行った。高松―直島間のフェリー料金や島内のバス料金、美術館入館や土産品購入にIruCaを使えるようにして観光の利便性を高める。この実験は今秋にも再度行われるという。

また、香川県の観光振興課が推進するキャンペーン「香川まちめぐりてくてくさぬき」と連携し、今夏、同キャンペーンのポイントカードとタイアップした「てくてくIruCa」を発売、人気を呼んだ。

「香川県は観光県。公共交通事業者として、行政のイベントやキャンペーンと連携し、香川の観光の魅力づくりにIruCaを活かしていくことも重要な役割だと考えている」

ICカード乗車券IruCaが誕生して、4年半が経過した。この短い間に、IruCaは交通系ICカードから、まちづくりの一翼を担い、生活の利便性を高める「地域に欠かせないカード」へ、成長を遂げようとしている。

「開発時に将来像として思い描いたIruCaの活用が、現時点ですでにほとんど実現できているのは本当に幸せなことだと思う」

事業再生の夢を賭けて、導入が決まったIruCa。事業再生の夢をかなえ、ことごとくIruCaは大きく羽ばたき始めた。高松のIruCaへ香川のIruCaへ飛躍する日も近い。



独自システムで情報を共有 対応をスピード化

新体制発足と同時に発表された再生計画『ことでん 100 計画』により、ことでん再生を目指し、真っ先に着手したのが「IT化の推進」だ。

IT化の目的は、情報の共有化・共通化だ。

鉄道会社の経営機軸となる「乗客サービス」「安全」「収益管理」の3つの情報をシステム化することによって、ことでんという組織は生まれ変わった。ことでん再生を語るうえで欠かせない、この3つのシステムについて、植田俊也部長にお話をいただいた。



高松琴平電気鉄道株式会社
鉄道事業本部 運輸サービス部 部長

植田俊也
Shunya UETA

「イルカBOX」「セーフティBOX」「売上管理システム」は、経営トップから現業部門まで、すべての社員が情報を共有しスピーディに対応しようと構築されたシステムです。

「イルカBOX」は、新体制発足直後に始動したサービス関係のデータシステムです。各駅にはご意見箱を設置し（Eメールでも受付）、お客さまからことでんに対するご質問やご意見をいただいています。ご質問やご意見については、その内容や事実関係の調査を必ず行ってから、お客さまに回答します。全数公表、全数回答を徹底しており、月に2回、駅の掲示板で発表しています。これらのお客さまのご質問・ご意見、社内調査した事実関係、お客さまへの回答を1件としてデータ入力し、共有化を図ったのがイルカBOXで、6月末現在で8071件のデータを保有しています。

起こったことは翌朝までに全件報告

「セーフティBOX」は、ヒヤリハットやヒューマンエラーから鉄道運転事故まで、輸送関係の全事象を管理するシステムです。当日起こったことは翌朝までに、必ず全報告を入力します。運転士や車掌など現業の者は口頭もしくはペーパーで報告することもあります。そのような場合は管理部門の社員が入力します。写真や図面を添付して報告を上げるケースも多いですね。前日に発生した事象は、翌朝の業務報告で全数を経営トップに報告します。平成15年4月の開始後、蓄積されたデータは6月末現在で2360件になっています。

また、月に1回、安全推進委員会を開き、経営トップから現業の第一線の全職種が参加し、セーフティBOXのデータを基に、要注意の案件について対策を検討します。経営トップと現業社員とが意見交換を行い、オープンに議論して解決策を探

ていくわけです。また、セーフティBOXで報告されたことや安全推進委員会で取り上げられた件については、年3回、社長が現場を視察し、設備投資計画や修繕の見直しを図ります。さらに、社員の安全教育も社員一人あたり年6回、延べ30日のプログラムを実施していますが、ヒヤリハット情報を教材として活用するなど、さまざまな試みを行っています。

このセーフティBOXの取り組みについては、今年の運輸安全マネジメント評価で、高い評価をいただきました。

シンプルに考えスピードを持って行動

最後に「売上管理システム」ですが、これはIruCaの導入時に開発したシステムで、前日のお客さまのご利用状況や取り扱い収入を計上し、翌朝8時には、駅ごとに正確な売上が分かれます。このスピードで処理できているところは、鉄道関係ではあまりないのではと自負していますが…。

この3つのシステムに共通しているのは、報告すべきことはすばやく包み隠さず報告し、トップから現業まで全員が同じ情報を共有し、コミュニケーションを確保するという点でしょうか。経営トップはもちろん、社員は出勤後、これらのデータを欠かさずチェックします。

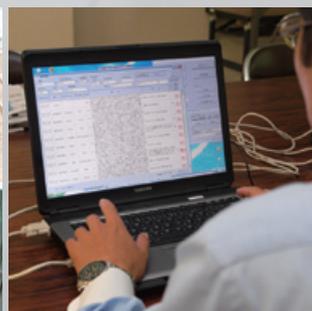
今のような形が整い、スムーズに稼動するまでには多少、時間はかかりましたが、システムの導入によって、お客さまへのサービス、安全など、すべて連動してのマネジメントが実現しました。キーはやはりスピードです。以前は事故の処理や売上を確定するのに何日もかかり、お客さまの要望になかなか応えることができませんでしたが、今は「100計画」にある「シンプルに考えスピードをもって行動します」を全社員が毎日、実践しています。



全駅に設置された「イルカBOX」と掲示板。



お客さま第一主義から設けられた運転席のネームプレート。



社員は3つの情報システムを毎日必ずチェックする。

若者でにぎわう「まち」に

今年3月31日、高松市の中心商業地区南部に位置する常盤町商店街に、香川大学のサテライト・キャンパス「ミッド・プラザ」が開設した。

高松市の人口は42万人。人口1人あたりの大型店の店舗面積が全国トップクラスの高松市では、若者を中心に中心市街地から郊外へ消費が流出している。まさに活気を取り戻すには、若者の存在が不可欠だ。

6500人という香川大学の学生数は、高松市の18〜22歳人口の3割超を占める。つまり、学生たちの存在は、商店街のにぎわいづくりの大きな鍵となる。サテライトの開設は、商店街に学生たちを呼び戻し、商店街に興味を持つたり買い物してもらおうことも、目的の一つとなっている。

大学にとっては、大学教育のフィールドとして商店街を活用できるというメリットがある。学生証に搭載されたIruCaの利用履歴をもとに、学生の商店街での消費行動を分析、商店街のマーケティングに活かすなど、生きた調査研究もできる。こうした独自の授業を行うことによって、大学の差別化を図ることもできる。

また、香川大学・高松市・香川県は、平成17年度から3年間、「広域行政における拠点地域のあり方に関する調査研究」事業を共同で行い、その成果に基

REPORT II

IruCaとともじり、まちをつくる

中心市街地活性化基本計画に基づいて整備事業が進む高松市。目指すのは大都市の模倣ではない、地方ならではの暮らしやすいまちだ。大学・行政・地元商店街―それぞれが、時に連携をとりながら、まちづくりを推進、IruCaのICカード特性を活用しようとしている。ここでは、それぞれの取り組みを紹介したい。



文●茶木 環 (ジャーナリスト) 撮影●織本知之

地元住民による新しいまちづくり

全国初の試みとして注目を集める民間主導型の市街地再開発事業も進んでいる。8つの商店街のほぼ真ん中に位置する丸亀町商店街だ。

全長470mの商店街をA〜Gの7つの「街区」にゾーニングし、商店街の一部だけではなく、すべての街区を対象とした再開発を段階的に行っている。「人が住み、人が集うまち」を目指して、街区ごとに特徴を持たせながら、公園や飲食店、生活雑貨店や福祉サービスなど、これまで丸亀町商店街に不足していた機能を補っていく計画だ。IruCaについても、住民サービスの個人認証などに活用していく。

再開発は、地元住民が中心となって立ち上げた第3セクターの「高松丸亀町商店街まちづくり株式会社」が進めている。平成16年に工事を着工し、平成18年にはA街区が完成。このA街区が吸引力となつて、商店街にはにぎわいが戻りつつある。全国の自治体や商工会議所の見学も後を絶たない。

