Vol. 59 秋号





公共交通が支える持続可能なまちづくり

[地域の活力を支える高松琴平電気鉄道]

季節の鉄道ものがたり
秋

儿

五年後の車窓

柴崎友香

りに実家に帰った。居間でのんびりし 有給休暇を利用して、彼女は久しぶ 「電車に乗りに行かへん?」 近くに住む甥が現れた。

彼女は思った。 体に誘われたのはおそらく初めてだと その子供だった。電車に乗ってどこか へ行くのではなく、電車に乗ること自 彼女には年の離れた兄がいて、甥は

立体を組み合わせて、と甥の説明を聞 に声をかけたのか彼女が聞くと、ヒマ く作品の材料になるらしい。なぜ自分 いてもよくわからなかったが、とにか 談をする、それを写真に撮って言葉と 勉強をしていて、動いている場所で筆 甥は、その沿線にある大学で美術の

そう、と甥は答えた。

確保した。 待って、大きな窓に面した、つまり通 の叡山電鉄には、十五年以上前に乗っ 常の列車とは反対に外側に向いた席を せっかくだから、と次の展望車両を たちは、展望車両に乗っていった。 たきりだった。小さなホームにいた人 京阪電車の急行に乗って終点で降 地上に出て乗り換える。二両編成

触を彼女は覚えた。原稿用紙のマス目 が印刷されたノートが、隣の甥から渡 ざって、初めて来たような不思議な感 ションが増えて変わったところが混 マの町並みは、懐かしいところとマン 列車が動き出す。流れていくパノラ

> された。 「どんな仕事をしていますか」

ばん古い記憶はなんですか」。

に気を取られた。 り、空が広々と見えてくると、そちら になったが、建物がだんだん少なくな するのはうしろに立つ乗客の視線が気 いながらも、彼女は答えを書いては渡 し、を繰り返す。無言でノートを交換 筆談というよりアンケートやなと思

葉が、車窓をかすっていった。 なって、うつくしかった。列車は木々 明るい緑と暗い緑のモザイク模様に のトンネルを進んで行った。伸びた枝 はまだ間があって、重なり合った葉が やがて、山の風景になった。紅葉に



◎日本民営鉄道協会とは? 昭和 42 年に社団法人として設立、平成 24 年 4 月 1 日付で一般社団法 人に移行、アダイの民営鉄道会社で組織されています。 鉄道の利便性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。

女は書いた。 别 の人生があ ったか

な 「行ってたら、

を背景に裸木の枝が作る複雑な模様が ていて、雪がちらついていた。重い雲 みがえった。真冬、受験会場に向かっ

十五年前の風景が、不意に脳裏によ

は甥に手渡され、

れた。彼女は、書いた。 目で追っていると、不安をひととき忘 「同じ大学を受けたことがあります。 きた。 身もフタもないなあ

浮かんでいた。迷路のようなその影を 「いっしょちゃう?」

なにか作りたかったのですか?」

著書に『次の町まで、きみはどんな歌をうたうの?』『わた

しがいなかった街で』『星よりひそかに』『きょうのできご

覚めても』で第32回野間文芸新人賞、14年『春の庭』で第

学大臣新人賞、第23回織田作之助賞大賞、10年『寝ても デビュー。07年『その街の今は』で第57回芸術選奨文部科 作家。大阪府生まれ。2000年『きょうのできごと』で

しばさきともか

と、十年後』など。最新刊に『パノララ』がある。

芸術学部

甥は初耳だと書いて返した。

合格していたが両親の反対もあって

かった。自分ができるかもしれないこ 作りたいというよりも、 商学部に進んだことなどに続けて、 彼

2

た。駅の周りを歩き、自販機で買った 終点に着いた。短いけれど、

探した お茶を飲んで、帰りの列車に乗った。

十五年後の車窓 四つの季節の鉄道ものがたり 秋

02

柴崎友香

INTERVIEW 公共交通が支える持続可能なまちづくり 地域の活力を支える高松琴平電気鉄道

コンパクト・プラス・ ネットワークのまちをつくる

04

●高松市長 大西秀人 TOP INTERVIEW

08

●高松琴平電気鉄道株式会社 代表取締役社長 地域における公共交通 b 方を考える

公共交通が支える地 域の活力

12

)高松市 市民政策局 コンパクト・エコシティ推進部 交通政策課長 板東和彦

)高松琴平電気鉄道株式会社 鉄道事業本部 運輸サービス部長 取締役 植田俊也)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 リーダー

