

## 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CO<sub>2</sub>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

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

# 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

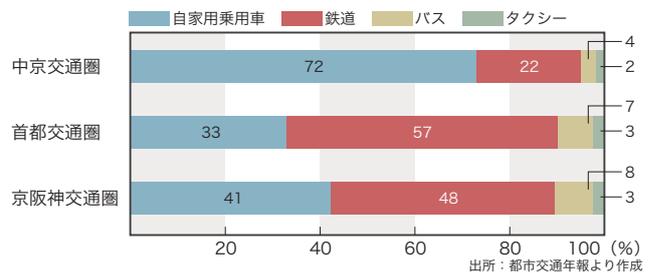
対的に車がよく使われる現状になっているということなんです。鉄道事業者のお立場からはいかがですか。

**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なんです。東京や大阪へ行く、「昼間でもこんなに乗っていらっしやるのか」「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。

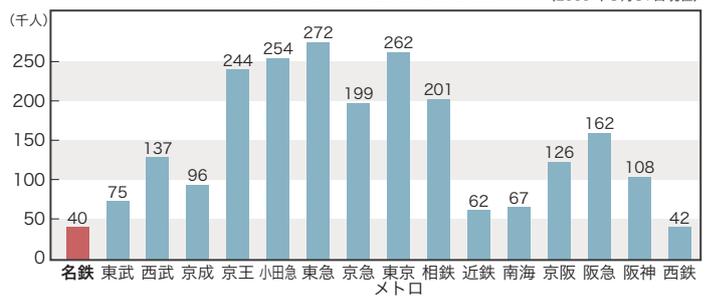
名鉄は約450キロの路線網を持っていますが、輸送人員は東京都市圏の1000キロ規模の鉄道とそれほど変わりません。これがわれわれの悩みでもあるわけで、非常に厳しい状況の中での経営となっています。

**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** インターモーターと言いますが、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、駅間は比較的短いのです。そのため特急主体のダイヤにするともに、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到達性

**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が、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。電車で徒歩で行ける

を高めています。ご利用になるお客さまにとつて可能な限り「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えます。

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こうと、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。

**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。

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ると考えています。

**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CO<sub>2</sub>の排出量は9対1くらい。ですから鉄道事業の本業を頑張っていたただけで、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上手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数値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けません。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けられて、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答える形で、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おう。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。

**森川** 郊外の住宅地が駅から遠いところに広がり、潜在的需要がある場所は

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、病院やデイケ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だ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きたいと思えます。

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、商業施設のライダ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

# 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しやいますが、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ーダル推進事業モデル」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い必要があります。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、名古屋市も「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です。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が発達して普及していきます。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。

**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進みます。環境負荷の軽減と少子高齢化社会への

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、これまでに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たく考えています。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。