大学と商店街の商学連携の取り組み、若者を商店街に呼び戻す「にぎわい創出拠点」の始動、地元住民による商店街再開発、そしてIruCa―それぞれの立場で、時に連携をとりながら、まちづくりが進んでいる。目指すものは同じ、高松らしい、にぎわいと活力ある「まち」の創造だ。

づいて、「クリエイティブ・コンプレックス(創造的複合機能体)」事業を立ち上げていく。

これは、エリア内に創造的な拠点をつくり、地域経済と中心市街地を活性化させるというもので、その第一号となる「フリーザーズスクエア(プリスク)」が、ミッド・プラザと併設して7月5日にオープンした。

高松市が支援して運営されるプリ

スクエアは、音楽をメインコンセプトに情報発信するスポット。若者がターゲットになるが、若者が集うことで多様な世代の来街を促し、市民でにぎわい、市民が交流する商店街の復活を目指す。

まだ活動は始まったばかりだが、音楽の情報発信だけではなく、若者の起業支援や地域産品を使ったプライベートブランドの開発などにも取り組んでいく予定だ。



香川大学 大学ならではの 研究を活性化に 活かしたい。



国立大学法人 香川大学 理事・副学長

角田直人

Naoto SUMIDA

「国立大学法人法により法人化した大学の使命は、教育と研究だけではない。社会貢献も重要だ。地方の国立大学は地域に根ざし、地域に貢献すべく、さまざまな活動に取り組むことが望まれている。われわれも、中心市街地活性化に積極的に参加していきたい」と、香川大学の角田直人理事は、大学としての活動意義を語る。

香川大学では、高松市中心市街地活性化基本計画にも組み込まれた「交通ICカードを活用したIT支援型多世交代交流まちづくり事業」(経済産業省補助事業)を進めている。

そのきっかけとなったのが、大学の職員証・学生証へのIruCa搭載だ。「学生証のIC化を検討したとき、まず候補が上がったのがクレジットカード会社との提携だった。しかし高松では、ことでんが発行するIruCaがゆくゆくは地域カードになるだろうと見られていた。学生証に非接触型ICカードであるIruCa機能を搭載すれば、大学が主導できる地域活性化にかかわるいろいろな活動が展開できるのではないかと考えた」

常磐町商店街に開設した大学のサテライト・キャンパス「ミッド・プラザ」は、その活動拠点。地域のニーズと大学のシーズとを結び、地域の課題を解決するための交流塾、講義・セミナーなどを実施する。

「商店街にキャンパスができれば、学

生たちは電車やバスを利用し、商店街に足を運び、買い物をする。ミッド・プラザを学生たちのさまざまな活動の場に提供し、さらに来街の機会を増やしていく。そうした仕掛けによるにぎわい創出も、目的の一つ」

最も大きな目的は研究だ。IruCaの利用履歴から、学生たちが商店街をどう回遊したかを分析し、商店街のマーケティングに活用する。学生たちは、自らをサンプリングに消費行動分析を行うなど、実践的な調査研究ができる。

昨年は、商店街の店主を対象に「商人塾」を開催、商店街の広場を会場に、有識者の講演やミニシンポジウムなどを行った。通りがかった買い物客も参加し盛況だったという。今年もミッド・プラザを会場に開催する予定だ。

「ミッド・プラザの開設セレモニーでも、商店街の大きな期待を感じた。ミッド・プラザを拠点に、商店街という地の利を活かした多世代交流や研究を行い、その成果をまちの活性化に活かしていく。活性化したまちを素材とする新たな研究で、さらなるまちの活性化を促す正のスパイラルをつくりあげて、この事業をぜひ成功させたい」

大学としては、ミッド・プラザをまちに開かれた施設として運営していく方針だ。大学祭などのイベント開催や、農学部で収穫した無農薬野菜の販売、サークル活動の発表——プランは次々と出てくる。

「大学は社会のしがらみにとらわれない自由な立場にあり、だからこそできることがあると考えている。地域の期待に応え、香川大学が高松市や香川県にとってなくてはならない存在となるよう努力したい」

現在、ミッド・プラザ内に設置した情報端末にIruCaをかざすと、商店街でのイベントや割引情報を手で取るシステムが整えられているが、IruCaを活用したIT支援メニューのさらなる開発も課題だ。

「大学のさまざまな取り組みは、学生証がIC化したからできたのではなく、IruCaという地域に根ざしたカードを搭載したからこそ実現できたと考えている。単なるICカードの学生証だったら、学内だけに活動が閉ざされてしまっていた」

医学部が開発した電子カルテのネットワークシステムも、まもなく稼働する。大学ならではの研究を地域に活かす、人々に届ける役割を、IruCaが担っている。



ミッド・プラザでのゼミ風景

高松市

情報発信施設で 若者のにぎわい を取り戻す。



高松市産業経済部商工労政課
兼都市整備部まちなか再生課 主幹

秋山浩一

Koichi AKIYAMA

「8つのアーケード商店街が連なる中央商店街が栄えていた頃、最もにぎわっていたのが常磐町商店街だった。大規模店も2店出店していて、満員電車に例えられるほど人通りが多かった。しかし、平成4年の大店法の改正で大型店が郊外出店し始めると、中心市街地の商店街はどんどん疲弊していき、常磐町の大規模店も撤退。買い物客はさらに流出し、昨年の6月には空き店舗率が36%になってしまった」

高松市産業経済部商工労政課兼都市整備部まちなか再生課の秋山浩一主幹は、急速に衰退した常磐町商店街の現状をこう説明する。

「これまで、まちづくり協議会などを結成して、地域の人々や市と一緒に、活性化へのさまざまな取り組みを行ってきた。いちばん大きな課題は大規模店の跡地の再開発だが、今はまずそれが可能となるような状況をつくらなければならない。常磐町商店街が活気づく「にぎわい創出」の拠点がぜひとも必要」

その拠点として開設されたのがプリスクだ。コンセプトは「音・楽・街」——音楽をキーワードに情報を発信していく。具体的には、地方都市ではなかなか入らない最新の音楽情報をDVDやCD視聴という形で提供するほか、文化・芸術の情報発信の場として施設内にギャラリーを併設。関連施設としてライブスペースとして活用する「プリ

スク・テンチカ」(ことでん瓦町駅地下広場)も設けた。

「プリスクは、いわば「にぎわい創出」の起爆剤。音楽という誰もが参加できるコンセプトを掲げ、民だけでも官だけでも実現できない、まちの活性化の新しいスタイルを目指していく」

ターゲットは若者。実は常磐町商店街には、若者の潜在的なニーズがあるのだと言う。

「瓦町駅は、ことでの電車とバスのターミナル。付近には複数の高校や大学があり、常磐町商店街は若い人の通行量が非常に多い。今でも1日の通行量は8000人に上り、シャッター通りでこんなに人が通る場所はめずらしい。ただの通過点だったこの場所を、若者のまちに変えていく」

サテライトスタジオをつくり、PVなどを独自に編成。52インチ大型液晶ビジョンでオンエア、常磐町に来たからこそ、知ることができる情報を提供していく。エリア限定のワンセグ放送も、検討のひとつに上がっている。

将来的には、音楽とファンション、アートのコラボレーションなど、よりクリエイティブな文化活動を展開していく予定だ。またミッド・プラザに併設するメリットを活かし、香川大学との連携事業も視野に入れている。



「にぎわい創出」拠点として開設されたプリスクと香川大学のミッド・プラザ。

「まちに活力を生み出すためには、新しいビジネスパワーが不可欠。若者の起業支援も進めていく。県内の伝統工芸品や特産品と若いクリエイターとのコラボレーションで、プリスク・プライベートブランド商品の開発にも取り組んでいく」

プリスク会員制度も検討中だ。「香川大学のように会員カードにI r u C a を使って、活動を広げていきたい。クリエイティブ・コンプレックスにI C の可能性をどう活かしていくかを考えていく」