20

TOPICS

ローカル鉄道演劇

で

地域の魅力を再発見する

●一般社団法人シアターキューブリック

代表理事/脚本家・演出家

緑川憲仁

45

22 持続可能な公共交通ネットワー -まちに溶け込む交通体系へ クの再構

●大阪大学大学院 工学研究科 教授 土井健司

みんてつだより

26 東武鉄道

特急「りょうもう」号「普悠瑪」デザイン車両を運行 江ノ島電鉄

阪神電気鉄道 台湾「高雄メトロ」と観光連携協定を締結

真鍋康正

普通用車両5700系が「ブルーリボン賞」を受賞 「けい太くんの電車の安全・マナー教室」動画を公開 京王電鉄

箱根登山鉄道株式会社 連載27 地方民鉄紀行

28

菊池御案内 連載図 大正・昭和の鳥瞰図絵師 吉田初三郎の世界

首都大学東京非常勤講師 藤本一美

30

3 MINTETSU AUTUMN 2016



特集: 公共交通が支える持続可能なまちづくり

[地域の活力を支える高松琴平電気鉄道]

ていただけますか 高松市の概要と現状を教え

拡散型から集約型まちづくりに転換

てきました。 で、四国の中枢拠点都市として発展し 大西 香川県の県庁所在地である高松 経済・文化などさまざまな面に 瀬戸内海との深い関わりの中

気にあふれていました。 最長級のアーケードを持つ街として活 あります。中心部には、全長約2・8 て中心市街地が形成されてきた歴史が 州と四国を結ぶ大動脈だったことか **畑にわたる八つの商店街があり、** 『口として発展し、高松駅を起点とし 昭和63年に瀬戸大橋が開通するまで 高松港を有する高松市が四国の玄 鉄道連絡線である宇高連絡船が本 日本

たというのが現状です。 になって人口減少が現実のものになっ 線引きを廃止しましたが、 化区域と市街化調整区域の、 外」での開発が急速に進んでいきまし と相まった道路網の整備により、 で市の人口は約42万人となり、 た。また、高松市では平成16年に市街 微増傾向にありましたが、 市街化区域の周辺部に住宅が立ち並 しかし、モータリゼーションの進展 「拡散化」 -成17年に近隣6町と合併したこと が加速していったのです。 結果として 平成27年 いわゆる 郊

-その現状から、「多核連携型コンパ

クト・エコシティ構想」を掲げ、 を見据えたまちづくりを進めていらっ 将来

れからどのようなまちづくりを行って 地域資源も豊かになった高松市は、 の合併は、その2年前に行われていて、 成19年5月でした。高松市と近隣6町 を見直しする時期でもあったのです。 0) していく必要がありました。また、 いくのか、目指すべき方向性を明確に 総合計画や都市計画マスタープラン 私が高松市長に就任したのは平 市

施設など資本の撤退は十分あり得ま これまでは、幹線道路を整備して郊外 は市民が不幸になる地域社会になりか た拡散型のまちづくりを継続していて にある中、 需要が縮小していけば、こうした商業 していくというまちづくりの方向性で したが、人口減少や超高齢化が進んで に駐車場を備えた大型商業施設を立地 んでいくという結果が出ていました。 に人口が減少し、超高齢化が急速に准 市の将来人口推計では、今後、確実 全体として活力が失われ、 しかも、 自動車での移動を前提とし 中心市街地は衰退の傾向 ひいて

約型に切り替えていく、 本最長級のアーケード街を有する八つ クト・ 市構造の考え方が「多核連携型コンパ これまでの拡散型のまちづくりを集 先ほども申し上げたように、 エコシティ」です。 目指すべき都 高松市の場 Н

います。

があり、 ネットワーク化していく「コンパク 複数の集積拠点を公共交通でつない 核として、そこに都市機能を集約して 昔ながらの「まち」をそれぞれ小さな 道(ことでん)やJRの駅周辺にある 再集約していく。 ト・プラス・ネットワーク」のまちづ いく。そうした大きな核と小さな核 施設や商業施設、 商店街を中心とした「中心市街地 ここを大きな核として、

