

みんな

2010

WINTER

33 冬号

●特集

環境都市の交通まちづくり

[名鉄“公共交通中心”への新たな取り組み]





阪神なんば線が 第8回「日本鉄道賞」を受賞

鉄道の発展や社会貢献に功績のあった鉄道事業者・団体に授与される「日本鉄道賞」。

西大阪高速鉄道株式会社が建設主体、阪神電気鉄道株式会社が運営主体として

2009年3月に開業した「阪神なんば線」が、第8回「日本鉄道賞」を受賞しました。

また、「地方鉄道技術連携賞」には、中小鉄道事業者連携プロジェクトを推進する東北鉄道協会が選ばれました。

阪神なんば線

阪神電気鉄道株式会社・西大阪高速鉄道株式会社



阪神なんば線：ドーム前駅を発車する1000系

関西圏活性化に貢献

「神戸・難波・奈良、つながる。」

阪神なんば線開通！」

阪神なんば線（尼崎－大阪難波、10.1キロ）

阪神なんば線は、2009年3月20日に開業。近鉄との相互直通運転で、三宮－近鉄奈良間を最速76分で結ぶ。難波を経由して、神戸と奈良を結ぶ広域ネットワークを生み出した。また、西九条－大阪難波間に新設された3駅は、それぞれ大阪市営地下鉄や南海電鉄と連絡。大阪都心西部の鉄道ネットワークを拡充し、関西圏の活性化や利便性向上に貢献した点が高く評価された。



表彰される阪神電気鉄道株式会社 坂井信也社長



阪神電気鉄道株式会社 坂井信也社長（左）と 西大阪高速鉄道株式会社 嶋井敬司社長

日本鉄道賞表彰選考委員会 地方鉄道技術連携賞

中小鉄道事業者連携プロジェクト 東北鉄道協会

東北鉄道協会では、鉄道事業者間で合同訓練や機器の貸与を実施する技術力共有化事業、旅行客を紹介しあう相互旅客事業等による「中小鉄道事業者連携プロジェクト」を推進。地方鉄道の安全性の向上、技術の継承、利用の促進を図る、その取り組みが評価された。



みんなでつどより

② 阪神なんば線が第8回「日本鉄道賞」を受賞

基調報告② — 鉄道の未来学

④ 脱温暖化社会における公共交通のあり方

●名古屋大学大学院 環境学研究科 教授 竹内恒夫

特集／環境都市の交通まちづくり

[名鉄「公共交通中心」への新たな取り組み]

対 談

⑧ 環境都市の 鉄道と車が共存した 交通システム確立を目指す。

●名古屋鉄道株式会社 取締役社長 山本 亜士

●名古屋大学大学院 環境学研究科
交通・都市国際研究センター 教授 森川 高行



REPORT



電車で、ECO MOVE。

⑭ 電車で、ECO MOVE。 地域とともに環境にやさしい交通まちづくりを進める。

●名古屋鉄道株式会社 経営企画部（企画担当） 西尾 佳美

World Report

②② 第3回 自動車交通の制御を急ぐ パリ市の公共交通政策



②⑥ 連載② — 地方民鉄紀行 京福電鉄「嵐電」

②⑧ 連載⑦ — リレーエッセイ 「西武線と私」

●エッセイスト 遠藤展子

②⑨ 連載⑦ — 鉄道と映画 「霧の中の風景」

●財団法人運輸政策研究機構 会長 羽生次郎

③① 連載① — 大正・昭和の鳥瞰図絵師 吉田初三郎の世界 高野山図絵

●首都大学東京非常勤講師 藤本一美

みんな 冬号 WINTER CONTENTS No. 33 2010

©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おりません。

「マイナス25%」論議と公共交通

わが国政府は、温室効果ガスの排出量を2020年には1990年比マイナス25%にすることを国際的に表明した。2050年には同じくマイナス80%を目標にしたい意向のようである。2020年の中期目標については、前政権で1990年比マイナス8%と決めたが、その際、これを含めて6つの選択肢が複数の政府系研究機関のモデルによって算出されていた。いずれのモデルも、環境税などによるエネルギー価格・炭素価格の上昇に伴い、エネルギー効率の高い機器・設備への転換、太陽光発電の導入などが進み、CO₂が削減されるという設定であり、それぞれの結果を経済モデルで分析し、CO₂削減の経済への影響を算定したものである。6つの選択肢のうち削減率が最も大きいのがマイナス25%であり、このためには、住宅用太陽光発電を現在の55倍（マイナス8%では20倍）、次世代自動車を保有台数の40%（同20%）、住宅断熱化をすべての既築・新築住宅（同新築の80%）にしなくてはならないとともに、鉄鋼・セメント・化学などの生産量を下げる必要があるというものであった。この場合の国民負担は、1世帯当たり年間36万円であった。政府のマイナス25%の削減方

法は、いまのところ明らかではないが、この前政権の選択肢にあったマイナス25%の方法を前提にして、経済への影響などを「再計算」しているようである。

このように、前政権で算出された中期目標の選択肢は、次世代自動車への買い換え、太陽電池の普及など「機器」の転換・導入だけを前提にしており、現政権下で再計算しているのも、これが前提になっている。これを前提とする限り、再計算しても結果は大きく変わることはない。なぜなら、そこには、中長期的な視点からの地域の公共交通、まちづくり、エネルギー供給システムなどのあり方といった「脱温暖化社会」の本質的な課題が全く視野に入っていないからである。マイナス25%の前提としては、地域の公共交通のあり方を十分に議論する必要がある。

3つの環境戦略

1990年代から、脱温暖化社会や循環型社会の形成、あるいは自然共生社会が求められるようになった。「対策」という事後的・後追的な考えでなく、「○社会」づくりなのである。このための戦略は、大きく3つに分類することができる。

はじめに登場したのが「効率戦略」である。シュミットブレイク、エルンスト・フォン・バイツェッカーらが提

鉄道の未来学

基調報告 — 32

国際社会は、2050年に向けて、1990年比CO₂排出量50%削減を目指している。脱温暖化社会——低炭素型都市づくりの実現に向けて、交通体系や都市のあり方、エネルギーの供給方法など、地域に根ざしたCO₂削減策に着目する。

名古屋大学大学院
環境学研究科 教授

竹内恒夫

Tsuneo TAKEUCHI

名古屋大学経済学部経済学科卒業。1977年環境庁入庁（2001年から環境省）。地球温暖化、循環型社会づくりなどを中心に、①二酸化炭素排出量・資源生産性などの国家目標づくり②エコマーク・グリーン購入・エコアクション21・こどもエコクラブ・環境カウンセラーなどの政策手法の企画・導入③京都議定書の批准（2002年6月）などに携わってきた。また、その間2度にわたりドイツ（ボン大学、ベルリン自由大学、ブッパタール気候環境エネルギー研究所）においてエコロジー政策を研究した。2006年4月より現職。専門分野は環境政策・環境行政。廃棄物学会に所属。著書に『環境構造改革—ドイツの経験から』など。

脱温暖化社会における公共交通のあり方

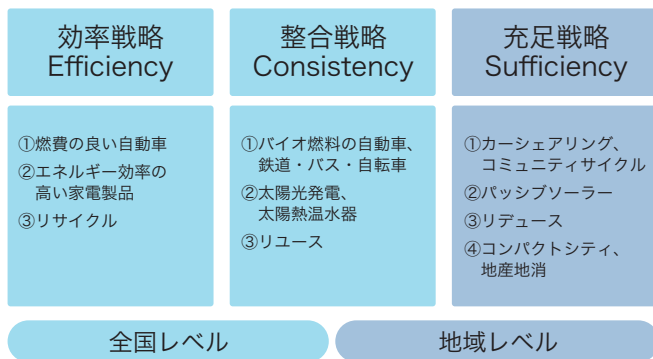


図1 3つの環境戦略
出所: "Fair Future-Ein Report des Wuppertal Instituts-Begrenzte Ressourcen und Globale Gerechtigkeit" (2006年) などから筆者作成

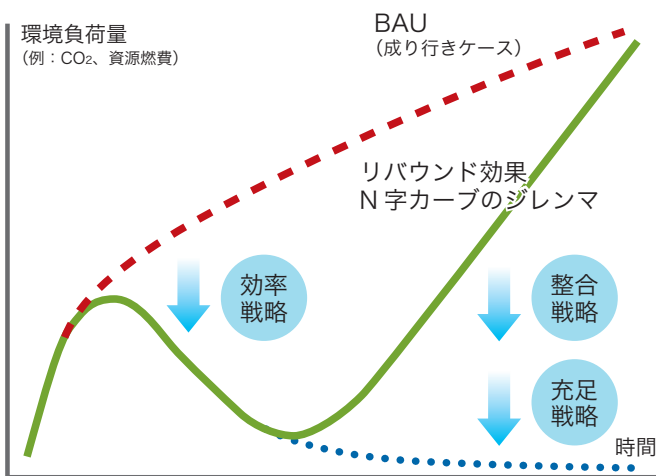


図2 効率戦略・整合戦略・充足戦略の関係図式
出所: 筆者作成

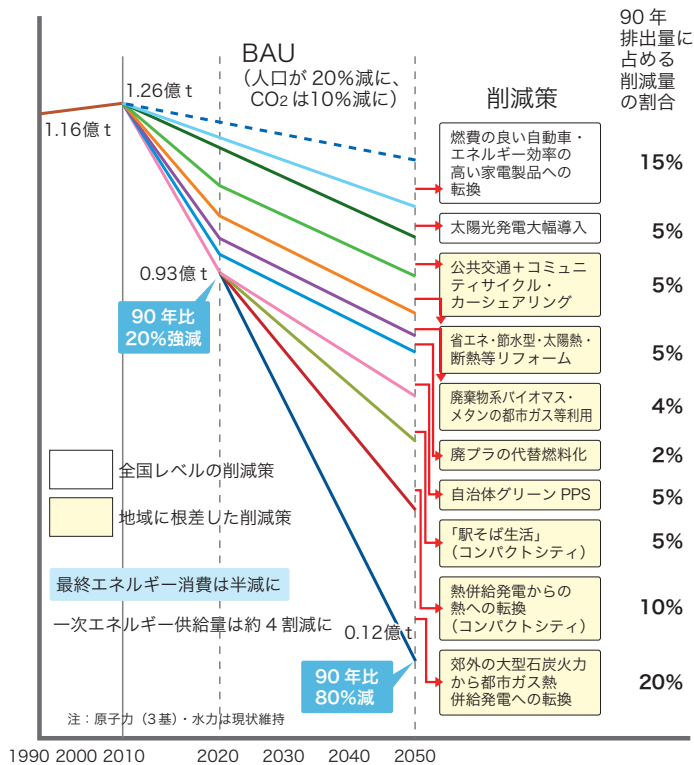


図3 東海3県における2050年CO₂マイナス80%ロードマップ(イメージ)
出所: 筆者作成

唱した。1990年代はじめに、「持続可能な開発に関するビジネスカウンシル」(BCSD、現在はWBCSD)が「環境効率」を打ち出した。それから「環境効率革命」の時代に入ったとも言われている。自動車の燃費はじめ、さまざまな機器のエネルギー・資源効率は格段に向上した。しかし、個々の機器の効率が向上しても、機器の台数が増えれば、エネルギーなどの消費量は増える。これは、「N字カーブのジレンマ」と言われる。また、効率の高い機器を導入すると、その使用時間などが増えてしまい、効率向上の効果は減殺される。これは、「リバウンド効果」と言われる。

そこで、例えば、自動車であれば、

バイオ燃料にすると、環境への負荷はなくなる。移動手段を自動車から鉄道、自転車などに転換することによっても、環境負荷は格段に減る。ヨゼフ・フリーバは、これらを「整合戦略」と呼んでいる。ただし、バイオ燃料の生産のために、生態系を破壊してしまう場合もある。また、近くブレイクしそうな電気自動車も、単体で見れば効率は良く、走っているときにはCO₂排出はないが、社会全体が電気自動車にシフトしていったら、たくさんの発電所が必要になる。これは、タイプの異なる効率戦略であって、本質的な解決策にならない。

3つ目の戦略は、「充足戦略」である。これは、ハーマン・デイリー、ボ

ルフガンク・ザックスらが提起した。「充足」とは何かを定義することは容易ではないが、「移動」を例にしてその方法を示すと、コンパクトシティ、地産地消といった移動する距離を短くする仕組み、あるいはカーシェアリング、コミュニティサイクルといった移動する手段を共有する仕組みなどである。

とがわかる。交通関係でいえば、公共交通を軸とした整合戦略と充足戦略の組み合わせが、中長期のCO₂削減の鍵となるのである。

公共交通を軸とした 整合戦略と充足戦略の組み合わせ

先ほどの日本の中期目標の設定の際に採用され、再計算されているのは、主に、環境効率戦略であり、太陽光発電がこれに加わっている。全国レベルの取り組みだけである。図2にあるように、効率戦略だけでは、中長期的なCO₂排出量は削減できず、整合戦略と充足戦略の組み合わせが、はじめて中長期的な削減が可能になる。中期目標達成の主要な削減策であるが、



名古屋市では、公共交通と自動車の利用割合を現状の3:7から4:6へ転換することを目指している。

これらだけでは2050年に1990年排出量の20%程度の削減にしかない。「削減策」の3つ目以下の地域に根差した削減策を講じていく必要がある。地域における交通体系、まちづくり、エネルギー供給システムなどの改革である。