中心市街地活性化基本計画には、中央商店街への新規出店に対する補助制度が設けられている。常磐町商店街でも出店者を募る「空き店舗ツアー」などを開催、整備を進めている。

「北部の丸亀町の再開発が進んでいる。これで南部も活気づけば、中央商店街全体が活性化できると思う。他の商店街とも連携しながら、常磐町を盛り立てていきたい」



丸亀 商店街 商店街の自治で、 時代に左右されない まちへ。

高松丸亀町商店街振興組合 専務理事
 (高松丸亀町まちづくり株式会社 取締役)

熊紀三夫
 Kimio KUMA



「自治体が元気になるには、一定の税収をあげていかなければならない。税収をあげることができると、地価が高い中心市街地。中心市街地が活気づかないと、地域経済の活性化も成り立たない」と

高松丸亀町商店街振興組合(以下、振興組合)の熊紀三夫専務は主張する。丸亀町商店街は8つの商店街のなかでも最も大きく、その歴史も開町から数えて420年余と最も古い。

ピーク時の昭和45年、丸亀町商店街には10000人程の住人が暮らしていた。しかし、平成に入ると、中心市街地は徐々に衰退し、丸亀町商店街の住民人口も、ピーク時の8%にも満たない75人にまで減少する。

「バブル経済で地価が高騰し、従来の商売が成り立たなくなると商店街からどんどん人が出ていった。それに伴い、住民が利用していた食料品や生活必需品を扱う店がなくなり、商店街の業種が偏っていった。毎日の買い物に出かける商店街ではなくなってしまう、時間とともに、まちが痛んでいった」

振興組合は、100年後も商業の中心であり続ける商店街というビジョンを描き、平成2年、丸亀町再開発委員会を発足している。その翌年、本事業の基礎となる再開発計画を策定した。

「消費者が郊外大型店を支持しているのだから、郊外規制が即、中心部の再生に直結するとは思えない。商店街

を活性化させるには、行政頼みではない、自分たちで元気を取り戻そうとする覚悟と努力が必要」

平成11年には、第3セクターの高松丸亀町まちづくり株式会社(以下、まちづくり会社)を設立、再開発に向けた取り組みを加速させた。権利が複雑にからむ土地問題は、所有と利用を分ける形で解決し、まちづくり会社が商店街全体を一括して運営。業種の偏りを是正し、商店街全体のテナントミックスを行う。インシヤルコストは行政の支援を得るが、ランニングコストは自主財源で賄いマネジメントする。

「商店街は、店が集まってつくられ、そこに暮らす人々のために商品やサービスを提供し、ひとつの『まち』として助け合ってきた伝統がある。その伝統をベースに、その仕組みを組み立て直し、人が住めるまちを取り戻そう」というのが丸亀町のコンセプト。地方の商店街は、住んでいる人でにぎわっていない限り、人は集まってこない。人が集まるからこそ、いい商売が成り立っていく。まちが活性化する」

再開発事業では、マンションなど居住環境を整備し、居住人口の増加を図る。丸亀町商店街で快適な生活を送れるように、暮らしを支える機能・サービスの充実を目指す計画だ。さまざまな利便施設や医療施設、温浴施設などの建設計画が順調に進めば、数年後には、人々が暮らしやすい中心市街地と

して生まれ変わる。中心市街地に居住したいと思う市民も増えるだろう。

「20年かけて、このまちは衰退してきた。同じ時間をかけて復興していこうと取り組んでいる。ひとつずつ積み重ねて、住民が幸せに生活できる、時代に左右されない潰れないまちをつくり上げていきたい」

小さくて住みやすいまち、お年寄りが安心して暮らせるまちが理想だ。

「IC化の効果というのは、普段の生活が気づかないうちに便利になっていくこと。来年、完成予定の医療モールでは、IruCaを診察券と支払いに採用する。IruCaのICを活用して住民生活サービスを開発し、丸亀町の暮らしやすさを高めていく」

商店街の自治による再開発事業が牽引する、まちの活性化——丸亀町のプロジェクトが目玉されている。



「人が住み、人が集うまち」を目指し、再開発が進められている丸亀町商店街。

World Report Paris

第2回

パリのレンタサイクル 「ヴェリブ」の効果と課題

自動車利用の削減による「温暖化防止と大気汚染の改善」のため導入された、
パリ市の公営レンタサイクル・システム「ヴェリブ (Velib)」。
運営3年目を迎えて、この新しい交通システムは市民の間ですっかり定着したようだ。
その一方、相次ぐ盗難や破損、交通ルールの徹底、適切な配車サービスなど課題も多い。
ヴェリブ導入後の効果と今後の課題を探る。

文・写真●芝原 隆 (時事通信社パリ支局)



2009年7月15日、パリ市の公営レンタサイクル・システム「ヴェリブ」は2回目の誕生日を迎え、運営3年目に入った。市民・観光客からの高い人気に衰えはなく、空き自転車を見つけるのに苦労することさえめずらしくない利用率の高さからみても、その成功は疑いようもない。

ヴェリブは、市民に身近で便利な生活上の公共サービスを提供するだけではなく、より意欲的なパリ市の交通・環境政策の一翼を担っている。

緑の党所属市議員で08年まで市の交通担当助役を務めたポーパン氏は、同党議員2名と連名でレゼコー紙に寄せた論説で「公共交通強化とヴェリブ導入で自動車の定期的利用が減れば、大気汚染・温室効果ガス・石油消費も減る上、自動車を所有できない層の移動手段を改善でき、サイクリストの健康にも利する」と述べている。

交通渋滞抑制に加え温暖化防止と大気汚染解消のため、20年までに自動車交通量40%削減を目標に掲げるパリ左派市政は、10項目からなる「パリ交通計画」を策定している。その根幹は、地下鉄・バス網の改善と運行ダイヤ強化、路面電車復活、水上バスの試験的導入など一連の代替交通手段への乗り換え促進だが、なかでもヴェリブはその最重要施策にあたる。

ヴェリブ導入による実際的な効果

脱自動車と大気汚染解消について、ヴェリブ導入による効果はどの程度のものなのだろうか。パリ市当局は現在まで、技術的

な難しさもあって、この点についての厳密な調査は行っておらず、示唆的な関連統計を公表するにとどまっている。

まず脱自動車についてだが、左派市政が誕生した01年からヴェリブが導入された07年までの間に、パリのサイクリスト数は94%増加し（06年から07年の間では33%増加）、自動車交通量は20%減少したとされる。ヴェリブの効果については調査対象期間の最後の半年に限られる上、サイクリスト増加や自動車減少にどれくらい寄与しているのかは不明だ。さらに07年から08年までの間に自動車交通量は2%減少したが、ヴェリブに乗り換えたドライバー数の調査はない。

市はこれに加えてヴェリブ利用者に対するアンケート調査結果として、08年調査では利用者の28%、09年調査では46%がヴェリブ登場により自分の自動車利用が減ったと回答したと発表しているが、自動車からヴェリブへの転換実数は不明だ。

ヴェリブ利用者に質問してみたところ、自動車を持っておらずヴェリブ以前は公共交通を利用していたと答えた人が多数を占めた。若者に限らず年齢層は幅広く、職業も多彩だ。「夏はヴェリブ、冬は車になった」（職人・マクシミリアンさん（29））というように、自動車を所有する利用者の大半は車利用が減ったと答えていたが「渋滞が嫌でもともと市内移動に車は使っていない」（会社経営・アントワーヌさん（39））という人も少なくない。

生活実感としては、ヴェリブ開始後、市内で見かける自転車数は確かに急増したも

の、交通渋滞が緩和された印象はなく、メトロ・バスなど公共交通利用者がヴェリブに移動した感が強い。

脱自動車へのヴェリブの貢献の限界を指摘する意見もある。パリ市によると現在自転車は市内交通の3%を担い、その内3分の1はヴェリブによるものという。

ルモンド紙の論説は、01年以来ほぼ倍増しても3%に過ぎないのだから、自転車はいずれにせよ「永遠に日常的な主力交通機関とはなりえず、ヴェリブはパリの交通問題を根本的に変えることはない」とし、真に必要なのは専用路を有効活用するためのバスの大幅増発だと説いている。