公共交通利用促進条例の公布

くりです。

路線や本数が増えていく好循環 どんどん衰退してしまいます。 そのまま放置していては、人口 が便利であり、だからといって 大西 用へ切り替えていくのですね。 に変えていくため、 その悪循環を、利用者が増えて 減少を踏まえると、 の条例では、 自動車利用から公共交通利 「高松市公共交通利用促進 現状では明らかに車の方 を公布・施行しました。 高松市・市 平成25年9 公共交通は

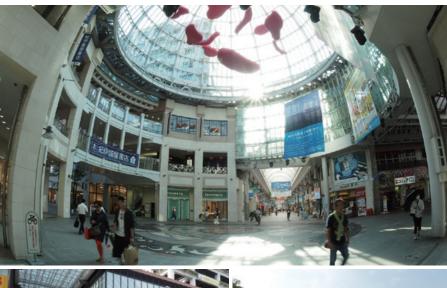
> 例の施行後、そういう意識がかなり浸 透してきたと思っています。 積極的に利用していただく。 経営努力をしながら利便性を向上させ 一般企業や市民には、 公共交通 実際、

また高松琴平電気鉄 あるいは居住人口を

果は非常に高く、 乗り継ぎ利用を促進するために、 大西 として、どのようなものがありますか。 施していましたが、これに市が80円を 補填して100円割引にしました。 ―この条例に基づいた具体的な施策 平成26年3月から電車とバスの 継ぎ割引を実施しています。 ことでんが20円の割引を実 乗り継ぎ件数が実施 相互



瀬戸の都・高松。JR 高松駅、高松港に隣接して大規模施設が立地する。







説から3割ほど増加しています。

りにも寄与していると感じています。 半額になるICカード がなかった高齢者の方々にも利用して り上げました。今まで公共交通には縁 割に相当します約1万6000枚を売 uCa」の販売を開始しましたが、現 の市民を対象に、電車やバスの運賃が いただき、 また、平成26年10月から、 市内在住の70歳以上の人口の約2 市としては、それだけ公金を投入 外出機会の創出や健康づく 「ゴールドIr 70歳以上

はないかと考えています。 きませんが、 が日本とは全く違うので単純比較はで 対する基本的な考え方や財源の入れ方 費やしていると聞きます。公共交通に 大西 は、予算の10%近くを公共交通施策に 公共交通の先進国であるヨーロッパで 0) 1500億円) 万円で高松市の一般会計の予算 施策に充てた費用は約1億500 これぐらいは投入してもいいので 平成27年度、 高松市も将来に向けて の0・1%相当です。 市が公共交通利用

公共交通施策に対する市民の関心

しても効果があるということですね。

と不満も生まれてくるものです。 多いのが公共交通でした。関心が高 市民満足度調査では、常に最も不満が 「満足」「やや満足」という回答が平成 公共交通の利便性の向上に対して 満足度が上がっているのも公共交

これら

の取り組みが一定の評価をいただいて には34・9%に上がっており、 づくり施策も進められています。 いると受け止めています。 21年に22・3%だったのが、平成27年 高松市では自転車を利用したまち

内でも有数の高さです。 通勤・通学に利用する人は7割と、 です。自転車は昔から利用率が高く、 盤の目状に整備され、雨が少ない気候 市内は平坦な地形で、道路も基 玉

げていきたいと考えています。 整備を進めて、鉄道やバス利用につな るいはサイクル&バスライドの駐輪場 換促進としても、サイクル&ライドあ 業を始め、自動車から公共交通への転 中心市街地におけるレンタサイクル事 こ便利都市の実現」を掲げています。 施策の一つとして「日本一のちゃりん 私自身の選挙時のマニフェストにも、

交通結節拠点となる新駅を設置

-ことでんの新駅整備も計画されて

くりを加速させていきたいと考えてい

いますね。

大西 平成20年から毎年実施している も上がっているのではないでしょうか。

取り組みに着手しています。 形成計画」に基づき、ことでん新駅 月に策定した「高松市地域公共交通網 化再生法の改正を受けて、 なハード整備もより充実させていきた 設置やバス路線の再編などの具体的な いと考えています。地域公共交通活性 交通の利用を促進するとともに、必要 大西 ソフト施策の展開によって公共 平成27年3