(1)「公共交通+コミュニティサイクル・カーシェアリング」

このうち、「公共交通+コ

ミュニティサイクル・カーシェアリング」は、コミュニティサイクルやカーシェアリングを公共交通と連携させ、これらが公共交通の一翼を担うことによって、自動車から公共交通への転換を図ることが狙い。前述の「整合戦略」と「充足戦略」の組み合わせである。

後述のように、名古屋市内では、これを目指した社会実験が行われてきた。

(2)「駅そば生活」

また、「駅そば生活」は、名古屋市が最近策定した「低炭素都市なごや戦略」における主要な方策の1つであり、公共交通の駅、特に、交通の結節点の周辺に、生活・仕事圏を形成させていき、人や物資の移動の距離を短くしようとするものである。大都市名古屋といえども、長期的には人口が減少するので、名古屋市内を数十のコンパクトシティにしようとする構想である。なお、



栄駅近くにあるCO₂濃度データの街頭表示装置

「低炭素都市なごや戦略」の削減目標は、2020年に1990年比マイナス25%、2050年に同じくマイナス80%である。これらの目標は鳩山政権誕生以前に設定されていたものである。「駅そば生活」には、さらに別の大きなCO₂削減効果がある。

「戦略」には、示されていないが、図3の「削減策」の下から2つ目の「熱供給発電からの熱への転換」である。駅の周辺に生活・仕事圏を形成していくと、そこに、エネルギー、特に、熱の需要が集中する。そこで、現在は郊外にある大型の発電所の寿命がくる頃(2030年頃)に、駅周辺の生活・仕事圏ごとに、熱供給発電所を設置し、都市ガスを燃料として、熱需要に応じて運転することによって、発電排熱を地域の冷暖房・給湯に使うことができる。筆者の計算では、発電排熱がこれ

までの灯油・都市ガスなどに代替することになるので、名古屋市内のCO₂排出量は、1990年排出量の9・8%が削減される。

低炭素都市をつくるうえで、公共交通の「駅」が重要な役割を果たすのである。

「名チャリ」(公共交通の一翼を担う放置自転車を活用した共有自転車)

筆者の研究室では、学生たちの企画により、放置自転車を活用した共有自転車システムの社会実験を3回実施してきた。「名チャリ」である。名古屋は、

ほとんどが平坦な地形であり、自転車の利用が活発である。だから、放置自転車の量も多い。名古屋市は、毎年、約7万台の放置自転車を収集しているが、このうち、所有者が現れないのが約3万台程度ある。一方、名古屋市のヒトの移動の交通機関別の分担率は、自動車約7割、その他約3割であり、東京23区や大阪市とは逆の割合にあり、名古屋市が自動車に大きく依存した都市であることがわかる。

そもそも、自転車は個人が私有しており、目的地に着けば、そこに鍵をかけて置いておく。置いてある場所にもよるが、置いてある自転車は他の人の邪魔になるだけで、何の役にもたない。そこで、自転車を個人所有でなく、だれでも、いつでも使えるようにする

と、1台の自転車の利用の回転率が高まり、置いている時間が短くなるのではないかというのが、名チャリの発想である。2007年12月の社会実験(自転車100台、ステーション5カ所、2週間)、2008年9月の社会実験(自転車100台、ステーション5カ所、3日間)の結果では、1台当たりの利用回数は1日で2回を超えていた。2009年10月20日からの3回目の社会実験(自転車300台、ステーション30カ所、2カ月間)では、会員登録も11月末で2万人を超え、1台当たりの利用回数は8回を超える日が続くようになった。

もう1つの目的である自動車から公共交通+名チャリへの転換については、これまでの社会実験では、多くが徒歩の代替であり、自動車の代替は5%程度とみられるが、3回目の社会実験は、規模が大きく、期間が長いこともあり、郊外からの買い物、通勤などで自動車を使っていた人が、公共交通+名チャリに乗り換えることが大いに期待される。

3回目の社会実験では、図4のようにステーションを配置してある。

名鉄・JR・近鉄の名古屋駅から中心部の栄までの間の公共交通(名古屋市交通局・地下鉄)の駅の近く、人が集まる主要な地点計

30カ所である。3回目ということもあり、名チャリは大変な人気であり、30カ所のステーションには10台の自転車が配備してあったが、日中は、ほとんどのステーションで自転車がない状態である。この公共交通の一翼を担う名チャリは、これを事業として展開していかねばならない。公共交通と連携したコミュニティ・ビジネスとしての事業化を目指していくこととしている。

公共交通の役割の新たな視点

自動車から公共交通へシフトし、自動車からのCO₂排出を削減することが

脱温暖化社会づくりの重点の1つである。本稿では、「整合戦略」と「充足戦略」を組み合わせることを



名チャリ・ステーション (栄広場: 地図の26番)

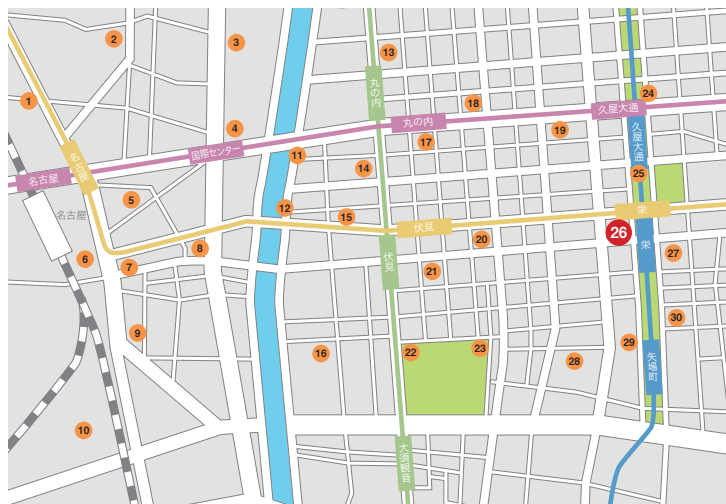


図4 名チャリ社会実験 2009 (ステーション地図) 出所: <http://meichari.jp/portal/cycleStation.do>

提案した。1つは、「駅そば生活」という名古屋市の構想している公共交通の「駅」を中心とした生活・仕事圏づくりである。これは、エネルギー供給システムの改革にもつながる。もう1つは、放置自転車を活用した共有自転車システムである。これが公共交通と連携することにより、自動車から公共交通+共有自転車へのシフトにつながる。政府の2020年マインナス25%のシナリオは、前政権が試算した国民負担の再計算などではなく、このような「整合戦略」「充足戦略」の視点からの、地域に根差したCO₂削減策に着目しなくてはいけないのである。

特集：環境都市の交通まちづくり

[名鉄“公共交通中心”への新たな取り組み]

環境都市の 鉄道と車が共存した 交通システム確立を 目指す。

「環境首都なごや」を掲げる名古屋市。

「2010年までにCO₂排出量を1990年水準から10%削減」という独自の削減目標を掲げ、交通についても「自動車交通主体のまち」から「公共交通主体のまち」への切り替えを急いでいる。

名古屋を中心に愛知・岐阜両県下に444.2kmの路線網を有する

名古屋鉄道株式会社（名鉄）は、早くからパーク・アンド・ライド事業を推進するなど、

「自動車＋鉄道」の交通システム整備を進めてきた。

公共交通利用を「身近で簡単な環境活動」と位置づけ、

広く鉄道利用を呼びかけるとともに、インターモーダルの推進に取り組む。

ゲストに名古屋大学大学院の森川高行教授をお迎えし、

名古屋鉄道株式会社山本亜土取締役社長とお話いただいた。

名古屋鉄道株式会社 取締役社長

山本 亜土

Ado YAMAMOTO

特集：環境都市の交通まちづくり

[名鉄“公共交通中心”への新たな取り組み]

中京都市圏は自動車依存型

森川 中京都市圏の交通の様相から話を始めたいと思います。3大都市圏のうち東京と京阪神は、公共交通のシェアが高い。交通機関別利用率を見てみると、東京都市圏、京阪神都市圏の車のシェアは33%と41%。鉄道のシェアは東京が57%、京阪神で48%です。けれども、中京都市圏は車のシェアが72%、鉄道のシェアが22%ほどで、3大都市圏の中でここだけ自動車依存型になっています。

中京都市圏には、道路に比べて鉄道が整備されていないというイメージがありますが、実は必ずしもそうではなくて、人口当たりの整備率を調べてみると、鉄道も道路も3大都市圏の中では中京が一番、長いんです。しかし、これを面積当たりで見ると、鉄道は中京都市圏が一番短くなる。これは人口密度の違いからくるものです。東京は1平方キロメートル当たり約2500人が住んでおり、京阪神は約1000人。これに対し中京都市圏は500人で、人口密度は5対2対1の差があります。

つまり、分散して人が住んでいて、人口当たりに言えば鉄道は整備されているものの、面積当たりでは整備率が悪い。鉄道の長さはあるけれども、必ずしも近くに鉄道があるわけではない。一方で、道路は非常に整備され、相

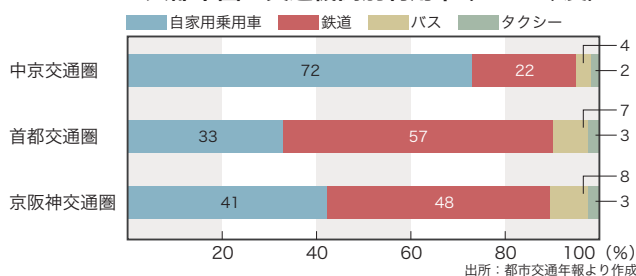
対的に車がよく使われる現状になっているということです。鉄道事業者のお立場からはいかがですか。

山本 鉄道の立場から申し上げますと、沿線の人口密度が低いということは、お客さまになかなか乗っていただけない、輸送効率が上がらないということです。東京や大阪へ行くこと、昼間でもこんなに乗っていらつしやるのか「終電車がこんなに混むのか」と、驚くとともに羨ましくなります。

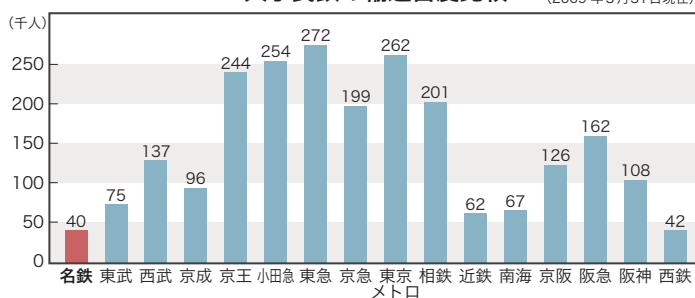
名鉄は約450キロの路線網を持っていますが、輸送人員は東京都市圏の1000キロ規模の鉄道とそれほど変わりません。これがわれわれの悩みでもあるわけで、非常に厳しい状況の中での経営となっています。

森川 ただ、一方でこの地域は環境に対する意識が非常に高く、現在は車ベースの地域になっているけれども、運輸・交通面でも環境にやさしいまちを目指している。名古屋市の公共交通と車の利用割合は3対7となっていますが、これを4対6にしようという「なごや交通戦略」を打ち出しています。これはかなり大胆な目標数値で、まだ到達してはいませんが、名古屋市は行政としてそういうメンタリティーを持ち、政策を打ち出しています。

3大都市圏の交通機関別利用率（2006年度）



大手民鉄の輸送密度比較 (2009年3月31日現在)



名古屋大学大学院環境学研究科
交通・都市国際研究センター

教授 **森川 高行**

Ph.D. Takayuki MORIKAWA

京都大学工学部卒業、同大学院修士課程修了。マサチューセッツ工科大学大学院博士課程修了。京都大学助手、名古屋大学助教授を経て、平成12年より名古屋大学大学院教授。専門分野は交通計画、消費者行動論、ITS。主な著書に『交通行動の分析とモデリング』（共編著、技法堂出版）。



2000系（ミュースカイ）



かというところが難しい。鉄道を優先的に利用しようとしても、駅まではバスやタクシー、車を使わざるを得ないという現実があります。

森川 インターモーダルと言いますが、鉄道と他の交通モードをうまく連携する必要がありますが、この地域には特にあります。

山本 ええ。鉄道分担率を上げるためには、交通事業者間の連携を強化して、利便性を向上させることが必要です。鉄道事業者単独では実現し得ません。

もちろん鉄道自体の魅力を増す努力も必要です。当社線は、路線が長い一方で、駅間は比較的短いんです。そのため特急主体のダイヤにとともに、特急停車駅での普通列車との接続を改善するなど、各駅からの都心への速達性

山本 先ほどの鉄道の整備率、必ずしも鉄道がそばにあるわけではないという難しさがある。そこに影響してきますね。関東ですと、鉄道が網の目のように整備されていますから、電車を乗り継げば、出発地から目的地まである程度行ける環境が整っています。中京都市圏には、当社の他、JR東海と名古屋市の地下鉄、近鉄などがありますが、出発地から目的地まで、電車と徒歩で行ける

を高めています。ご利用になるお客さまにとって可能な限り「利用しやすいダイヤ」になるよう工夫を重ねています。

鉄道利用は身近で簡単な環境活動

森川 名古屋で環境意識が高まったのは、10年前のゴミ問題がきっかけです。ゴミ量が増加し、渡り鳥の飛来地である藤前干潟を埋め立てないと処理できなくなった。しかし市民の強い反対を受けて市は藤前干潟埋め立てを断念、非常事態宣言を発令して、地域総出でゴミ減量に取り組みました。その後、環境をテーマに愛知万博が開催され、平成22年10月には生物多様性条約第10回締約国会議（COP10）も開催されます。地球温暖化をはじめとする環境問題に対する意識は、日本の中では比較的高い地域だと思っています。