大気汚染解消については、市の依頼で街路の大気汚染度を調査した公的大気汚染監視機関「エルパリア」の報告によると、パリの大気汚染は02年から07年の間に6%減少したというが、汚染減少が何に由来するか、ヴェリブの貢献度などは不明だ。

このように、ヴェリブ導入後、自動車交通量や大気汚染が減少しているのは事実にしても、ヴェリブ導入との直接的因果関係について確証があるわけではない。

2年間に盗難車数8000台

交通・環境政策上の実際的な効果が不明瞭である一方、市民のヴェリブに対する評価は全体として高い。市が09年3月に実施した5月末に結果を発表したアンケート調査では、19%が「大変満足」、75%が「まあ満足」、計94%が満足を表明している（08年調査でも同じく94%が満足）。

利用総数の3分の2強は年間券利用によるもので、年間券保有者の27%が通勤通学の往復に毎回ヴェリブを利用、13%は仕事のための移動手段として利用している。

メトロ・バスを補完する端末交通手段として使ったことがあると答えた利用者も28%おり、ヴェリブが定期的交通手段として定着しつつあることがうかがえる。

逆に利用者の不満の第一は故障車が多いことで、54%が不満を表明している。破損・盗難問題は、現在ヴェリブが抱える最大の難問で、真つ先に改善が期待されている。

事実、ヴェリブを借りるときにはパンクの有無、チェーン、サドル高調節器、変速装置をあらかじめチェックするのが不可欠なくらい不良車が多い。自然消耗だけではなく、利用者の無責任で手荒な扱いや、カッター

によるタイヤ切断、かご破壊など悪意によるものもめずらしくない。配置自転車の総数は現在2万6000台だが、運営開始からの2年間で、新車に交換された破損車数は実に1万6000台、盗難車数は8000台に及んでいる。

保全を担当するJCDコー社は、1日1500件の修理をこなすために500人を雇用し、12カ所の修理場を回転させている。セーヌ川の小型船を修理施設として使うという面白い試みも実行中だ。小型船を巡回させることで故障車のトラック輸送を減らし、交通渋滞や排ガスを削減する趣旨で、「イルドフランス環境大賞」を授与された。

担当者のジョワイユー氏は「4人の修理工が毎日30台を修理している。小型船は



①セーヌ川を航行するヴェリブの自転車修理専用船。
②現場で修理できないマシンを船内で修理する。
(写真提供：4点ともJCDコー社)



③ヴェリブを配車する小型トラック。
④ステーションで修理できる故障はスタッフがその場で直す。

搭載重量が少なく、航行速度もパリ市の制限時速12キロに対し7〜8キロしか出していないため、エンジン稼働率は最大出力の10%にとどまり環境に優しい」と説明する。

盗難車は、セーヌ川に投げ込まれていたといったケースもあったが、街中に放置されている場合が多く、JCDコー社の職員2人が毎日警察や住民の通報を受けて1日に10〜20台の放置ヴェリブを回収して回っている。盗難車はコンテナで組織的にアメリカに密輸されているとの噂もあるが、同社のヴェリブ保安担当者フルパン氏は「噂に過ぎず正確な情報は皆無」と否定する。ルーミアニアでの目撃例も報告されている。同社は対策としてリアル地区、モンパルナス地区、ピガール広場周辺など、特に盗難・破損が多いステーションについて配車を減らすなどの対策を取っている。

社会への不満と低い公德心

誰が、なぜヴェリブを壊しているのかについては、社会的緊張を反映しているとの意見がある。05年10月末から3週間、仏各地の都市郊外で続発した若者暴動は、移民層出身の若者が彼らを疎外する仏社会への不満を爆発させた出来事だったが、ヴェリブも彼らの標的になっていくという分析だ。マスコミヤクリエティヴ業界などで働き、平均以上の収入があるが伝統的高級住宅地区は忌避し、左派支持でエコロジーをライフスタイルとする——そんな新型都市生活者が「ブルジョワホミアン」、略して「ポボ」と呼ばれ、パリの社会的変貌を説明す

るキーワードとして近年流行語となっているが、ヴェリブはこの新型ブルジョワジー「ポボ」の象徴として、若者たちの恨みを買っているとの説明だ。

国立学術研究所で治安問題を研究する社会学者ロシエ氏は「金持ちへの反発でベントツに傷をつけるのと同じ」と言い、交通問題を専門とする社会学者マルズロフ氏は「自動車焼かれる事情と切り離しては考えられない」と述べている。

こうした分析には異論もあり、公共財を尊重しない社会一般の公德心の低さを反映しているに過ぎないとの声も利用者の間では強い。ロックに乗せたヴェリブの曲乗りをビデオに収め、YouTubeなどの動画投稿サイトに流して妙技を競い合うサークルも存在する。

パリ市は09年5月末から、人気イラストレーターのキャピュ氏を起用、「ヴェリブは自分を守れないから壊すのは簡単。ヴェリブはあなたのもの。守ってあげて」というスローガンを入れたポスターを作り、キャンペーンを開始している。

揺らぐ納税者負担ゼロの運営システム

破損・盗難は、ヴェリブ運営を広告パネル運営契約と引き換えに全費用負担で請け負っているJCDコー社の当初の見込みをはるかに上回っている。同社はヴェリブ運営の損益公表を固く拒んでいるが、08年度は保全経費が広告パネル運営収入を上回り、赤字だった模様だ。

パリ市での破損・盗難発生頻度は、同社



①マジエンタ通りの自転車専用道路 (© Marc Verhille/Mairie de Paris) ②自転車専用道路を走る (© Anne THOMES/Mairie de Paris) ③ヴェリブのステーション (© Arnaud TERRIER/Mairie de Paris) ④人気イラストレーターのキャピュ氏を起用したパリ市のヴェリブ破損対策ポスター⑤安全キャンペーン「死角」の注意標識

が同内容のレンタサイクルを展開しているマルセイユ市やトゥーロン市の例に比べて突出しており、同社は盗難の責任は自らの管理体制にはなく、パリの治安政策に帰されるべきとの論理で、市にも費用負担を求めて契約の見直し交渉を重ねてきた。その結果、09年3月に新条項が契約に追加された場合はパリ市が1台当たり400ユーロ(5万2000円)(ヴェリブ1台の保全費用を除いた原価は約1000ユーロ)13万円)を負担し、20%を超えた場合は両者が再び交渉を行うことが決められた。これが適用されれば、納税者に150万ユーロ(1億9500万円)以上の負担を強いいる計算になるため、市にとっても破損・盗難対策は焦眉の課題となっている。

今後も破損・盗難が減らなければ、ヴェリブ運営の財政システムが根本から揺らぐわけで、その修正が課題として浮上するだろう。JCDコー社は、パリの歳入となる基本利用券・レンタル料収入の最高12%が運営実績に応じて同社に報奨金として払い戻される契約条項について、実績評価基準見直しを交渉中と伝えられる。

「見つからない」「返せない」

次いで多い不満は、通勤時間帯に住宅地区で空きヴェリブを見つけ、オフィス地区のステーションで空き固定棒を見つけれないが難しいというものだ。

ヴェリブは07年7月にステーション約750カ所、配置自転車1万648台で出

発、当初はステーション1451カ所、自転車2万600台の目標達成を07年末に見込んでいたが、実際には1年ずれ込み、08年末に達成された。

実際、空き自転車、空き返却スペースは増えたものの、満車のステーションと空車のステーションのギャップが目立つ。配車の適正化と迅速化も今後の課題だ。

ヴェリブ利用のピークは朝8時半と、夕方18〜20時。朝、19・20区など市内北東部の庶民的住宅地区のヴェリブはあつという間に出払い、2・7・9区など中央部オフィス地区のステーションはすぐに満杯になってしまう。また坂上のステーションでは借り出しばかりで返却が少ないため、標高60メートル以上の坂上ステーション約100カ所に返却した場合は、制限時間を15分無料で延長するボナナス制度が追加導入された。