市民の関心の高さがうかがえま

向上します。また、仏生山駅付近に 鉄道利用とともに、この新駅を乗換駅 クト・プラス・ネットワークのまちづ むこのエリアを基幹軸として、 ことで、地域内交通の利便性は格段に 心地の一つです。新駅の設置や複線化 商業施設などの都市機能が集積した中 駅前広場の整備を行う予定です。こう も大きな目的です。 とする、鉄道とバスの結節機能の強化 間の2カ所に設置します。 沿線住民の により鉄道が幹線軸として強化される 充実にも取り組んでいるところです。 ダー交通やコミュニティ交通の確保 通結節拠点としての役割が果たせるよ 三条駅 - 太田駅間と太田駅 - 仏生山 完成を目指しており、新駅の整備が進 した結節拠点からの各地域へのフィー 特にこの沿線は、 ことでんの新駅は、駅間隔が長い、 高松市新病院(仮称)が2年後の 高速バス乗降場などを兼ね備えた 現時点でも住宅や 新駅が広域的な交 コンパ

[地域の活力を支える高松琴平電気鉄道]

ネットワークの再構築に向けた合意形 者であると認識しており、 内の公共交通の一大グループです。行政 でんはどういった存在なのでしょうか。 としたまちづくりを進める中で、 としてもしっかりタイアップすべき事業 鉄で、しかもバスやタクシーも持つ市 大西 高松市内に3路線を運行する民 -高松市がこうした公共交通を基軸 公共交通

ることは非常にありがたいと考えてい 多くの部分で一致し、利用促進の施策 す。それが市のまちづくりの考え方と もって経営改革に取り組まれていま 持つだけに再生後はかなりの戦略を の推進に協働して取り組んでいただけ 特に、企業として経営破綻の経験を

成も比較的スムーズに進んでいます。

たからこそ実現できた施策です。 援も、IruCaというベースがあっ 割引や高齢者に対する公共交通利用支 したのも大きかったですね。 「IruCa」システムを導入 再建の際に、 いち早くIC 乗り継ぎ

者は廃止するしかありません。 わらず、日本では民間企業としての経 営を求められ、 共」としての交通機関であるにもかか 意識した経営戦略を採ってきました。 ―ことでんも再生後はまちづくりを 鉄道や路線バスはそもそも 収支が合わないと事業 公公

方、私が素晴らしいと思ったのが

思っています。 うのは、やはり厳しい状況があります。 の財源だけで公共交通施策の充実を賄 ば、ことでんの複線化事業など、 りますが、例えば高松市の場合であれ などが採用され、環境は変化しつつあ に対する足を公共が責任をもって確保 通は福祉施策の一環であり、 フランスのストラスブールで、 関係方面に改善を求めていきたいと している。日本でも「上下分離方式 わが国でも、 必要な財源が措置されるよう、 もう少し公共性が評価 交通弱者 公共交 地方

魅力ある国際都市を目指・

は広がっていますか。 て、 商店街の再生を果たした「丸亀町 高松市ではまちづくりの一環とし が有名です。 その後も賑わい

郊外型のライフスタイルを送る若い世 まざまな形で魅力づけをしていけば 中心市街地に人通りが戻りつつあり、 子連れが戻ってきました。商店街もさ よって、ベビーカーなどを使用する親 から実施している自転車の走行規制に 全国でシャッター商店街が増え続ける 周囲の商店街にも効果が波及していま 大西 はい。丸亀町商店街が牽引して しても誇らしく思います。また、 商店街ではアーケード内で平成24年 往年の勢いにはかないませんが、 成功しているモデルとして、 丸亀 市と

> るという手応えを感じています。 代がまちなかに帰ってくる可能性があ

です。 の仕事を投げ打っている」あるいは た厳しい声も多く、 方向にようやく歩み出したという認識 や超高齢社会が理解されるまで時間 大西 今はまだ20~30%で、そちら 「人口を増やすのが市長であり、 郊外を切り捨てるのか」などといっ 私が最初に提案したときには 将来的な人口減少 本来

それがようやく理解されるようにな 取り残され出歩かなくなってしまう。 きる、そうでなければ高齢者が郊外で 人が中心市街地に来る利便性を確保で これらの取り組みと、現在、 公共交通が充実すれば、郊外に住 公共交通の重要性やコンパクトシ への理解が進んでいます。 施策を