しかし、その環境意識の高さが公共交通利用につながっているかと言えば、まだまだです。3対7から4対6にしようという行政的な目標はありますが、それを実現する市民側の意識は足りないうです。

山本 われわれ鉄道事業者としては、企業として地球環境保全活動を推進しつつ、お客さまに環境負荷が小さい鉄道を少しでも多くご利用いただけるように呼びかけていくことが使命だと考えています。

平成18年度には環境方針「名鉄グ

ループ・エコビジョン」を制定し、「環境問題を地球規模で考え、地域・個人レベルで行動し、環境にやさしい企業をめざします」という基本理念を掲げて、グループが一体となって環境保全へのさまざまな取り組みを開始しました。21年度には3カ年を期間とする「新アクション・エコ中期計画」を策定し、グループ全体のエネルギー使用量の削減を目標に、環境負荷の低減に取り組んでいます。

また、エネルギー効率に優れた鉄道やバスなどの公共交通を利用することそのものが「身近で簡単な環境活動」であることを広くご理解いただくこと、同じく平成18年度より「電車で、ECOMOVE」キャンペーンを展開しています。20年度からはキャンペーンの一環として「名鉄エコプロジェクト」を立ち上げ、省エネ車両のラッピング電車「エコムーブトレイン」を運行したり、「ECO教室」を開催するなど、さまざまなイベントを開催しています。これらの取り組みは、当社単独で実施するだけではなく、地域と連携・協力することで、相乗効果が生み出されるだろうと期待しています。

今後は、他の企業や団体等と連携・タイアップして、環境意識の醸成に資するような活動を積極的に展開できれ

森川 「鉄道は環境にやさしい」ということは、ある程度、認知されていると

特集：環境都市の交通まちづくり

[名鉄“公共交通中心”への新たな取り組み]

思います。しかし、環境にいいから車をやめて鉄道に乗ろうという人は少ない。やはり環境より、利便性や金銭的負担の方が優先されます。

山本 ええ。エコプロジェクトでの取り組みをはじめ、一つ一つは小さな活動でも、環境にやさしい移動・行動を継続的に訴えていくことが大切でしょうね。お客さまの環境に対する意識を高めて、マイカーからの利用転換を促進していきたいと考えています。

森川 使用済み乗車券のリサイクルで、駅のベンチを作ったりもされていますね。あれは面白いですね。

山本 平成8年度にリサイクルシステムを稼動してから段階的に処理量を増やし、現在では乗車券の100%をリサイクルしています。駅のベンチや分別ボックス、トイレトペーパー、封筒や紙ファイル、名刺などの事務用品に再生しており、当社だけではなく、他の企業にもご利用いただいています。

森川 私は、鉄道という存在自体が社会にとってエコであると考えています。1人を1キロ運ぶのに、車と鉄道のCO₂の排出量は9対1ぐらい。ですから鉄道事業の本業を頑張っていただけで、これはもう環境に貢献されているわけです。それにプラスして、消費電力の削減やリサイクルなど、いろいろなところでCSR的な観点の取り組みが上乗せされている。これは非常に尊敬に値すると思います。

たとえばトヨタ自動車は、ハイブリッドカーの存在や緑化活動への取り組みなど、CSRやプラスアルファの部分を手先に打ち出されているので、環境配慮企業というイメージが強い。ただ、そもそも土台が違う。名鉄さんは本業がエコ企業なんです。本業の、社会に対する環境貢献度が違うと思います。

山本 そうおっしゃっていただけると、ありがたいですね。実は、私どもには日本初の前面展望車両のパノラマカーという電車があったのですが、平成21年8月に全車両を引退させました。非常に人気が高く、引退に際してはファンから反対の声もありましたが、パノラマカーは旧式の速度制御装置を使用していたため、省エネ車両の2倍以上の電気を使うんですね。いくら人気があっても、そういう電車を走らせておくわけにはいかない。環境負荷の低減のために、省エネルギー型車両の導入を積極的に促進しているところです。

パーク・アンド・ライドとまちづくり

森川 先ほど、この地域にはインターモダルの整備が重要というお話ができました。名鉄さんが早くから取り組まれているパーク・アンド・ライドは、1950年代、アメリカで始まったと聞いています。最初はもちろん自然発生的だったと思いますが、システムとして整備されたのは鉄道通勤でしょう。

アメリカは名古屋よりもっと駅から遠いところに人が住んでいますから、鉄道で通勤するには、駅まで必ず車で行かなければならない。駅の近くはあまり開発されていませんから、無料の大型駐車場がつくられて、利用者はそこに車を停めて鉄道に乗り換えていた。これが70年代になると、石油ショックで鉄道利用が奨励され、パーク・アンド・ライドが国家的に進められるようになってきます。ドイツでも、やはり70年代ぐらいから始まっていますね。

しかし、日本はパーク・アンド・ライドが普及しにくい。諸外国と比較すると駅が近いということもありますが、駅周辺の開発が非常に進んでいるんですね。大変いいことではあるのですが、

その分駐車料金が高くなり、これがネックになっています。

山本 地域性から、名鉄のお客さまには車でなければ駅まで来られないという方がたくさんいらっしゃいます。そういったお客さまのニーズに応える形で、当社では長年にわたりパーク・アンド・ライド事業を進めてまいりました。

名鉄の路線には、都市型と郊外型とが混在していますが、都市型の駅を中心に駐車場整備を進め、現在では約290カ所、約2万1000台規模になっています。料金も利用しやすい価格帯に設定し、グループ会社の名鉄協商が中心となって管理・運営を行っています。

また、名鉄岐阜や名鉄一宮、国府宮



名鉄名古屋駅に次ぐターミナル駅・金山駅



わかりやすく使いやすくパーク&ライド駐車場を告知



といった特急停車駅や拠点駅には、大規模な立体駐車場を整備し、駅へのアクセスも考慮しました。また、百貨店やショッピングセンターが隣接した駅では、パーク・アンド・ライド以外にも多目的にお使いいただいています。

森川 愛知県が平成14年に社会実験を行った店舗利用型パーク・アンド・ライドを今、名古屋市が進めています。平日のショッピングセンターの駐車場をパーク・アンド・ライドに使わせてもらい、利用者には例えば1カ月当たり1万円の商品券を購入してもらう。利用者は駐車料金が実質無料になり、ショッピングセンターは売上が上がり、鉄道事業者はお客さまが増える。私も随分前から提唱している一石三鳥の、

まさに日本型の非常に効率的なパーク・アンド・ライド・システムです。

けれども、なぜか利用者が少ない。おそらく1つは、認知度が低いのでしょう。それから、利用者してみればショッピングセンターで商品券を買う手続きや、車を停めて電車に乗るのが面倒くさい。そうしたバリアを取り除く必要があります。その1つの大きな戦術としてICカード化というのがありますね。

山本 ええ。当社でも平成22年度にICカードの導入を予定していますが、自家用車と鉄道、バスとの移動利便性を向上させ、末端交通も含めたシームレス化を目指したいと考えています。

特に、行政がまちづくりとしてパーク・アンド・ライドに取り組んでいかなければならないと思います。私は「パーク・アンド・ライド型まちづくり」を提案しているのですが、駅を中心にショッピングセンターや行政サービス機関、病院やデイクアなどを集中して整備し、そこに共通の駐車場をつくってパーク・アンド・ライドにも使う。名古屋市の交通戦略に「駅そば生活圏の創生」がありますが、駅を中心に、駅を頂点としてアクティビティが広がっていくようになまちづくりを進めていく。行政と鉄道事業者が一体となってやっていたきたいと思っています。

山本 おっしゃる通りですね。鉄道をご利用いただくと同時に、駅周辺にいろいろなことができることによって、駅がその地域のまちづくりの中心として在るというのが、私ども鉄道事業者の思いであり願いです。

環境意識の高まりを背景に公共交通機関としての鉄道を見直そうという機運があり、政策面でも都市鉄道等利便増進法が施行されるなど、具体的な施策が検討されています。鉄道事業者として地域や自治体と連携、協力しながら、駅を中心としたまちづくりの観点から然るべき役割を担っていきたいと思っています。

平成20年6月に、西尾線「南桜井」駅を開業しました。この付近は、自動車関連企業の本社や工場が複数立地し

ており、これらの事業所では、環境対策の観点から通勤手段をマイカーから鉄道に転換したいとお考えでした。また、渋滞緩和の必要性もあって、鉄道アクセスの提供を安城市から要請いただいたこともあり、駅を新設しましたが、これはある意味でモーダルシフトの推進事例にもなると考えます。また、グループの名鉄バスでは、関連自治体の支援による路線維持や、エコ通勤・エコ通学を推進する企業や学校、商業施設のフイーターバス輸送を積極的に行っています。交通まちづくりの視点で、地域の利便性の向上に取り組んでいきたいと思っています。

ICカードを活用したモデル事業

森川 先ほど、お話に出ましたように、名鉄さんも平成22年度からICカードを導入されますが。

山本 この地域の鉄道輸送人員は、名鉄と名古屋市交通局とで約7割を占めています。ICカード乗車券を同時に導入し、名鉄バスや市バスとの共通利用も可能にして利便性を高めるとともに、マイレージポイントを採用して公共交通のインセンティブを付加し、利用促進につなげたいと考えています。JRのTOICA、Suicaなどの相互利用については、平成24年度の実現を目標に検討を進めているところです。

特集：環境都市の交通まちづくり

[名鉄“公共交通中心”への新たな取り組み]

電子マネーサービスも沿線の商業施設はもちろん、企業や学校、図書館などさまざまな施設にご参加いただいて、使い勝手のいいICカードにしようと開発を進めているところです。

また、森川教授はよくご存じでいらっっしゃいますが、このICカード乗車券を使った、名古屋大学大学院環境学研究所・電通との共同提案「非接触型交通系ICカードを活用した地域連携型コミュニティサイクル・カーシェアリング事業構築によるインターモダリティ推進事業モデル」が、平成21年度国土交通省新たな温室効果ガス削減環境事業モデルに選定されました。

鉄道・バス事業の端末交通としてコミュニティサイクル、カーシェアリングを整備し、ICカードを使えるようにして利便性の向上と経済的誘導を図る。二酸化炭素の排出量削減につながるシームレスな都市交通システムを実現しようというものです。

森川 郊外側でパーク・アンド・ライドを推進するには、鉄道を利用して着いた都心側にも便利な端末交通が整備されていなければなりません。名古屋では都心部を中心に、名鉄協商がカーシェアリングを開始し、名古屋市中「名チャリ」というネーミングでコミュニティサイクルの社会実験を始めています。自宅から駅まで車、都心部までは鉄道。駅から目的地までの移動手段には、これまでのバスにプラスして、カー

シェアリングがあり、コミュニティサイクルがある。起点から終点までの一連のトリップが鉄道を使っても非常に便利になります。それらの利用をICカードでつなぐ。まさにモデル事業にふさわしい都市交通システムだと思います。

山本 カーシェアリング事業は、まだビジネスモデルの構築段階ですが、名鉄協商には駐車場の管理・運営、カーリースの実績がありますから、利用される方々に認知していただければ、幅広い展開が大いに期待できる事業だと思います。

鉄道はやはり車と共存しなければなりません。「鉄道の方がいい」鉄道でなければだめ」ということではないんですね。長距離は高速の鉄道が担当して端末は車や自転車を使う。都市交通のシステムを確立して、共存共栄していくことが不可欠です。

森川 そうですね。モード間というのは、交通の手段間だけではなく、同じ交通手段である鉄道事業者間にも当てはまるんですね。鉄道から鉄道への連携も必要で、それを可能にしたのがICカードだと言えるでしょう。

車の強みは、バリアフリーでドア・ツー・ドア、いつでもどこへでも行けるということ。この車に代わる移動手段を組み立てていくためには、あらゆる交通手段の連携を強化していくことが必要です。車と公共的な移動手段のよりよい共存の仕方を考えていくべ

きでしょう。

ただ、いくら公共交通は環境にいいとアピールしても、サービスレベルが低ければ利用者に選択してもらえません。私は、環境・エネルギー的に明らかにアドバンテージがある鉄道をうまく使ったシステムを作っていくことが、世界に名古屋を交通モデル都市的に示していく方法だと思っています。自動車の大メーカーがある車の本拠地で、車と中・大量輸送機関をうまくつなぐ、この地域だからこそできるんじゃないかと思うんですね。たとえば、車はこれから電気自動車急速に普及していきます。駅で電気自動車の充電ができるようになれば、駅と車が連携できる。電気自動車が郊外、都心、両方の端末交通になり得ます。研究者としては、そんな先進的な取り組みをぜひやってみたいと思っていますのが。

山本 うーん、確かに駅に電気はありますが

(笑)。

森川 簡単にはいかな

いでしょけれど(笑)。

山本 そういう、より新しい連携の仕方を探っていくことが必要でしょうね。

これから少子高齢化がますます進展していきます。環境負荷の軽減と少子高齢化社会へ

の対応が非常に重要になってきます。環境負荷の軽減については、これまで以上に省エネルギー施策を推進し、パーク・アンド・ライド事業やカーシェアリング事業などを活用しながら、低炭素社会の構築に貢献していきたいと考えています。また、駅施設のバリアフリー化、ICカード導入によるシームレス化、利便性の向上など、施策を一つひとつ積み重ねて、すべての世代が安心して暮らせる豊かで利便性の高いまちづくりの一端を担っていききたいと考えています。鉄道事業者はエコ企業であるとおっしゃっていただきましたが、人にも環境にもやさしい鉄道をつくり上げていく。そして、駅がまちづくりの中心となるように、沿線地域や自治体、企業の方々と協調・連携して地域に根ざした公共交通の役割を全うしていきたいと思っています。





特集：環境都市の交通まちづくり

[名鉄“公共交通中心”への新たな取り組み]



電車で、ECO MOVE.