JCDコー社はパリ郊外に配車管理センターを設け、ステーションの満車・空車状況を電光表示で把握し、20台の小型トラックを使って夜間も配車を行っている。直近では、ヴェリブ62台を積める配車用バス2台も投入した。

アンケート調査では、空き自転車の数について満足度を表明した利用者は08年42%から09年56%に増え、返却用空き固定棒の数については08年33%、09年42%が満足と答えている。配車状況に改善が認められるものの、いまだ問題が多いのが実情だ。担当者フルバン氏は「目につかず利用率が低いステーションもあり、矢印案内表示の設置などが必要だろう」と語っている。

走行環境整備と交通法規遵守

もう一つの不満は、安全問題・交通法規に関するもので、特にバス・タクシ専用路が自転車用に併用されていることへの苦情が多い。自転車専用路を設ける物理的・財政的・時間的余裕がなく、バス・タクシー専用路は渋滞する一般路を脇目にガラガラという状況から生まれた苦肉の策だったが、自転車を乱暴なタクシがビュンビュンかするよう追い抜き、停留所に止まるバスが自転車を追い詰めるなど、危険な事態を招いている。ドイツなど自転車先進国並みの自転車専用路整備が望まれている。

もちろんサイクリスト側にも責任がある。市内の自転車事故は、ヴェリブ導入後の08年第1四半期に前年同期比で20・1%増加し、現在(09年8月15日)までに7人のヴェリブ運転者が事故死した。にわかサイクリストには、赤信号・一方通行・右車優先(信号のない交差点で右から侵入する車に与えられる優先通行権)無視、交差点での強引な左折などといった放題の者もいる。

交通法規違反への対応については、取り締まり強化を決めた警察とサイクリストの意識教育を重視するパリ市との間に、ある種の摩擦がある。もともと自らを実情に合わない交通法規や無謀ドライバの犠牲者と考えるサイクリストと、法規を杓子定規に適用しようとする警官の関係は単純ではない。その警察が、ヴェリブ開始と同時に取り締まり強化を打ち出し、サイクリストからの罰金徴収数が激増したため、サイクリストと市担当者の反発を招いたのだ。

商店経営のフランクさん(62)は、「歩道扱いの」市庁舎前広場をヴェリブでゆっくり横切っていたら、罰金90ユーロ(1万1700円)を有無を言わせず取られた。周りに歩行者もいなかったのに何の意味があるのだ」と怒りを隠さない。会社幹部職員のアランさん(31)は「赤信号無視でつかまつたが『自転車よりよほど危険で汚染度の高い車を取り締められ』と警官と議論し、罰金90ユーロを20ユーロ(2600円)に下げさせた」。

ポーバン前交通担当助役が提案したように、赤信号での右折容認など法規適用を柔軟化した上で、やみくもに取り締まるよりサイクリストの納得を得られる形で法規尊重意識を育てていくことが必要だろう。

パリ市では、走行マナーに関するガイドブックを年間券申請者に郵送するほか、ネット上でも提供。違反者に罰金切符の代わりにイエローカードを渡し、安全意識を高めてもらう企画なども実施している。

いまだ未完成で改善すべき点も多いヴェリブだが、パリ市担当者は「ヴェリブ・システムはまだ2歳に過ぎず、運営は複雑でなお調整が必要。システムは郊外への拡張でさらに複雑化するが、改善を続けたい」と展望を語る。また、JCDコー社の運営責任者キャレ氏も「信頼されるサービス内容を維持して、セルフサービス・レンタサイクルの世界的規範であり続けたい」と、ヴェリブに懸ける熱意を語っている。

環境に配慮した新しい都市交通システムの完成形を目指して、ヴェリブの成長はまだまだ続く。

文・写真 松澤美穂

地方 民鉄 紀行

関東鉄道 常総線



主に通勤・通学に利用されている
 関東鉄道だが、その沿線には
 意外に多くの名所旧跡がある。
 点在する観光地を自転車で巡る。

周

辺住民の通勤・通学を支える関東鉄道内には持ち込むことができる。や、パーク&ライドシステム（駅に駐車場を設け、車から鉄道に乗り換えるシステム）など、利用者の利便性を考えた取り組みを実施。加えて、観光客に向けた無料レンタサイクルにも取り組んでいる。

沿線にはどんな見所があるのか。サイクリングを楽しむべく、レンタサイクルを実施している常総線水海道駅に向けて出発。

地図を頼りに寺社巡り

取手から10駅、つくばエクスプレスと乗り換えができる守谷からは3駅で水海道駅に到着。さっそく駅員さんから自転車を借り出し、観光ガイドマップを頼りに、まずは徳川家康の孫娘千姫ゆかりのお寺である、弘経寺へ。駅前の小さな商店街を走り抜け、鬼怒川を渡る。豊かな緑に目を奪われつつ気持ちよく自転車をこぐうちに、気がつけばすっかり道に迷ってしまった。

あわてて道を探ねようと近くにあった工務店に飛び込むと、偶然にもそこには弘経寺の住職さんが。

「前の道をまっすぐに、自転車ならここから1分くらいです。ゆっくりお参りしていただく下さい」と丁寧に道を教えていただき、あつという間に無事到着。

毎年、春に行われている「水海道千姫まつり」の際には野点や千姫行列で賑わうという

境内も、平日のこの日は他に人気もなくひときり静かな気分にはさせられる。

本堂の左奥にある千姫の遺骨の一部が納められた廟所も、木々に囲まれシンと静まり返っていた。

「ちの輪」をくぐって知恵をつける

再び自転車を走らせること約15分で、今度は迷うこともなく安楽寺（元三大師）に到着。観光ガイドによれば、安楽寺には4つの門があり、祈願内容によつて通る門が異なるらしい。福祿祈願には東門、延命長寿は南門、子孫繁栄には西門、厄除けなら中門となる。木々が連なる長い参道の風情に惹かれて、延命長寿の南門から入つてお参り。

参道を吹き抜ける涼しい風に一息ついて、さらに10分。一面に広がる田んぼの中に大生郷天満宮が見えてくる。

北野天満宮、太宰府天満宮と並ぶ日本三大天満宮の一つとされる大生郷天満宮は、周囲を田んぼと数件の住宅、鎮守の森に守られるようにして、ひっそりとたたずんでいる。

穢れを祓う神事「茅の輪くぐり」が行われるのか、本殿の前には茅の輪が置かれている。近づくにつれて説明を読むと、大生郷天満宮の「ちの輪」の「ち」は知恵の「ち」でもあり、くぐると穢れを祓うだけでなく、ますます知恵がつくといわれているとある。「茅の輪」ではなく、「ちの輪」とあるのはそういう意味も込められているのか。さすが学問の神様を祭る天満宮。せっかくなので、説明に従って、

関東鉄道【かんとうてつどう】

常総線（51.1km）と竜ヶ崎線（4.5 km）の2路線を有する。常総線はJR常磐線・取手駅とJR水戸線・下館駅を南北に結び、つくばエクスプレス線と守谷駅で交差。竜ヶ崎線は、JR常磐線・佐貫駅と竜ヶ崎駅を結ぶ単線で、明治33年に開業した茨城県で最古の民鉄線として知られる。



弘経寺



本来なら駅から自転車で30分程度の弘経寺



坂野家住宅



茅葺屋根がりっぱな坂野家住宅

8を横に描くように輪を3回くぐる。これに私にも少しは知恵がいただろうか？

風情ある旧家は格好のロケ地

サイクリングの最終目的地は、国の重要文化財の指定を受けている「水海道風土博物館坂野家住宅」。大生郷天満宮からは案内標識が随所に立てられている。

坂野家はこの地に土着して500年。江戸時代に成功を収めた、地方の名主的存在であったという。1ヘクタールにも及ぶ敷地の中に100坪以上の大きな屋敷が建てられているのを、平成10年、市が坂野氏から譲り受け、水海道風土博物館として一般に公開した。道路沿いに設けられた広い駐車場に自転車を止め、敷地内を歩いて行くと、竹林の向こうに屋敷を囲う土塀と茅葺の立派な門が見えてくる。