地域とともに環境にやさしい交通まちづくりを進める。

名古屋鉄道株式会社（名鉄）は、
鉄道の環境優位性への理解を広げることで鉄道利用を促進、
地域とともに環境負荷の低減に取り組んでいる。
自社内で実施するさまざまな環境対策、早くから手がけたパーク・アンド・ライド事業、
そして、さらなるインターモーダル推進事業の検討。
名鉄の取り組みは、常に“環境の視点”から始まっている。
環境都市・名古屋で交通まちづくりに貢献する名鉄の取り組みを紹介する。

文●茶木 環（ジャーナリスト） 撮影●織本知之 写真提供●名古屋鉄道株式会社



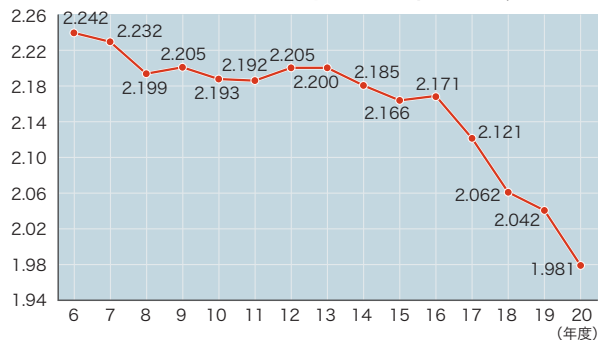
名古屋鉄道株式会社
経営企画部（企画担当）

西尾 佳美
Yoshimi NISHIO

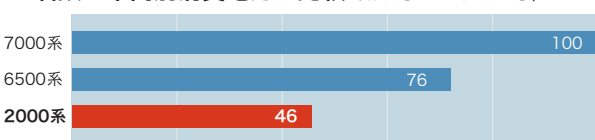
特集：環境都市の交通まちづくり

[名鉄「公共交通中心」への新たな取り組み]

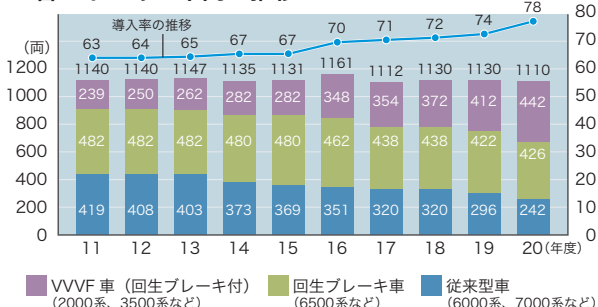
■1車両1キロあたりの電力使用量の推移 (kWh/Car-km)



■名鉄の車両別消費電力の比較 (指数 [7000系=100])



■省エネルギー車両の推移



平成13年に改装した環境モデル駅の尾張瀬戸駅

平成16年度にデビューした最新鋭の通勤型省エネルギー車両 (3300系)

省エネ車両で運転電力原単位を向上

名鉄では、平成10年に環境問題への行動計画「名鉄エコ・ビジョン」を策定して以来、組織的、継続的に環境活動に取り組んできた。平成18年4月には、その取り組みを名鉄グループ全体に拡大。「名鉄グループエコ・ビジョン」を策定するとともに推進体制を整え、グループ全体での環境活動の深度化を図っている。

この名鉄グループエコ・ビジョンのもと、名鉄では、平成19年に「名鉄エコ・プラン」を改めて制定した。鉄道事業における環境活動の4つの行動指針「環境負荷の軽減」「利便性の向上」「地域環境貢献」「環境法令の遵守」を掲げたものだ。

ここでは「環境負荷の軽減」のための取り組みをいくつか紹介してみたい。環境負荷の軽減で中心となる取り組みは、運転電力の削減だ。運転電力は、電気の総使用量の約9割を占める。そこで、名鉄では運転電力原単位（電車1両が1km走行するのに必要な電力量）の具体的な数値目標を設定。原単位の向上に努めている。

目標は、平成22年度の運転電力原単位を全線で、平成18年度比マイナス4%（1.98kWh/Car-km）まで落とすこと。1年前倒しで21年度内に達成できる見通しだ。

その大きな理由としては、省エネ

ギー車両の導入が挙げられる。旧型車両の計画的な更新を進める名鉄では、電力回生ブレーキシステムやVVVFインバータ制御機能を搭載した省エネルギー車両を順次導入。消費電力の削減を図ってきた。

省エネルギー車両導入による効果は、旧型車両と省エネルギー車両の消費電力を比較してみるとよくわかる。中部国際空港アクセス専用特急列車として平成17年に誕生したミュースカイ（2000系）の消費電力は、旧型車両のパノラマカー（7000系）のわずか46%にとどまっている。平成20年度末現在、省エネルギー車両は868両、全車両数の78%に達しているが、名鉄ではさらに省エネルギー車両の導入を推進していく方針だ。

その他にも、車両走行キロの削減や効率的なダイヤ編成・車両運用の推進、さらには乗務員が勉強会を開き節電運転を研究、節電を意識した運転操作を心がけるなど、ハード・ソフト両面で運転電力原単位の向上を目指している。

リサイクルや自然エネルギーの利用も

リサイクルや自然エネルギーの利用も、環境負荷低減の取り組みだ。

名鉄の使用済み乗車券リサイクルの取り組みは平成7年に始まった。翌8年度には、リサイクルシステムが稼働し、



「エコムートレイン」記念出発式（平成20年6月5日）



岐阜幼稚園・園児が描いた個性豊かな「夢のエコ電車」

段階的に処理量が増加。18年度には、定期券やカード類も含むすべての使用済み乗車券のリサイクルに成功、リサイクル率100%を達成している。

20年度には38トンの使用済み乗車券をリサイクル処理し、駅に設置するベンチや分別ボックス、トイレトペーパー、名刺・封筒などの事務用品などに再生している。名鉄沿線駅には、同年度、新たに67台のリサイクルベンチが設置された。また、他の鉄道事業者（20年度末で20社局）にもこのリサイクルシステムを広げている。

リサイクルの他、省エネルギー対策として採用しているのが、自然エネルギーの利用だ。平成13年には「環境モデル駅」として尾張瀬戸駅を改装。屋根上に太陽光発電パネルを設置して駅構内の照明の一部を賄っている他、雨水タンクで貯めた雨水をトイレの洗浄水として活用するなど、環境対応設備を導入して自然エネルギーの利用に努めている。

鉄道利用促進キャンペーンの実施

さまざまな施策で環境負荷の軽減を進め、成果を上げている名鉄だが、鉄道事業者として地域とともに環境負荷の低減に取り組みたいと、平成18年6月から、鉄道利用促進のキャンペーンを開始している。「電車で、ECOMOVE。」キャンペーンだ。

1人を1km運ぶ際に排出される

CO₂量を比較すると、鉄道は車の9分の1に過ぎない。鉄道は環境にやさしい移動手段であり、電車で移動するという行動そのものが、最も「身近で簡単な環境活動」とも言える。

キャッチフレーズの「ECOMOVE。」には「環境にやさしい移動をしよう」「環境にやさしい行動をしよう」というメッセージを込めた。

「この『電車で、ECOMOVE。』キャンペーンの一環として、平成20年には『名鉄エコプロジェクト』を立ち上げた。期間中、名鉄グループの環境への取り組みをご理解いただき、地域のお客さまとともに環境について考えるさまざまなイベントを実施している」と、経営企画部企画担当の西尾佳美さんは説明する。

2年目となる「名鉄エコプロジェクト2009」は、環境の日の6月5日から10月31日まで開催。環境に関連するイベントの開催を通じて、地域の人々に環境問題について考える機会を提供した。

このプロジェクトのシンボルとして、期間中、各線を走行するのがラッピング電車「エコムートレイン」だ。使用車両は回生ブレーキシステムなどを搭載した省エネルギー車両3300系の4両編成。地球環境保全をイメージしたデザインでラッピングされ、グリーンラインには木々やまち、名古屋駅前のシンボル「ナナちゃん」などが配さ

れている。

「名鉄の電車は赤や青を基調とした車両が多いので、鮮やかなグリーンが目をはき、ファンも多い」と西尾さん。

車内の広告スペースも、名鉄エコプロジェクトの紹介やメッセージを掲示、名鉄グループ各社における環境への取り組みなど「環境ポスターでジャックした」。

8月の夏休み期間中は、地元の幼稚園児たちが描いた「夢のエコ電車」の車内展覧会を開催した。エコムートレインの運行ダイヤを知らせてあげる、たくさんのお客さまが自分たちの絵を見に乗りしてくれたそうだ。

イベントに子どもたちに参加してもらうことについて、「小さな頃から、電車や環境に興味を持ち、意識を育ててほしい。子どもたちが関心を持つことによって、親である大人たちも環境を意識するようになる」と、西尾さんは話す。

初年度、小学生の親子を対象に実施した「エコセミナー」を「親子で学ぶECO教室」としてプログラムを拡充したのも、そうした狙いがある。「親子で学ぶECO教室」では、エコムートレインを臨時列車として走らせ、車内で地球温暖化や環境への取り組みについて学ぶセミナーに、環境に取り組む企業の施設見学、体験実習をプラスした。中部国際空港株式会社とタイアップした教室では、車内セミナーの後、

特集：環境都市の交通まちづくり

[名鉄“公共交通中心”への新たな取り組み]



小学生とその親 120 組が参加した「親子で学ぶ ECO 教室」車内セミナーの様子



日本モンキーセンターでサル（ゴリラ）の行動観察を



名古屋市認定エコ事業所

名古屋市内の全事業所が 名古屋市エコ事業所に認定

名古屋市では、環境に配慮した取り組みを自主的、積極的に行っている事業所を「エコ事業所」と認定する「エコ事業者認定制度」を施行している。

対象となるのは、名古屋に所在地があり、リサイクルの推進や省エネルギー・省資源の推進、環境報告の作成など 10 項目からなる「環境に配慮した取り組み及び評価点」で 6 点以上の評価点を取得していること。

名鉄も、多岐にわたる環境に配慮した取り組みが評価され、平成 19 年 6 月に市内 37 駅、サービスセンター、本社、名鉄病院が取得。鉄道駅と病院では初の認定となった。その後も、乗務区や倉庫などが加わり、現在では、名古屋市内の名鉄全 50 事業所が取得し、地域からのさらなる信頼につながっている。

また名鉄グループ各社では、より環境に配慮した事業展開を行うため、各種の環境マネジメントシステムを導入している。その結果、名鉄をはじめ 13 社が ISO14001 認証を取得、バス・タクシー・トラック関連 20 社がグリーン経営認証、名鉄バスが自動車エコ事業所認定、名鉄交通商事がエコアクション 21 認証を取得するなど、公的にも高い評価を得ている。

自治体とのタイアップ企画

企業だけではなく、自治体とのタイアップ企画も実施されている。

空港内の環境活動を学び、燃料電池バスに乗って空港内の制限エリアを見学。中部電力株式会社とタイアップした教室では、名鉄岐阜駅からエコハイブリッドバスに乗って岐阜市の「ながら川ふれあいの森」に向かい、間伐作業の見学や丸太切り体験など、自然とじかに触れ合う環境体験学習を行った。

「他業種の企業とタイアップし、子どもたちが環境について学ぶ『機会』と『楽しさ』を広げていきたい」と西尾さんは考えている。

名鉄の日帰りバスツアーハイキングでは、バスを利用したハイキングがマイカーで移動するより環境負荷が少ないことを知ってもらうため、愛知県田原市と長野県王滝村の協力を得、自然にふれて歩きながら環境について学ぶエコハイキングコースを設定した。「貴重な海浜植物に出会う伊良湖岬エコハイキング」と「愛知の水源地・牧尾ダムふるさとを歩くエコハイキング」だ。

「当社から自治体に持ちかけ、田原市と王滝村に承諾いただき実現した。環境活動は、連携が重要。自治体にも積極的に働きかけ、賛同いただいたら、私ども交通事業者ができることと自治体がお持ちの魅力を生かし、コラボレーション企画を立てていきたい」と西尾

さんは話している。

このエコハイキングは、平成 22 年 10 月に名古屋市で開催される生物多様性条約第 10 回締約国会議（COP10）の COP10 パートナリーシップ事業として登録された。

小学校高学年を対象とした 1泊2日の環境体験プログラム「日本モンキーセンター・スーパースマースクール」も、COP10 パートナリーシップ事業で、サルの飼育体験や行動観察を通じて生物の多様性の保全について学習した。

身近で簡単な環境活動の定着を

「電車で、E C O M O V E。」キャンペーンに込められたメッセージをさら

に深く掘り下げ、地域とともに環境について考えるイベントとして立ち上げられた名鉄エコプロジェクトだが、エコムーブトレインを核にさまざまな施策が有機的に結合し、地域でも徐々に定着しつつあるようだ。ここで紹介したイベントの他にも、各種特典を付けた「エコ・SF パノラマカード」の発売、ラジオ番組の提供、ライブイベントの開催などを実施、2 年目は初年度以上に幅広く充実した活動になった。