門をくぐり、茅葺屋根のどっしりとした日本家屋の中に入る。広々とした母屋には、幕府の役人を出迎えるための式台や、透かし彫りの欄間や床の間を備えた3つの客間が設けられ、当時の坂野家の隆盛をしのびさせる。ふと納戸をのぞくと、坂野家で撮影が行われたドラマや映画の写真パネルがずらり。母屋や門はもちろん、屋敷を囲む雑木林や竹林も、大河ドラマなど時代劇のロケ地として人気があるらしい。

旧家の風情を堪能して、さて、そろそろ駅に戻ろうか。

米どころのお土産は

駅前の商店街には、狭い範囲に2〜3軒のお煎餅屋さんがある。米どころである水海道は、お煎餅や日本酒が特産品なのだ。

お煎餅の「天の屋」に入って名物の「あとひき煎餅」をお土産に購入。お店のご主人によれば、昔はもつとたくさんのお煎餅屋があったとのこと。味比べをしようと、もう一軒、駅近くの「いおり庵」でもお買い上げ。そういえば最初に行った弘経寺の近くにも、「千姫煎餅」「大学煎餅」と書かれた看板があったが、今回は断念。しっかりした歯ごたえの「天の屋」、さくさく軽い触感の「いおり庵」。どちらもおいしく、味比べは引き分けに。

緑の中を走る

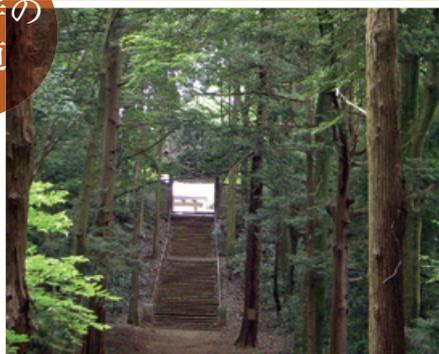
駅員さんに自転車を返して、水海道駅から下妻駅までの8駅間、車窓の旅も味わってみることにした。

各駅の周辺には住宅地があるが、走り始めるとすぐに田んぼが広がる。常総線は水海道駅から先が単線区間となるため、すれ違う車両はない。田んぼの中を突っ切るように走る電車からは、右も左も緑色の景色を楽しめる。

サイクリングの心地よい疲れと、各駅停車の緩やかなリズムに、ついついとうとうとすわち、あつという間に下妻に到着。

自転車で電車でも、一面の緑を大満喫できた一日だった。

安楽寺の参道



延命長寿の南門につながる安楽寺の参道



大生郷天満宮のうちの輪

大生郷天満宮



吉野行ききの電車

二十年前、私が通っていた大学は大阪府の南の端にあった。

奈良との県境に近い場所で、本当か嘘かわからないが、学校の裏山で迷子になった学生が、奈良県で発見されたという伝説まで囁かれていた。

そして、当時から今に至るまで、私が住んでいるのは大阪の中でも「北摂」と呼ばれる北のエリアである。静かなのに、便利で暮らしやすい土地で、今もここから離れるつもりはない。

だが、大学からは遠い。乗り継ぎがうまくいって二時間、うまくいかなければ二時間半近くかかる。往復で五時間。なんの拷問だ。

もう少し遠ければ、大学近くで一人暮らしをはじめられることもできるが、やはり



イラスト・岡林玲生

交通費を考慮しても、それ以上お金はかかるし、なにより田んぼしかない大学の近くに住むのは、あまり気が進まなかった。結局、思案の末、私は一日五時間近く電車を揺られて、大阪府を縦断する方を選んだのである。

幸い、一時限目の授業に出るにはラッシュ時より早めに家を出なければならぬ。たどえラッシュ時に差し掛かって、電車が混むのは我が家から中心部までのせいぜい三十分である。残りの時間はのんびり座って通うことができた。

天王寺までは地下鉄だが、それから先は近鉄電車に三十分ほど揺られる。吉市

という駅まで吉野行ききの急行に乗り、そこで乗り換えて喜志という駅で降り、そこからバスに乗った。

その、吉野行ききの急行が好きだった。私がこれから向かうのは学校という日常だけど、少し気まぐれをおこして乗り過ぎて、少し気まぐれをおこして乗り過ぎて、ただか楽しい気分になった。特に四月の中頃、学校のまわりの桜がそろそろ終わりはじめたときには、このまま吉野まで乗っていききたいという誘惑に逆らうのは難しかった。

もちろん、吉野まで行ったことも数回

ある。結局、人の多さに躊躇して桜の季節に訪れることはなかったけど、初夏や秋口に訪れる吉野も静かで美しかった。

住宅地を走っていた小豆色の列車は次第に深い山の中に分け入っていく。親しみのある緑は、吉野に近づくにつれ、どこか神秘的で凶暴ささえ感じさせる緑に変化していくのだ。始発駅の阿部野橋とは気温からして、まったく違う。特に夏は別世界のようなもので毎日のように、吉野のひんやりとした空気を思った。数年前から、私はときどきその母校に今度は教員として行くようになり、同じ小豆色の列車に乗っている。吉野行き、というアナウンスを聞いたたびに、乗り過ぎたい誘惑にかられるのも同じである。

文・近藤史恵
Fumie KONDOU

1969年、大阪府生まれ。大阪芸術大学文学部文芸学科卒。1993年、『凍える島』で第4回鮎川哲也賞を受賞。2006年より、大阪芸術大学文学部文芸学科客員准教授に就任。2008年、『サクリファイス』で第10回大蔵春彦賞を受賞。作品に『青葉の頃は終わった』『タルト・タタンの夢』『モップの魔女は呪文を知っている』『ふたつめの月』『寒椿ゆれる』などがある。



「アイアン・ホース」
(1924年 / アメリカ / 118分 / モノクロ)
IVCF-5080 価格 3,675円 (税込)
発売元: 株式会社 アイ・ヴィー・シー

今回は、鉄道建設に関する映画を紹介する。それは、一九二四年に20世紀フォックスが社運を賭けて作ったと言われる「アイアン・ホース」である。この映画は、当時若手二十九歳のジョン・フォードが監督し、フォードの名を世に広めたサイレント西部劇の佳作である。一九二三年にサイレント映画の傑作「幌馬車」が、一九二五年には同じくチャップリンの「黄金狂時代」が公開されるなど、「アイアン・ホース」が世に出た頃は、サイレント映画の全盛期であった。フィルムの状態だけからすると確かに古色蒼然としているが、サイレント映画の最盛期だけに、音が無い分映像に工夫があり、これらの映画は今見ても十分楽しめる。題名の「アイアン・ホース」は、インディアンがアメリカ大陸横断鉄道建設の際、蒸気機関車を見て付けた名前由来している。大陸横断鉄道は、リンカーンの決定により、南北戦争中の一八六三年から建設が始まり、東からはユニオンパシフィック鉄道が、西からはセントラルパシフィック鉄道がそれぞれ建設を開始し、一八六九年五月についてユタ準州(当時)で両社の建設した線路が連結するのであるが、

鉄道と映画 — 26

サイレント西部劇の名作。
アメリカ大陸横断鉄道建設を描く。

THE IRON HORSE

「アイアン・ホース」

この映画はその間の物語である。ストーリーは、建設を巡る陰謀、インディアンへの襲撃、建設労働者とのトラブル等、さまざまな困難に直面してきたユニオンパシフィック側の建設の模様を中心に、親の代からこの鉄道の建設を夢見てきた青年とその幼なじみとの恋愛をからめ展開する。映画の導入部、横断鉄道を夢見る技師とその幼い息子の様子から、鉄道建設ルートのファイジビリティ調査に旅立ったこの親子を襲う試練までの間は、なかなか快調なテンポで撮られており、思わず引き込まれてしまうのは、若いとはいえ流石にジョン・フォードであると思う。その後の展開で映し出される広大でワイルドな西部の風景や人力中心の建設現場の様子も良く撮れているが、フォードの円熟期に作られた「荒野の決闘」などのような詩情豊かな映画シーンはまだ見られないし、インディアンへの襲撃と救出シーンも良くできてきているものの、やはり「幌馬車」の迫力とは大分異なる。しかし、主人公の周辺を固める脇役たち(例によってアイルランド人たち)は、この頃から後年の騎兵隊シリーズの兵隊たちのようなユーモラスな味を既に出しており、ジョン・フォード西部劇の原型を見るようであり、大変興味深い。

この映画が撮られた当時は、大陸横断鉄道建設から五十年程度しか経っていない。言ってみれば現在の時点で東海道新幹線の建設にまつわる映画を作るようなものであるから、多分建設時を知る人間もまだかなり存在していただろうし、風景も当時を偲ばせるところがあつたと考えられ、それらが鉄道建設についての真実味のある映像を作るのに寄与したであろうことを窺わせる。例えば、両社の線路が連結するシーンでは、一八六九年の実際の開通セレモニーに使われた機関車、ユニオンパシフィック社の一一六号、セントラルパシフィック社のジュピター号が使われている。

と

ところで大陸横断鉄道開設から約一世紀半経った今年、リンカーン

崇拝者のオバマ大統領が高速鉄道網建設の重要性を指摘、十一路線延

べ一万三〇〇〇キロの高速鉄道建設を提唱し、今年の予算で八十億ド

ルを計上した。ことによるとアメリカも高速道路と航空一辺倒の長距

離旅客輸送から再び鉄道を重視した交通システムに変えるのかもしれない。

その辺のことに想いを馳せながら、映画を見ると二層興味が増す

と思う。



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。

この映画はその間の物語である。

ストーリーは、建設を巡る陰謀、インディアンへの襲撃、建設労働者

とのトラブル等、さまざまな困難に直面してきたユニオンパシフィック

側の建設の模様を中心に、親の代からこの鉄道の建設を夢見てきた青

年とその幼なじみとの恋愛をからめ展開する。映画の導入部、横断鉄

道を夢見る技師とその幼い息子の様子から、鉄道建設ルートのファイ

ジビリティ調査に旅立ったこの親子を襲う試練までの間は、なかなか

快調なテンポで撮られており、思わず引き込まれてしまうのは、若い

とはいえ流石にジョン・フォードであると思う。その後の展開で映し出

される広大でワイルドな西部の風景や人力中心の建設現場の様子も良

く撮れているが、フォードの円熟期に作られた「荒野の決闘」などの

ような詩情豊かな映画シーンはまだ見られないし、インディアンへの襲

撃と救出シーンも良くできてきているものの、やはり「幌馬車」の迫力と

は大分異なる。しかし、主人公の周辺を固める脇役たち(例によって

アイルランド人たち)は、この頃から後年の騎兵隊シリーズの兵隊た

ちのようなユーモラスな味を既に出しており、ジョン・フォード西部劇

の原型を見るようであり、大変興味深い。

この映画が撮られた当時は、大陸横断鉄道建設から五十年程度しか

経っていない。言ってみれば現在の時点で東海道新幹線の建設にまつわ

る映画を作るようなものであるから、多分建設時を知る人間もまだか

なり存在していただろうし、風景も当時を偲ばせるところがあつたと

考えられ、それらが鉄道建設についての真実味のある映像を作るのに

寄与したであろうことを窺わせる。例えば、両社の線路が連結するシー

ンでは、一八六九年の実際の開通セレモニーに使われた機関車、ユニオ

ンパシフィック社の一一六号、セントラルパシフィック社のジュピター号

が使われている。

と

ところで大陸横断鉄道開設から約一世紀半経った今年、リンカーン

崇拝者のオバマ大統領が高速鉄道網建設の重要性を指摘、十一路線延

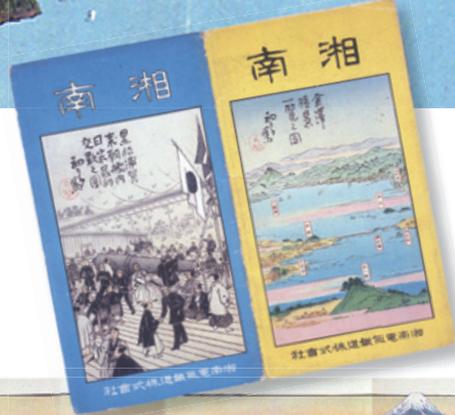
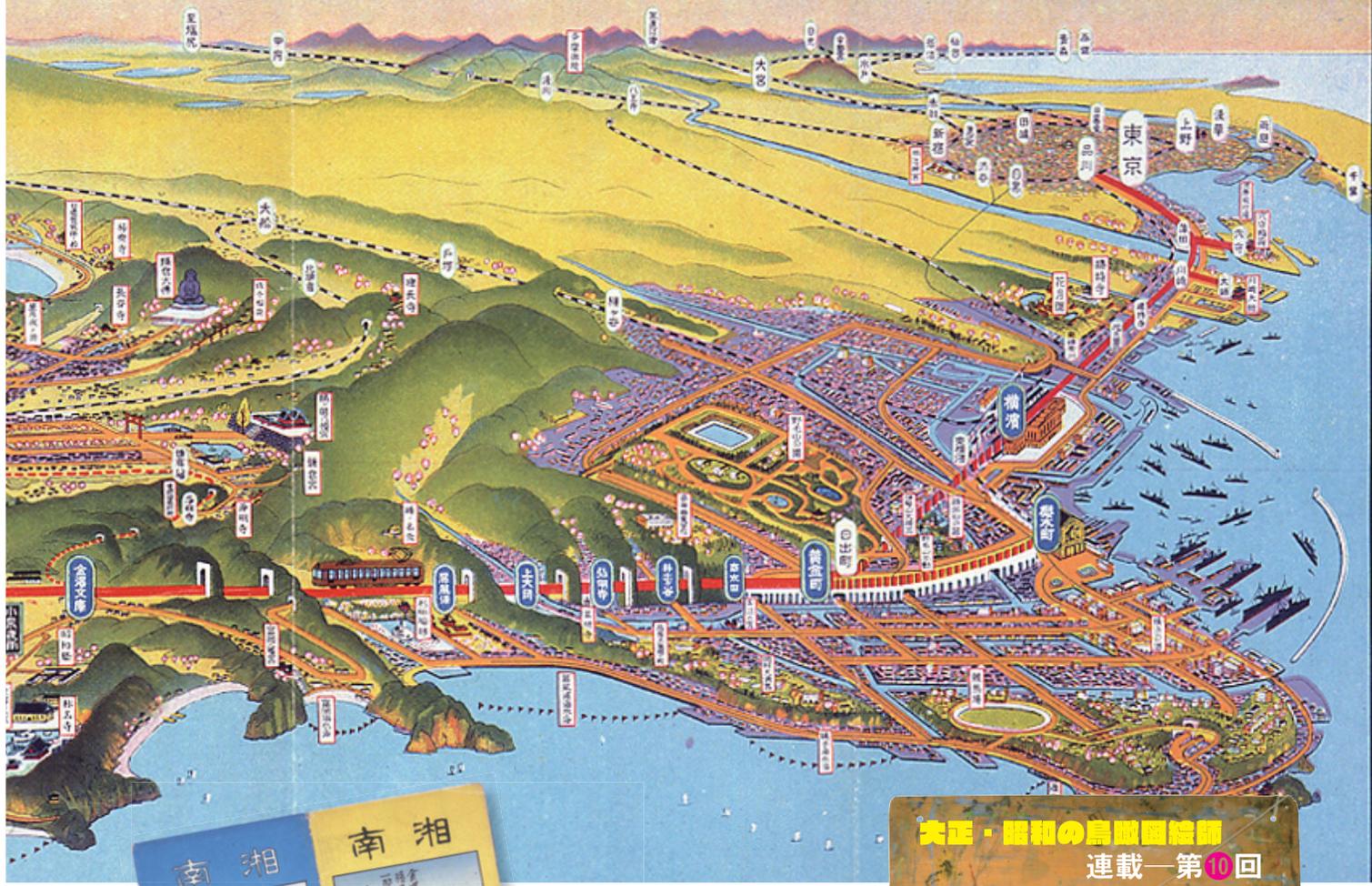
べ一万三〇〇〇キロの高速鉄道建設を提唱し、今年の予算で八十億ド