平成 22 年は、COP10 の開催で、地域の環境意識もさらに高まること予想される。

「COP10 の開催に合わせた企画も考え、身近で簡単な環境活動の定着につなげたい」と西尾さんは意欲的だ。



パーク＆ライド の推進

名鉄では、長年にわたりパーク・アンド・ライド事業を積極的に推進。
「自動車＋鉄道」の交通システム整備を進めてきた。
その交通システムの整備から始まるまちづくりの試みは、
地域の環境負荷低減の取り組みを支える装置として活用されている。

パーク・アンド・ライド事業の推進

鉄道と車を併用する利用者の利便性向上を目指して、名鉄は「パーク・アンド・ライド」という言葉が普及する前から、駅前の遊休地を活用、駐車場の整備を進めてきた。現在では、沿線に約290カ所、約2万1000台分の駐車場を有しており、今後も需要を見ながら整備を進めていく方針だ（管理・運営は主にグループの名鉄協商）。駐車場と並行して整備を進めてきた駐輪場も、180駅255カ所に約4万4900台分を確保している。

大型の立体駐車場建設についても早くから着手してきた。昭和61年に岩倉駅（222台）、63年には東岡崎駅（448台）など、立て続けに整備している。現在では最大規模の名鉄一宮駅（899台）を筆頭に、名鉄岐阜駅（885台）、刈谷駅（700台）、西春駅（650台）、西尾駅（470台）など、200台規模以上の駐車台数を擁する駅は17を数える。

逆に、左京山駅（4台）のように、台数が少なくても駐車スペースを確保しようとする努力がうかがわれる駅も少なくない。駅隣接地や高架下を使った平面駐車場から、5〜7階建ての立体駐車場まで、形態も規模もさまざまだが、沿線住民の生活を支えていることに変わりはない。

新安城駅の駐車場（60台）で、車



名古屋本線新安城駅の、改札を出てすぐにある平面駐車場

を停めて降りてくる60歳代の女性に出会った。豊田市内に住んでいるが、週1回名古屋市内の病院に行く時は、必ずここに駐車して、電車に乗り換えていくのだと言う。「病院まで車で行くのは運転が大変なので、パーク・アンド・ライド駐車場があつて本当に助かっている」と笑顔で語る。平面駐車場のなで使いやすく、料金も1時間100円で気軽に利用できるそうだ。

一方、国府宮駅前には、平成13年に整備された380台収容の立体駐車場がある。事前の調査では、駅周辺に多数の駐車場が存在し、パーキングの激戦区と予想されたが、逆にそれだけ需要が高いと判断、駅前の土地を駅ビルとして再開発するのではなく、駅直結型の立体駐車場建設に踏み切った。稼

働率もよく、パーク・アンド・ライド駐車場の成功事例のひとつだ。

取材時は、平日の午前11時過ぎだったが、250台以上が埋まっていた。このうち、平日定期利用者が160台余を占めており、通勤などでのパーク・アンド・ライド利用者が多いことが推測される。

雨の日は、さらに利用が増える。都心部の道路が普段よりも渋滞して移動に時間がかかるため、住民はメインの移動手段に鉄道を選択するのだ。取材前は雨だったが、その日の駐車場利用台数の推移を見ると、午前9時台で早くも270台を超え、12時〜16時は320台、19時台までは200台の利用があつた。「自動車＋鉄道」の移動スタイルが、住民の生活に定着して

特集：環境都市の交通まちづくり

[名鉄「公共交通中心」への新たな取り組み]



名古屋本線国府宮駅の立体駐車場

いることがうかがえる。

鉄道利用者へのインセンティブ

駐車場の利用料金は個々で異なっているが、パーク・アンド・ライド利用の月極め定期には「全日定期」「平日定期」「ウィークデイベスポくん」「平日昼間定期」「全日夜間定期」「マンスリーパスポート」と、利用者がライフスタイルに合わせて選べるように、さまざまな

イプのものが用意されている。月極めでも、駐車スペースが指定されないことも大きな特徴だ。

名鉄では、パーク・アンド・ライドの推進策として、利用者にインセンティブをつける努力もしている。その1つがプリペイドカードの割引だ。名鉄協商のパーキング・プリペイドカード「Pカード」は1万円のカードで1万1500円分使える特典がついているが、指定の駅窓口で、名鉄の乗車券（SFパ

ノラマカードも含

む）を呈示すると、販売価格が500円割引される。9500円の購入価格で11500円分と、2000円多く駐車場を利用できることになるわけだ。

このPカードは名鉄協商発行のプリペイドカードではあるが、名鉄沿線の駅でも販売されている。その駅窓口も平成19年度は30カ所だったが、利用者のニーズや駐車場の整備状況に合わせて現在では50カ所に拡

大され、年々駅での購入者が増加している。ここにもパーク・アンド・ライド利用の広がりが見てとれる。

さらに、名鉄百貨店では買い物金額に応じて、名鉄沿線駐車場で使える駐車サービス券を配布している。グルーピング内でしたり連携し、利用者がインセンティブを実感できるような工夫がなされている。

環境視点の交通まちづくりへ

行政サイドも、道路交通渋滞の緩和と公共交通機関の利用促進、環境負荷の低減を目指し、パーク・アンド・ライドを推進している。

「名古屋都市圏パーク・アンド・ライド推進協議会」は、名古屋市および名古屋市境から10kmにかかる自治体の行政区域を名古屋都市圏として、このエリアでの広域的なパーク・アンド・ライドを推進するため組織された協議会だ。国土交通省、愛知県、名古屋市など34市町村、名鉄をはじめとする鉄軌道事業者などで構成され、名古屋都市圏のパーク・アンド・ライド駐車場の整備と利用促進を行っている。

協議会では、パーク・アンド・ライド駐車場登録制度を運用しており、WEBサイトで鉄道路線別に「登録」したパーク・アンド・ライド駐車場を紹介している。現在の登録数は36カ所だが、21年度中には20カ所増加する予定

だ。行政も、民間の駐車場を活用して利用促進を進める。

「駐車場の整備もちろんそうだが、名鉄では、沿線自治体の協力を仰ぎながら駅前広場の整備を積極的に推進し、キス・アンド・ライドがスムーズに行える環境の整備を進めてきた。環境視点の交通まちづくりは、行政と公共交通事業者の協力と連携が最も重要だと名鉄は考えている」と西尾さんは言う。

名鉄が長い時間をかけてつくりあげてきた「自動車＋鉄道」の交通システムが、環境負荷の低減に取り組む地域を支える装置として活用されている。



高架化事業に合わせて整備された名古屋本線鳴海駅パーク＆ライド駐車場



インターモーダル の推進

平成22年度末、名鉄がICカード乗車券の導入を予定している。
自動車から鉄道へ、鉄道から端末交通へ。
交通手段をシームレスに結び、利便性の向上を図る。
ICカード乗車券を活用しての新たな試みも視野に入る。

平成22年度末にICカード導入

名鉄は現在、磁気カードの「SFパノラマカード」を発行している。名鉄の他、名鉄バス・名鉄東部交通・名古屋市交通局（地下鉄・バス）・名古屋臨海高速鉄道（あおなみ線）・愛知高速交通（リニモ）と共通利用できるSFカードシステム「トランパス」に対応したものだ。平成15年3月より導入が開始され、全275駅中261駅で利用できるようになっている。

平成22年度第4四半期に新たに導入するICカード乗車券は、名古屋市営地下鉄・バス、名鉄バス等との共通利用が可能で、電子マネー機能も搭載される予定である。駅構内や沿線の商業施設で電子マネー決済ができるように準備が進められており、パーク・アンド・ライド駐車場での利用も検討しているところだ。

また、SFパノラマカードには利用可能金額のプレミアム（2000円で2200円分利用可能など）がつけられているが、ICカード乗車券にもそうした利用客へのインセンティブを用意している。利用実績に応じてポイントを付与するマイルレージポイント制が採られることになった。

さらに、JR東海のTOICA、JR東日本のSuicaとの相互利用についても、24年度中の実現に向けて検討を進めている。



地域に鉄道アクセスを提供、新たに開業した南桜井駅

ICカードとインターモーダル推進

地域と連携して、ICカードシステムを活用した新たな事業モデルの構築にも着手している。

「非接触型交通系ICカードを活用した地域連携型コミュニティサイクル・カーシェアリング事業構築によるインターモーダル推進事業モデル」だ。

国土交通省が平成21年度に創設した「新たな温室効果ガス削減環境事業モデル」に選定された事業で、地球温暖化の原因となるCO₂排出量削減につながるモデル的な事業の可能性を国

が助成して見極めるという趣旨に基づ



名古屋市中心部ですでに開始されているカーシェアリング

自転車利用が活発な名古屋市ではコミュニティサイクル事業の可能性が期待される

き、名鉄が名古屋大学大学院環境学研究科、電通中部支社、電通リサーチ名古屋支社の3社と共同で提案した。

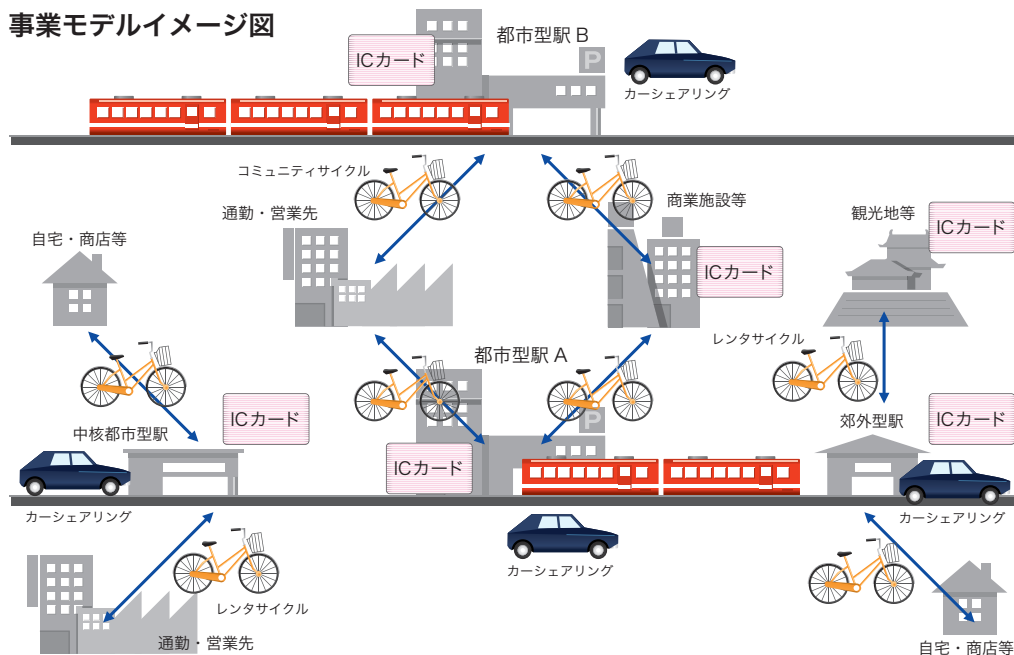
事業は、主たる移動は鉄道を利用し、線路が結ばれていない駅間や駅から目的地までの端末交通は、コミュニティサイクルおよびカーシェアリングを利用。ICカードの活用で利便性の向上と経済的誘導を図り、インターモーダルを推進するというもの。

「今はマイカーを使っているが、少し努力すれば鉄道に移行できるという人が少なくない。そういう人たちのための端末交通としてコミュニティサイクルやカーシェアリングを整備し、ICカー

特集：環境都市の交通まちづくり

[名鉄「公共交通中心」への新たな取り組み]

事業モデルイメージ図



名古屋市の中心部には、同市と名古屋大学大学院が実施主体となつて、「名チャリプロジェクト」と名

定だ。名古屋市の中心部には、同市と名古屋大学大学院が実施主体となつて、「名チャリプロジェクト」と名

定だ。名古屋市の中心部には、同市と名古屋大学大学院が実施主体となつて、「名チャリプロジェクト」と名

定だ。名古屋市の中心部には、同市と名古屋大学大学院が実施主体となつて、「名チャリプロジェクト」と名

定だ。名古屋市の中心部には、同市と名古屋大学大学院が実施主体となつて、「名チャリプロジェクト」と名

定だ。名古屋市の中心部には、同市と名古屋大学大学院が実施主体となつて、「名チャリプロジェクト」と名

定だ。名古屋市の中心部には、同市と名古屋大学大学院が実施主体となつて、「名チャリプロジェクト」と名

定だ。名古屋市の中心部には、同市と名古屋大学大学院が実施主体となつて、「名チャリプロジェクト」と名

付けてられたコミュニティサイクルシステムの実験がこれまでも2回行われている。再生した放置自転車を活用し、利用料は無料。あらかじめ会員登録してあれば、名古屋市中心部のステーションどこでも、貸し出し、返却できるといふもの。21年10月20日からは、自転車台数300台、ステーション30カ所に規模を拡大して、第3回目の社会実験が約2カ月間にわたって行われた。

車や自転車を「共有」することには、利用者それぞれに相応の責任が発生する。個人認証ができるICカードの活用には、シームレスな利便性の提供とともに、利用する上での個人の責任、注意喚起を果たす役割が期待される。

名鉄では、地域・自治体や沿線の企業・学校と連携し、環境に配慮した交通システムの整備を進めている。最後にこれらの取り組みを紹介しよう。

マイカーから鉄道へのモデルシフトを推進した、その好例に、西尾線の南桜井駅の開業がある。

この付近は自動車関連企業の本社や工場が複数あり、マイカーでの通勤時間帯の周辺道路の渋滞が、移動時間だけでなく環境の面でも問題視されていた。これらの事業所では従業員の通勤を鉄道に転換したいという意向があ

り、自治体である安城市からの要請もあったため、平成20年6月28日に新駅を開業した。名鉄の既存路線では、13年ぶりの新駅誕生で、準急と普通列車が停車する。

また、名鉄バスもエコ通勤・エコ通学の大きな役割を担っている。平成15年に、自動車メーカーであるトヨタ自動車、本社と本社工場の従業員2万8000人に対し、マイカー通勤自粛と鉄道・バス通勤を呼びかけ、大きな話題となったが、最寄り駅と工場などを結ぶライダー輸送を担当したのが名鉄バスだ。

環境意識の高まりから、トヨタ自動車のように、エコ通勤・エコ通学を推進する企業や学校が増えている。名鉄バスでは平成20年度、トヨタ自動車など企業11社、中部大学など学校16校、イオン大高など商業施設4店舗にシヤトルバスを、日進市など11市町でコミュニティバスを運行している。

「愛知県では『あいちエコモビリティライフ』を展開しており、名鉄もさまざまな形で協力している。公共交通事業者として、地域の環境負荷低減の取り組みに、さらにしっかりと貢献していきたい」と西尾さんは結ぶ。

環境意識が高く、自動車依存型の都市において、環境保全を基盤に鉄道の利用促進を図り、交通まちづくりに貢献していく。名鉄の取り組みが今後も注目される。

環境意識が高く、自動車依存型の都市において、環境保全を基盤に鉄道の利用促進を図り、交通まちづくりに貢献していく。名鉄の取り組みが今後も注目される。

環境意識が高く、自動車依存型の都市において、環境保全を基盤に鉄道の利用促進を図り、交通まちづくりに貢献していく。名鉄の取り組みが今後も注目される。

環境意識が高く、自動車依存型の都市において、環境保全を基盤に鉄道の利用促進を図り、交通まちづくりに貢献していく。名鉄の取り組みが今後も注目される。

環境意識が高く、自動車依存型の都市において、環境保全を基盤に鉄道の利用促進を図り、交通まちづくりに貢献していく。名鉄の取り組みが今後も注目される。

環境意識が高く、自動車依存型の都市において、環境保全を基盤に鉄道の利用促進を図り、交通まちづくりに貢献していく。名鉄の取り組みが今後も注目される。

環境意識が高く、自動車依存型の都市において、環境保全を基盤に鉄道の利用促進を図り、交通まちづくりに貢献していく。名鉄の取り組みが今後も注目される。

World Report Paris

第3回

自動車交通の制御を急ぐ パリの公共交通政策

2001年から始まったドラノエ市長率いるパリ左派市政の交通政策の基本は、
マイカーから代替交通機関への乗り換えを推進するために、
公共交通機関の選択肢を増やし、運行量を拡大することである。
フランスでも1970年代初頭はポンピドー大統領がロサンゼルス型の
マイカー主体の都市交通推進を掲げていたが、
現在のパリ市は世界の多くの都市同様、自動車交通の制御を試みている。

文・写真◎芝原 隆（時事通信社パリ支局）



13区のマセナ通りを走る (© Marc Verhille / Mairie de Paris)

ポーパン前助役の「車放逐」強硬政策

パリの自動車制御策の特徴は、ロンドンやオスロなどが採用している車利用に一種のペナルティーを課すという経済的手段ではなく、車用の空間面積を縮小するという物理的手段で車利用を抑え込もうとしたことにある。

ロンドンでは車で市中心部に入るためには、入市税を払わなければならない。こうしたペナルティー方式では庶民はいやでも車利用を控えざるを得ないのに対し、富裕層は従わなくてもよいことになり「非民主的」（ポーパン前助役）だとの判断が働いた。

パリの選択は具体的には、路面電車軌道の敷設、バスや自転車の専用路設置、特定区域内の歩道を拡張し最高30キロの時速制限を車に課す「緑街区」の創設によって車用スペースを削るものだったが、渋滞増をかぶるドライバーからは当然不自由感の大きい「車放逐」と解釈されることになった。

こうした強引とも言える車制御策を強烈な使命感と指導力でリードしてきたのは、緑の党市議のポーパン前交通担当助役だった。前助役は「車放逐」論者として、妥協を拒むこわもてのパーソナリティーゆえに、車擁護派からは「緑のアイトラ」の異名を与えられ、目の敵にされていた。ドラノエ社会党市長は、各方面からの批判にさらされていた前助役を、任期1期目の間はかばい続けたが、08年3月市議選での再選後、ついに更迭し、側近のルブティ社会党女性市議を後任に据えた。すぐ替えの背景には、市議選で緑の党が得票率を半減させ、連

アイトラ
アラビア語で「神の徴（しるし）」を意味し、シーア派の高位のイスラム法学者に与えられる敬称。特に優れた人はアイトラ・オズマ（大アイトラ）と呼ばれ、ホメイニは大アイトラであった。

立与党としての影響力を失った事情もあった。

前助役が主導してきた「脱自動車」を基調とするパリの交通政策から目に付くポイント拾ってみよう。

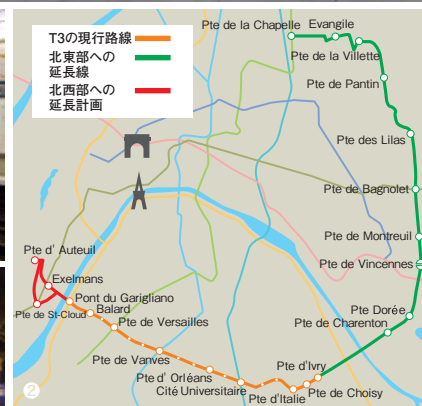
メトロとバスの拡充

メトロについては、混雑線のラッシュ時「運行90秒間隔」という目標が示されていた。まだ実現に至っていないが、運行本数については約10%増強されている。特に休前日の終電の到着時間は06年12月、労

組の抵抗を押して、午前1時15分から2時15分に延長された。

また、パーク・アンド・ライド促進のため、イルドフランス交通局では09年6月、都市交通共通電子定期券「ナヴィゴ」にボーナス付き駐車場利用機能を組み込む試みを開始。国鉄傘下の駐車場運営企業と協力し、パリ郊外のメトロ・国鉄駅隣接パーキング5カ所試験運用を行っている。

バスについては05年9月に終夜運転の夜間バス網の抜本的改革を行い、6路線から一挙に35路線に拡大、郊外まで延長した。ダイヤも平日30分おき、週末・休前日は10



①ガリアーノ橋駅に停車するトラム (© Marc Verhille / Mairie de Paris) ②T3路線図と延伸計画 (© Bruno Margurite / パリ交通公社) ③メトロ2号線の新型車両 (Bruno Margurite / パリ交通公社) ④夜間バス「ノクティリアン」 (Jean-François Mauboussin / パリ交通公社)



④夜間バス「ノクティリアン」

く15分おきに大幅強化し、一般バスより高かった特別運賃も廃止されている。現在は47路線、年間650万人の利用がある。

最大の成功となったトラム復活

路面電車（トラム）69年ぶりの復活は、左派市政1期目の目玉政策として06年12月に実現した。90年代にパリ市郊外に開通したT1、T2の2路線に続くT3で、パリ市を取り巻く環状道路の一区間上を走り、市内南西部のガリアーノ橋と南東部のポルト・ド・イヴリー間7.9キロ、17駅を結んでいる。

トラムは、パリ市民の熱烈な支持を得ている。開業後3年近くを経た現在、1日当たりの利用者数は平均で平日11万人、週末7万人。特にポルト・ド・イヴリー駅脇にある見本市会場で催事がある期間は、1日11万人を超えてピークに達する。利用者の52%は市内と郊外間の移動客だ。

開業以来、沿道の自動車交通量は50%、交通事故数は40%減少した。また沿線の商店客に対するアンケート調査では、トラム開通により65%が「便利になった」、77%が「近辺の環境が向上した」と答えている。いつ乗っても混んでいることが多く、利用者の支持、車削減、環境向上すべてで成果を上げたドラノエ交通政策最大の成功と言ってよいだろう。

09年6月からは、仏鉄道車両大手アルストム社と国立交通安全研の協力の下、コンデンサを使ったエネルギー節約の新技術テストを開始している。充電電の所要時間を

短くし、回生ブレーキで減速時にエネルギーをストックするシステムで、駅間でパンタグラフを下ろして走行することが可能となり、エネルギーを最高30%節約できるという。将来は架線を廃止し、設備投資を減らすとともに景観の向上にも貢献できる可能性が期待されている。

延長区間の開業は12年末目標

パリ市議会は08年12月、T3の北東部への延長を全会一致で可決した。北東部ポルト・ド・ラシャペルまでの14.5キロで、25駅が新たに設けられる。

市が12年のオリンピック招致に失敗したため当初予定より遅れたが、09年10月準備工事中にこぎ着け、12年末開業を目指しているところだ。セヌ川・運河・鉄道の横断数力所や既存のトンネル、陸橋撤廃などを含む大工事となり、総費用は8億100万ユーロ（1041億3000万円）、内1億4900万ユーロ（193億7000万円）は緑化や空間デザイン等の都市環境整備とトラムや都市をテーマにしたアート注文に充てられる。これに車両22編成（現行と同じアルストム社製シタディス402型）購入のための7568万ユーロ（98億3840万円）が加わる。パリ市とイルドフランス地域が主に負担し、EUの政策金融機関である欧州投資銀行から5億ユーロ（650億円）の融資を受ける。

新区間では1日16万5000人の利用者が見込まれ、在来区間の11万人と合わせ1日計27万5000人の利用者があると試算

イルドフランス
フランスの地方制度は地域・県・市町村の三層からなっており、イルドフランス地域は首都パリを含む8県1281市町村、人口1160万人（全体の22.5%）。

されている。営業速度は現行時速18キロから19〜20キロに、ラッシュ時のダイヤは現行6分おきから4〜5分おきに引き上げられる。調査委の答申に基づき、延長後は全区間の通し運転は行わず、ほぼ中間点のポルトドヴァンセンヌ駅を中継点とした2区間の分離運転となる予定だ。遅延累積を避け、2区間で利用者数に応じて運行頻度を変えるための理由だが、住民団体からは「乗り換えを強いられる」などの不満の声が上がっている。

パリ市はさらに北西部ポルトダニールまで4.5キロ延長の目標を捨てていないが、それ以上の延長による円環完成は、西部住民の支持が薄く、既存の郊外高速地下鉄路線と重複するため議題に上っていない。

水上バスの試験的導入

水上バスも復活した。パリ地区のセーヌ川には1837年から定期旅客船が就航していたが、鉄道に押され、1934年に姿を消した。08年6月末から取りあえず10年12月末までの予定で試験運転を開始した「ヴォゲオ」は、それ以来の市民向け水上バス復活の試みに当たる。

水上バス復活の端緒は、パリを横断して運航させ、セーヌ河岸自動車道廃止への布石にするというものだった。しかし、試験航行区間はパリ中心部ではなく、パリ市内南東部のオステルリッツ駅脇からパリ南東郊外に位置しマルヌ川がセーヌ川に注ぎ込む合流地点であるメゾンアフォール市までの9.3キロ。将来的にはパリ中心部や西

方シユレーヌ市までの延長も視野に入れている。所要時間は約30分、ステーションは5カ所で、すべてメトロ駅の近くに位置している。

運航は平日が7時から20時半、土日祝日は10時から20時まで。平日の朝夕の時間帯が15分おき、平日の日中と土日祝日は20分おきの運航となっている。運賃は距離にかかわらず1回片道3ユーロ(390円)で、メトロ・バス・トラムの共通定期券が全区間で通用する。運航開始から1年で10万人以上に利用された。

運営はイルドフランス交通局の監督下で、セーヌ川の観光水上バスを運営する民間事業者が請け負っており、運営費用は年間税抜きで460万ユーロ(5億9800万円)、小型双胴船4隻が就航している。仏西部のラロシエル市にあるクルーズ用双胴船専門メーカー・フンテーヌパジヨル社製で、長さ12.3メートル、幅5.1メートル、重さ9.3トン。時速18キロで運航する。定員は75人、椅子席が35席あり、暖房も付いている。

イルドフランス地域議会のユシヨン議長は「家族・シニアなどの利用を想定」、ポーパーン前助役も「速さよりも快適さを重視した」と語っている。

8月に取材した時には、乗客の約4分の1が観光客で、市民も「レジャー」と答える人が珍しくなかったのだが、今回取材した10月末の平日は、好天でも観光客はゼロ、乗客の大半は帰宅などの移動で利用していた。「毎日ではなくのんびり快適に行きたい時に利用」し、「所要時間や運行頻度に不満



①特徴ある双胴船のヴォゲオ(イルドフランス交通局) ②フランソワ・ミッテラン図書館ステーションに近づくヴォゲオ ③船内の様子 ④「パトビュ」社が派遣するクルーの面々(イルドフランス交通局) ⑤仏南東部地中海沿岸コートダジュールのアンティープ市で、ヴェログ社が07年から展開しているセルフサービスのエコレンタカー・システム「シテビュ」。電気自動車で、イタリアのシチリアの車メーカー・エッフェディ社製「マラネッロ」 ⑥レンタカー内のトラブル連絡用の接触プレート