ルを計上した。ことによるとアメリカも高速道路と航空一辺倒の長距

離旅客輸送から再び鉄道を重視した交通システムに変えるのかもしれない。

その辺のことに想いを馳せながら、映画を見ると二層興味が増す

と思う。



湘南 名所図繪

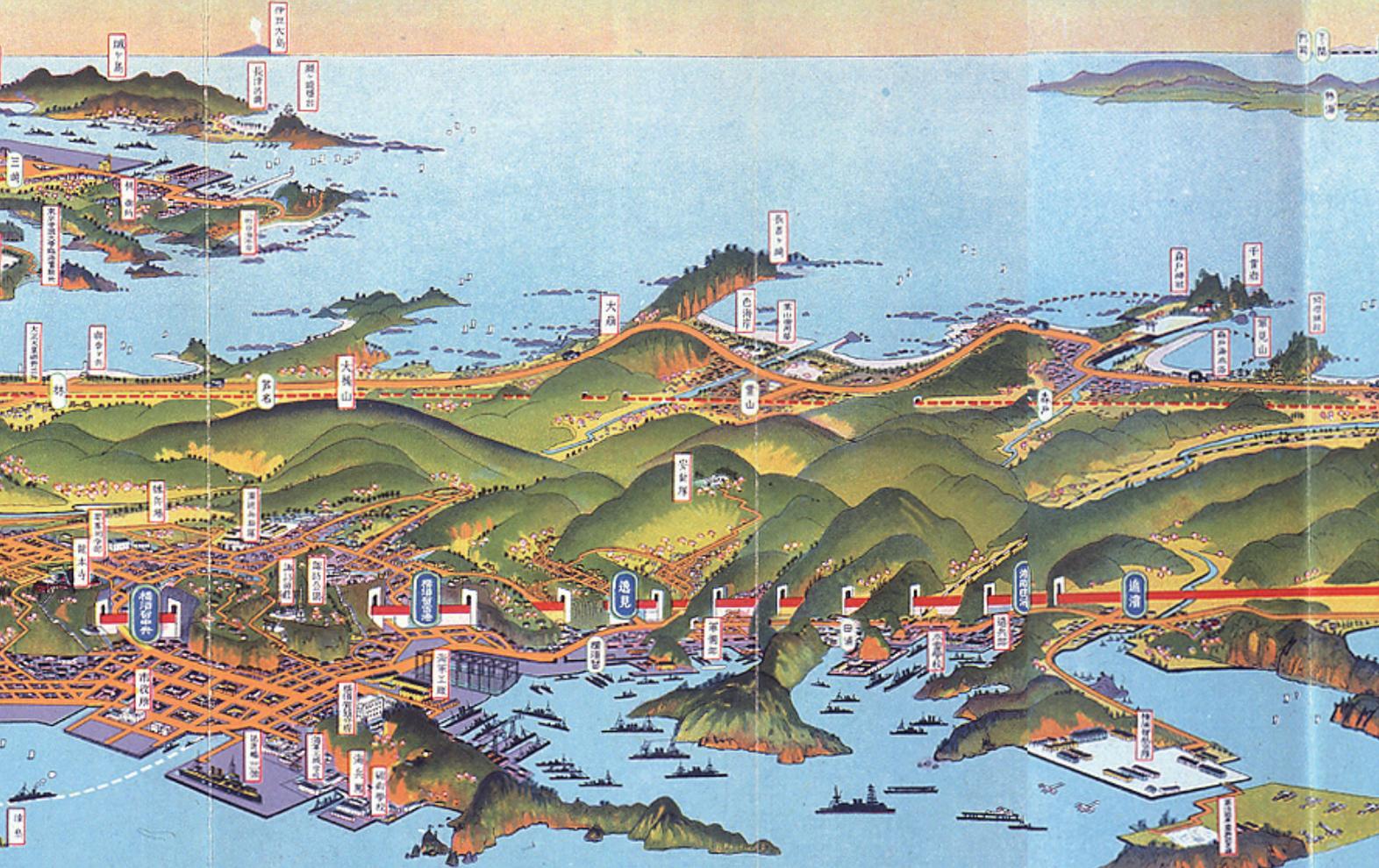
文・藤本一美
text by Kazumi FUJIMOTO

初三郎得意の海側から望む大胆な構図である。東京湾・浦賀水道を前景に、大きな三浦半島を配置し、中景に江ノ島や東京を、さらに遠景の象徴である富士山を堂々とした山姿として描写している。

遙か彼方には、函館や門司、伊豆大島三原山の噴煙まで演出している。各地のピンクの桜と梅の満開状態の表現も、旅心を誘ってくれる「遊び心」と言えようか。

半島部を詳細にみると、湘南沿線の横浜―浦賀間は、ほぼ一直線の路線手法だ。リアス式海岸の入江が続く海沿いに、小さなトンネルが連なる景色を表現。画面中央に名勝八景、その左下には海軍横須賀飛行場や航空隊の官舎を描写。南に続く地域は軍港地帯で「横須賀軍港駅」(現汐入駅)そばには、海軍工廠やたくさんの軍艦が浮かび、鎮守府海軍工機学校、砲術学校も…。

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。著書に「旅と風景と地図の科学II」(私家版2006年)、
最新刊に「展望の山50選 関東編」(東京新聞出版局)がある。



『湘南「湘南電鉄沿線名所図絵」』
 (昭和5 (1930) 年4月1日)
 湘南電気鉄道株式会社発行
 日本ライン蘇江の観光社印刷

京浜急行電鉄株式会社
 Keihin Electric Express Railway Co., Ltd.
 設立：昭和23 (1948) 年6月1日
 本社：東京都港区高輪2丁目20番20号

京浜急行電鉄株式会社 路線図



あんしんを
 羽ばたく力に

京急電鉄は、都心から川崎・横浜・横須賀を経て三浦半島に至る本線、空港線、大師線、逗子線、久里浜線の5線を運営。87.0kmの営業路線を766両の列車が運行、1日約122万人に利用されている。通勤・通学の足として暮らしを支える一方で、羽田空港へのアクセスの良さという点でも重要な役割を担っている。京急電鉄を中核とするグループ全体のコーポレートスローガンは「あんしんを羽ばたく力に」。安全で快適な輸送サービスを通じて、公共交通機関としての社会的使命を遂行し、沿線地域の発展に貢献している。



この印刷折本刊行の一月前、鎮守府と東京湾要塞司令部の検閲を受けているものの、これだけの軍事施設が明白に描画してあっても問題はなかった。しかし、翌昭和六年の満州事変、十二年の日中戦争開始に伴い、「軍機保護法」が成立。一層検閲が厳しくなり、要塞地帯は偽装し、空白に「戦時改描」されていく運命をたどることになる。上陸作戦に使われる各地の遠浅の海水浴場なども、もちろん空白部となってしまったのである。カメラ持参、スケッチしただけで憲兵につかまったりした暗い時代が来ようとは、この図絵がまだ語っていないのが救いだろか。

鉄道路線は複雑に拡張していて、現在の京浜急行電鉄(京急)の前身は、明治三十一年二月十五日に設立し、翌年一月六郷橋―大師間開業の大師電気鉄道である。同年四月、京浜電気鉄道に社名変更、翌五年二月高輪―横浜間開業。同年四月湘南電気鉄道の一路線として、黄金町―浦賀間と金沢八景―湘南逗子間開業。

さらに昭和六年には、日ノ出町まで延伸したために、京浜電気鉄道とは相互乗り入れが実現。昭和十六年には両鉄道が合併し、現路線網の骨格が完成していく萌芽を読み取ることが出来る図絵である。



2009
32
AUTUMN
秋号

●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.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「みんなてつ」編集室

●写真／織本知之

●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

※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。