はない」と答えた人が多かった。

08年6～12月に実施されたアンケート調査によれば、88%が乗員の応対に、86%が快適・清潔さに満足感を表明している。運航スケジュールの正確さの満足度については64%にとどまっていたが、その一方で、所要時間には91%が満足と答えており、利用者が速さにはこだわっていない様子が見える。

「オートリブ」の導入決定

「オートリブ」は公営レンタサイクル・システムである「ヴェリブ」の発想をそのままエコ・レンタカーに適用するもので、パリ市は09年7月にプロジェクト開始の決定を発表した。目標とされる10年末の運営開始は難しそうで、11年半ば頃にはずれ込む可能性が高い。当初の見込みより1年以上遅れることになるのは、左派と党内部でも導入に議論があり、緑の党が無用の車利用が増え、他の公共交通機関の利用を食いかねないとして反対姿勢を崩さなかったのが理由だ。社会党のルプティ助役は「オートリブに移るのはマイカー利用者で公共交通利用者ではない。電気自動車だから環境も害さない」と反論している。

オートリブにはパリ市の他郊外26市も参画し、当初は配置車3000台、ステーション数パリ市内700、郊外300の計1000カ所スタートする予定だ。パリ市内ではステーションの500は路上に、200は地下駐車場に設けられ、予約なしで24時間どこでもレンタル・返却できる。

ステーションは既存駐車スペースをつぶして設け、マイカー用空間の圧縮も狙っている。

基本利用券料は1カ月券で15ユーロ（1950～2600円）、年間券で200～250ユーロ（2万6000～3万2500円）程度、その上にレンタル料として30分4～5ユーロ（520～650円）が必要となる見込み。1日単位の割安レンタル料や基本利用券なしのレンタル制度の設置も検討している。バッテリーの電気料金は利用料に含まれ、保証金は500～1000ユーロ（6万5000～13万円）に設定される。自動車はハイブリッド車採用案もあったが、結局、炭素ゼロの電気自動車に決定された。2人乗りと4人乗りの2種類が用意される。

パリ市の調査に対し市民の73%が「興味がある」、ドライバーの83%が「実現すればマイカーの利用を減らす」と答えており、1日2万2500台のマイカー利用が減ると試算されている。

運営は民間事業者者に委託され、パリ市は09年末の入札告示を目標にしている。各種事業者を束ねた企業合同に運営が委ねられるため、仏国鉄・パリ交通公団・仏ゼネコン大手ヴァンシ・米レンタカー大手エイビスの合同などが関心を示している。

自動車は、運営担当事業者が投入する自動車モデルをイメージし、自動車メーカーと交渉することになる。各メーカーが強い関心を示し、仏ルノー、独ダイムラーなど大手はもちろんのこと、インド・レバなどの中小メーカーも商機をうかがっているが、

各社とも盗難・破損が非常に多いヴェリブの事例を見て、採算条件の確定に神経質なようだ。パリ市は破損責任運転者を特定するためのICチップを車に組み込む考えだ。事故を起こした場合は、従来のレンタカー同様運転者の責任となり、事故や破損の賠償は、利用料に含まれる保険でカバーする。

パリ市はオートリブの設備投資に3000万ユーロ（39億円）の拠出を予定し、イルドフランス地域にも1000万ユーロ（13億円）の負担を求めている。郊外各市はステーション1カ所当たり5万ユーロ（650万円）を負担する。運営費用は利用料金収入で賄いたいとしている。

市民の意識は変わったか

こうした代替交通機関の拡充は、市民に車利用についての意識変革をもたらしたのだろうか。

渋滞解消の実感には薄いですが、パリ市の自動車交通量が01年から07年の間に20%減少した、統計的事実がある。行政レベルで言えば、パリに限らず、多くの自治体首長が左右を問わず環境と公共交通重視を掲げているのは、今や環境問題が有権者の重要関心事になっているからだ。仏自動車クラブ連盟のジェロンド前会長さえ「車擁護派の自分分は右派内でも少数派」であることを隠さない。こうした意味では、従来環境意識が鈍いといわれてきたフランス人全般のメンタリティーの変化は否定し難い。

しかし、環境を口にするフランス人が具

体的行動でそれを示すかと言えば話は別だ。交通問題を専門とする社会学者マルズロフ氏は「フランス人は、理念は信じるが実行はしない」と苦笑する。車道の削減は「強制的で不愉快」と言う人もいるし「子供を保育所に預けた後、郊外の職場に行くには車がないと無理」など車を捨てる気はない市民も多い。車を持っていてヴェリブなどの代替交通も利用している人には、元から市内移動には車を使っていない例が目立つ。

公共交通利用者20数人に尋ねたところ、約1対2の割合で「市民の習慣はまるで変わっていない」と「わずかながら変わった」との意見に分かれた。

今後の動向は、08年3月に就任したルプティ助役のかじ取りに掛かっている。新助役役はポーパン前助役に比べ政策理念もバーソナリティーも穏健とされ、車口ビーも一定の満足を表明した。新助役は「諸交通手段の棲み分け調整という01年以降の目標を継続する」としてポーパン時代からの政策変更はないとしているが、「コンセンサス追求」も掲げ、前助役とのスタイルの違いを隠していない。現在まで耳目を引く新交通プロジェクトは打ち出しておらず、「車放逐」から「車共存」への密かな転換を見る向きもある。抵抗が大きく前助役も任期内に実現できずに棚上げ状態となっているセーヌ河岸自動車道廃止と商店街レンヌ大通りの歩行者天国化案の行方、右派や経団連が市財源強化を狙って提案している車の入市税導入への対応が、ルプティ助役の方向を見定める試金石になるだろう。

地方民鉄紀行

京福電鉄 嵐電



京都有数の観光名所を沿線に多数抱える京福電気鉄道の路面電車「嵐電」。その多くは無人駅だが、地域住民とともに緑化活動がすすめられている。

来

年、開業100周年を迎える嵐電では、2006年から「ブラッシュアップ計画」を実施。路線名「嵐電」への統一、行き先看板の刷新や分かりやすい駅名への変更などに加え、2007年からは、NPO法人京都・雨水の会や沿線住民と協働して「花と緑の路線に」をテーマにした緑化活動にも取り組んでいる。

無人駅を彩る寄せ植え

まずは最近、植え替えを行ったばかりだという等持院駅、御室仁和寺駅の見学に向かう。沿線を巡るのに便利な「嵐電一日フリーきっぷ」を買って四条大宮駅から乗車。

帷子ノ辻駅で北野線に乗り換えて約10分。等持院駅に降り立つと、日当たりの良い一角に据えられた数個のプランターが目に入った。白や薄紫の小さな花と緑の寄せ植えは、お花屋さんの花のような華やかなものではないけれど、ひっそりとした無人駅の雰囲気に良く合っている。

続いて、「近畿の駅百選」にも認定された御室仁和寺駅に向かう。以前は「御室」という駅名だったが、仁和寺が目の前にあり、参拝客の利用が多いことから、よりわかりやすく「御室仁和寺」と改名された。

こちらの駅には寄せ植えに加え、「藤袴」の鉢植えがずらりと並べられている。秋の七草にも挙げられている藤袴の野生種は、環境変化によって激減。絶滅危惧種となり、京都府では保護プロジェクトを展開している。その

活動の一環として、市内のあちこちに藤袴の鉢植えが飾られているのだ。藤色がかった白く小さな花を無数に咲かせた藤袴は、虫にとつてはよほど魅力的な花なのか、鉢植えの周囲にはたくさん蝶や蜂が飛び回っていた。

仁和寺や等持院の他に、北野線沿線には石庭で有名な龍安寺や妙心寺など、観光名所が近在している。駅と駅との間隔が狭いこともあり、こうした名所を徒歩で巡っている観光客の姿を沿線のいたるところに見かける。歩き疲れたら近くの駅から電車移動に切り替えることができるのが、観光にはとても便利だ。

地域に支えられた緑化活動

こうしたプランターに彩られた駅は等持院駅、御室仁和寺駅に限らず、嵐電沿線の随所に見ることができる。しかし21ある嵐電の駅は、そのほとんどが無人駅。植物の維持管理に必要な水道の設備がなく、当初、緑化活動に取り組むには困難な状況だった。

こうした状況を変えたのが、雨水の有効活用に取り組んでいるNPO法人京都・雨水の会だ。嵐電では、この会の協力の下、雨水を貯める雨水タンクを各駅に設置。気軽に水やりができる環境を整えることで、沿線住民を中心に、近在の小中学校や商店街の協力を得て、活動は支えられている。

どの駅のプランターにもきちんと人の手が加えられていて、見ていて気持ちが良い。嵐電の緑化活動が地域に根付いたものであるこ

京福電気鉄道

【けいふくでんきてつどう】

四条大宮から嵐山を結ぶ嵐山本線(7.2km)と、その途中、帷子ノ辻から枝分かれして北野白梅町までの結ぶ北野線(3.8km)の2路線を擁する。2010年には開業100周年を迎える京都唯一の路面電車。



右/等持院駅の寄せ植え
左/藤袴の鉢植えには虫たちが集まっている

嵐電 天神川駅

こんなラッピング電車も



まだ新しい嵐電天神川駅



雨水タンクは駅によって異なる

とが感じられた。

他路線とのアクセスで利便性を向上

さて、今度は帷子ノ辻駅から嵐山本線に乗ってみる。

人気の観光エリアである嵐山と京都市内とを結ぶ嵐山本線にも北野線と同様、広隆寺や車折神社といった観光名所がいくつも点在している。嵐電は沿線住民の生活の足であると同時に、その全域に京都有数の観光名所を多数抱える観光路線でもあるのだ。

2008年には、京都市営地下鉄東西線の太秦天神川駅との乗換駅として、嵐電天神川駅を新設し、地下鉄とのアクセスを実現。通勤・通学の利用者はもちろん、観光客の利便性も格段に向上した。

さらに東西線には琵琶湖方面に向かう京阪京津線が乗り入れているため、嵐電沿線から琵琶湖方面へかけての観光も可能に。こうした他路線とのアクセスを生かした観光計画をサポートする「京都市営地下鉄・嵐電・daソチケット」(嵐電と市営地下鉄全線が乗り放題)や「京都嵐山・びわ湖大津1dayソチケット」(嵐電・市営地下鉄全線・京阪電車大津線全線が乗り放題)なども企画発売されている。

嵐山は一大観光エリア

四条大宮駅から約20分、帷子ノ辻駅からなら7分程度で嵐山駅に着く。市バスや観光バス

スで道路が大渋滞を起こす春や秋の観光トップシーズンでも、電車には影響しない。

2002年に全面改装された嵐山駅には、飲食店や土産物店が入った「はんなりほっこりスクエア」が併設されており、改札を出る前から観光地の賑わいに包まれる。駅を出た観光客の多くは、駅前にある嵐山観光の目玉スポットのひとつ、天龍寺に向かう。

夢窓国師による庭園で有名な天龍寺は、世界文化遺産ということもあってか、海外からの観光客も多い。嵐山を借景とした池泉回遊式庭園を眺めていると、英語や韓国語、フランス語など色々な国の言葉が耳に入ってくる。外国人観光客がこの庭園に抱く感想はどんなものだったのだろう。

天龍寺のすぐそばには縁結びのご利益で有名な野宮神社。もう少し足を伸ばせば保津川沿いを走るトロッコ列車の駅。さらに先まで足を延ばせば嵯峨野巡りということになるが、今回はここまで。レンタサイクルで嵯峨野巡りに向かう人々を見送りつつ駅へ戻る。

一日、沿線を巡り歩き、疲れた足を励まして最後に向かうのは嵐山駅構内、ホームの端にある「嵐山温泉」駅の足湯だ。駅員さんに声をかけ、利用料150円と引き換えにタオルをもらう。

ぼんやりと足湯に浸かりながら、出入りする電車を眺める。足先からじんわり伝わる温かさが心地良い。「もう一台後、もう一台後」と、帰りの電車はすっかり遅くなってしまった。

天龍寺の 庭園



嵐山駅ホームの端にある足湯



嵐山を借景にした天龍寺の庭園

広隆寺



広隆寺の目の前を通過する(2009年10月14日、江ノ島電鉄と姉妹提携をした嵐電。写真の電車は姉妹提携記念の「江ノ電号」)

西武線と私

電車と言うと、私には忘れられない光景があります。私が五歳頃の出来事です。冬の初めの柔らかな日差しが電車の窓いっぱいになり、その眩しさに目を細める私があります。その隣には父と女の人が座っていました。しばらく父の肩越しに、その女の人を見ては、目が合うと父の後ろに隠れる。そんなことを繰り返しながら、電車はいくつかの駅を通過して行きました。そのうち、その人が私にニコツと頬笑み、それを見て私は仏頂面のまま、二人の間に割って入り、座ったのです。

私の父は時代小説家の藤沢周平と言います。その時の女の人が、父が再婚した今の母です。それまで父と祖母の三人暮らしでしたが、母が来たことにより、我が家の生活は明るいものになりました。仏頂面で、あまりおしゃべりが上手ではなかった私も母を相手に、おしゃべ



イラスト・岡林玲生

りな女の子に育ちました。

幼い頃を清瀬で過ごし、その後小学生になって東久留米へ引っ越しました。東久留米は緑がとて多く、家の前に大きな林があり、父は飛んでくる野鳥を見ては楽しんでいました。駅に向かう途中には河原が続いていました。散歩の好きだった父にくっついて行き、父が小説の案を考えている間、シロツメクサで首飾りを作ったり、春には土筆を見つけて家に持ち帰り、母に料理してもらいました。自然が周りにたくさんあって、日々季節を肌で感じる事ができました。

私が小さい頃には父はよく上野動物園

に連れて行ってくれたので、電車に乗るのは楽しいことでした。

「展子、動物園でも行くか」と言う父の声を今でもはっきりと覚えています。大人に押しつぶされても、この時ばかりは父の足にしっかりとしがみついて、電車の揺れなどなんのそのという気分でした。帰りの電車はもうろん、疲れきって、立っているのもやつとでしたが……。

その後移り住んだ大泉学園もまた、緑が多く、駅から家までの三十分ぐらいの道のりは両側に桜の木があり、春には桜のトンネルができました。

父の作品には『山桜』や『花のあと』

など桜の花がたびたび出てくるのですが、この桜のトンネルが散歩好きの父のヒントになったのではないかと、ふっと考えたりします。

東北生まれの父が、上京して最初に住んだのが西武線沿線でした。緑や畑が残っている風景を父はとても気に入っていました。父の半生は西武線とともにありました。考えてみると、私も人生のほとんどを、西武線沿線で過ごして来ました。生まれた時も、学校も就職も、結婚相手まで西武線沿線で育った人でした。そういったことは全て、父の影響が大きかったのだと思います。父は、十二年前に大泉学園で六十九年の生涯を閉じました。西武線は私たち家族の思い出をたくさん乗せて今日も走り続けるのです。



文・遠藤展子
Nobuko ENDO

エッセイスト。1963年東京生まれ。時代小説作家・藤沢周平（本名・小菅留治）の一人娘。著書に『藤沢周平 父の周辺』『父・藤沢周平との暮らし』。現在、山形県鶴岡市に建設される「鶴岡市立 藤沢周平記念館」開設に向けての準備等、父・藤沢周平に関わる仕事に携わっている。



「テオ・アンゲロプス全集 DVD-BOX III
 <時空を超える旅>」KKDS-130
 「霧の中の風景」「蜂の旅人」「アレクサンダー大王」の
 3作品を収録。
 価格：17,640円(税込)
 販売元：紀伊國屋書店



写真協力 紀伊國屋書店

今回は、テオ・アンゲロプロスが一九八八年に撮った名作「霧の中の風景」を紹介する。筆者の独断であるが、テオ・アンゲロプロスは、現在存命の中で最も優れた監督であると思う。日本で最初に公開された「旅芸人の記録」から最近の「エレニの旅」に至るまで、好みの点での差はあっても、すべて名作、傑作ぞろいと言って差し支えない。アンゲロプロスの作品は、冒頭の作品に加え、「狩人」や「アレクサンダー大王」など、ギリシャの現代史を題材にした作品が多い。しかし、この「霧の中の風景」は、ファンタジックと言うにはリアルな映像が多過ぎるが、寓話的な映画であり、同監督の作品の中でもユニークなものと位置づけられる。

ストーリーをさらりと紹介するのは難しい。映画は、幼い姉弟が未だ見ぬ父がドイツにいると信じ、ギリシャから鉄道を利用し、ドイツに向かう途中の出来事を描いている。こう書くと「母を訪ねて三千里」的な話と思われるかもしれないが、まったく異なるのである。ギリシャとドイツは国境を接しておらず、この子供たちの父親はドイツに存在しないのであるか

鉄道と映画 — 27

幼い姉弟が出発した、旅——
 痛切なまでに美しい寓話的な映像詩。

LANDSCAPE IN THE MIST

「霧の中の風景」



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。

「霧の中の風景」に登場する鉄道は、今まで紹介した映画の鉄道と異なり、寓話上の存在である。しかし、導入部の駅プラットフォームの場面から始まり、待合室、列車内と数多く登場し、いづれも存在感が十分ある。特に駅舎は妙にも悲しく撮られており、この鉄道路線を通らなければ、幼い姉弟は目的地に到達できない、関門の役割を鉄道が果たしているような印象を与えている。現代映画の名作の一つであり、ご覧になることをお勧めする。

ら、父を訪ねる姉弟の行動は、子供たちが理想を追って苦勞する過程を象徴しているものと解釈される。言わば青い鳥を求めた子供たちの旅である。この旅で幼い姉弟は、偽善、死、暴力、愛、破局、希望の喪失などを経験し、やっと国境駅から川を越え、ドイツ側に到着する。ドイツに存在しない父は、当然いないが、そこで姉弟の求めていたものに会うことができたのである。川を越える際に、国境警備隊の銃声が響くので、この姉弟が死後に求めているものにたどり着いたと考えることもできるが、この映画の寓話的な展開を見ると銃声をリアリステックに捉える必要はないと思う。

アンゲロプロスの撮り方は、「狩人」や「ユリシーズの瞳」と同様に現実と非現実が入り混じっているもので、論理的にストーリーの展開を紹介することは難しく、個々のシーンに全体のストーリー展開の中で意味づけを与えることもやはり感心できない。監督自身が語っているように、個々のシーンは「厳密な意味を込めずにシナリオに組み入れる」(「作品完成時のインタビュー」DVD「霧の中の風景」付属パンフレットより)からである。確かに個々のシーン、例えば馬の死ぬ場面、巨大な彫刻の指が吊り上げられる場面、海を背景にした旅芸人との交流場面などが余りにも意味ありげで、そして美しいので、ついつい勘繰りたくなってしまうが、ここでは子供たちが全力を挙げて求めれば、存在しないものは得られなくとも、そのひた向きの努力は報われるという寓話的映画として見るのが素直であろう。もちろん個々のシーンが素晴らしく、アンゲロプロス・マニアならずとも楽しめることは言うまでも無い。



『高野山図絵 [高野聖山鳥瞰図]』
(昭和9 (1934) 年4月5日)
高野山仏具名産品商業組合発行
犬山の蘇江画室、観光社関西支社印刷



大正・昭和の鳥瞰図絵師
連載一第⑩回
吉田初二郎の世界



高野山図絵 高野聖山鳥瞰図・高野山鳥瞰図

文・藤本一美

text by Kazumi FUJIMOTO

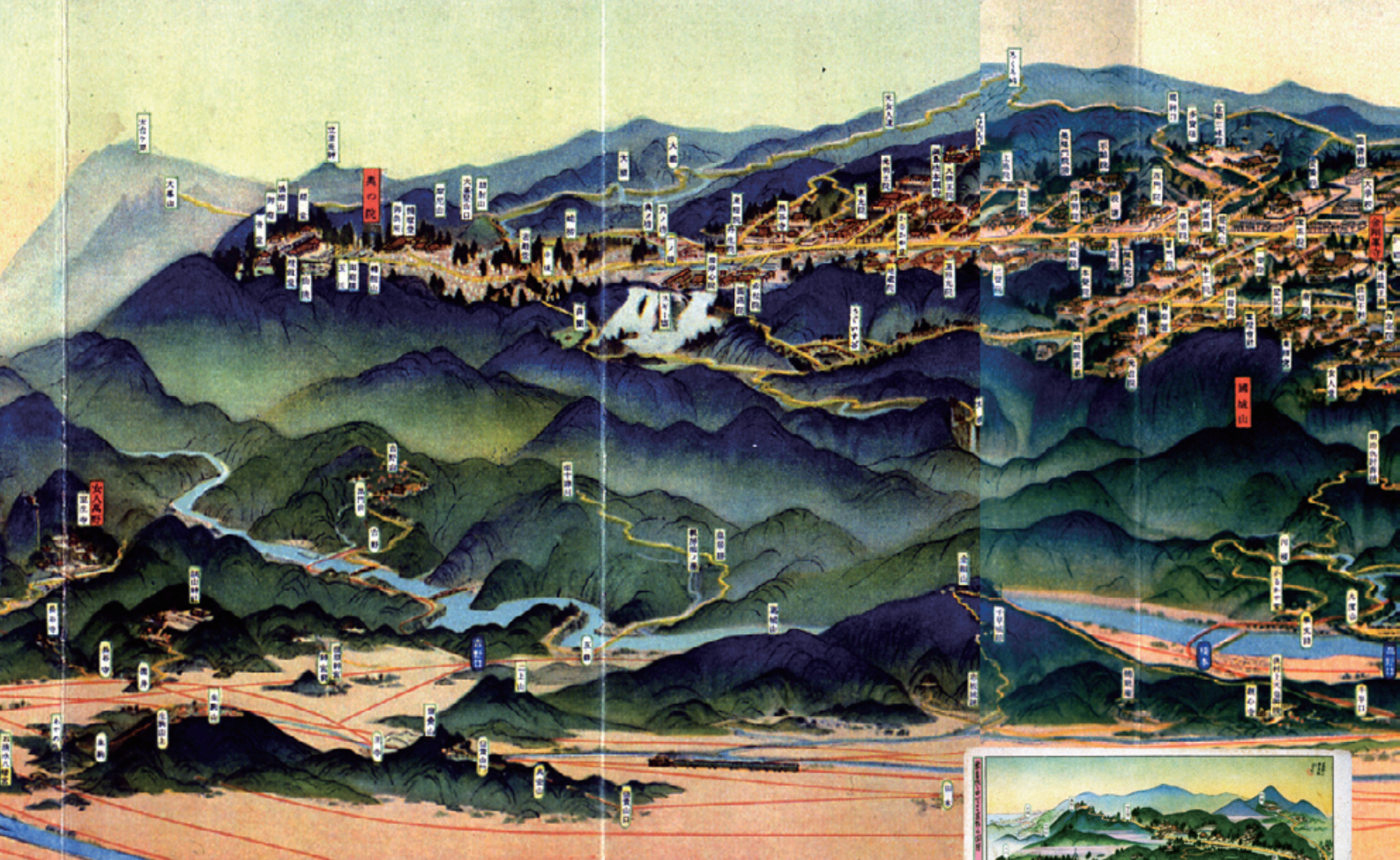
南海電気鉄道（南海電鉄）の前身は、明治十八年難波―大和川間を開業した阪堺鉄道に始まる。明治三十二年には新設の南海鉄道と合併。以後、四十二年に競合路線の浪速電車軌道、大正四年には同じく阪堺電気軌道を続々と合併。そして、大正十一年九月に大阪高野鉄道、高野大師鉄道を合併しているが、初三郎はその半年程前の二月に「高野電車治線名所図絵」を刊行している。

大阪汐見橋を起点として、住吉、堺、長野を経由して高野山麓の橋本に達する路線と高野山上の一大宗教・観光都市――平安初期の僧・弘法大師（空海）が八十六年、嵯峨天皇の勅許を得て開山した金剛峯寺を中心とした僧院、住宅、学校などを立体絵地図風に描画した作品である。

初三郎の「絵に添へて一筆」によれば、本図絵完成の志を立て、踏査が実現したのは、大正九年春のこと。

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。



『常喜院を中心とせる高野山図絵繪葉書』(昭和9年)

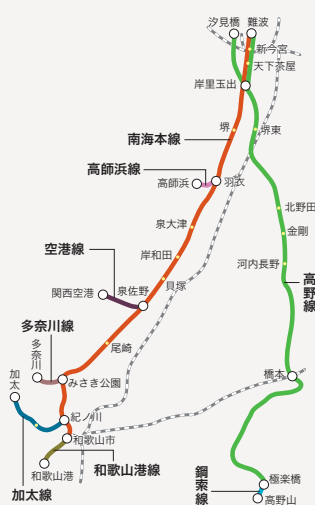


南海電気鉄道株式会社

Nankai Electric Railway Co., Ltd.

創業…明治18（1885）年12月27日
設立…大正14（1925）年3月26日
本社…大阪府大阪市中央区難波5丁目1番60号

南海電気鉄道株式会社 路線図



Fine & Bright
NANKAI お客様とともに

大阪府南部と和歌山県北部を基盤として、大阪の難波から和歌山・関西空港・高野山などを結ぶ南海電鉄。社名の「南海」とは律令制の南海道（紀伊国・淡路・四国）に由来する。南海線（南海本線と4つの支線を総称）、空港線、高野線（鋼索線含む）、全154.8kmの営業路線を702両の列車が運行している。グループは運輸、不動産、流通、レジャー、サービス、建設、その他の6セグメントから成り、「Fine & Bright NANKAI」一お客さまとともに、のスロガンのもと、企業としての社会的責任を果たし、各分野で堅実な成長を重ねている。

以来、二カ月を費やして絹本地地三尺五寸、横幅一丈六尺にわたる原画を完成した旨が記されている。

印刷折図・原画とも、その沿線の様子と山上都市の全貌がひしひしと伝わってくるが、橋本から九度山町、矢立を経て山上大門終点に至る延長線は、計画線として記載されているものの実現しなかった。

それに変わる初三郎作品が、昭和九年、弘法大師一千百年御遠忌記念出版の「高野山図絵」で、改訂版ともいえる本図である。

大正十四年三月に設立した高野山電気鉄道は、高野下―紀伊神谷間の開通に始まり、昭和七年には南海鉄道との相互乗り入れを実施し、難波―高野山間の直通運転を開始した。この高野山電気鉄道が、戦時中の合併分離を経て、昭和二十二年、社名を改め発足した南海電気鉄道の母体となり、現在の路線網に至っている。

よく見ると、極楽橋から高野山までの鋼索線もしっかり描画。乗車すれば高野山上への誘いの旅が待っている巧みな筆致である。また、鳥瞰図そのものが機密保護上スパイ扱いとなり、由良要塞司令部の検閲済印には暗い世相を感じさせるが、富士山や滝、電車など絵的に“遊び心”に満ちた楽しい図絵といえるだろう。



2010
33
WINTER
冬号

●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。