まいます。 度だと生産性が低下してコ ります。 6割ぐらいの進捗状況にな 具体的に動き出せば、 行う「立地適正化計画」 進めている居住と都市機能 ストばかりが高くなってし 産性を維持できます。低密 に係わる誘導区域の設定を 集約密度を上げれば牛 人口が減少して 活力を維持する 5 が

コシティ構想は、どのあたりまで進ん でいるのでしょうか。 現段階で高松市のコンパクト・エ

かかりました。

す。また、新駅設置や複線化による交 適正化計画」に求めていくつもりで 組みが必要であり、 けると思います。 とまちづくりの意義を実感していただ ためには新たな線引きで集約させる仕 通網の再編で、 市民の方々にその効果 それをこの「立地

リエイティブな部分に価値を見いだし ができるか。量的拡大だけの豊かさを 求めるのではなく、質的な豊かさやク 到来してくる中で、 させていきたいと考えています。 ス・ネットワークのまちづくりを加速 力いただきながら、コンパクト・プラ を失わず、市民が心豊かに暮らすこと ていくー 人口減少・少子超高齢化が本格的 -市民や企業の皆さんにご協 いかにまちが活力

高めていきたい。それだけの可能性は 松あり」と言えるような都市の魅力を 十分に秘めていると思っています。 世界に対しても「ここに高





SURIN_KOEN_STATION

地域における公共交通のあり方を

考える

高松琴平電気鉄道(ことでん)は、平成 18 年に

全国初の民間による鉄道再生を果たして以降、

鉄道の利便性とサービス向上に努め、地域からの信頼を回復してきた。

高松市が新たなまちづくり構想を示し、公共交通の重要性が高まる中、

平成26年6月、再建後2代目となる真鍋康正社長が就任した。

新体制で、地域における公共交通のあり方や意義を改めて見直し、

「ことでんブランド」を地域全体へ浸透させるべく、

さらなるサービス向上と公共交通体系の強化に取り組み、

まちの活性化の一翼を担う。

真鍋代表取締役社長にお話を伺った。

文◎茶木 環/撮影◎織本知之/写真提供◎高松琴平電気鉄道株式会社

Tasumasa MANABE 代表取締役社長 代表取締役社長

どのようにご覧になっていましたか。 真鍋 高校まで高松市内に住んでい したが、それまでことでんについては、 -平成21年にことでんに入社されま 新生ことでんを地域に発信

支えていこうと決意して、 返したい、ことでん再建に懸ける父を れまで仕事で学んできたことを地元に ないかと考えるようになりました。そ さまざまな可能性を秘めているのでは きが生まれて、 世代の興味が地方に向かい、 込んでいきました。そうした中、若い ちょうどその頃で、景気が急激に冷え 思っていました。しかし、 に言って「そんなに簡単に再生できな に取り組むことになりましたが、率直 父(真鍋康彦前社長)がことでん再生 たときに、香川日産自動車社長だった 京で大学を卒業して、経営コンサルタ は相当なものだったろうと思いました。 した。これには本当にすごいと驚きま んは矢継ぎ早に施策を打って、 ントとして事業再生などを手掛けてい イメージは持っていませんでした。 スを使って通学していましたが、いい て、中学、高校とことでんの電車やバ したし、ここに至るまでの社員の努力 リーマンショックが起こったのは、 再び破綻するのではないか」と 私も地方の公共交通は 新生ことで 高松に戻り 新しい動 、黒字化 東

ことでん入社後は、お客さまに対す

していると強く感じましたね。 いただく」姿勢のサービス業にシフト ることに改めて驚きました。

えていくことも私の大きな役割だと思 いました。 たことでんを地域の方々にしっかり伝 いる方が多かったのも事実で、再生し から、昔のままのイメージを持たれて 一方で、再生してまだ3年目でした

捉えられましたか。 した。この節目についてはどのように -平成23年に開業100年を迎えま

ミュニケーションをとって、 乗らない地域の方々ともしっかりとコ ことが、一つの大きな課題であると老 を支える企業の姿勢に変える。 囲気をさらに変えていきたいと思いま えました。 んブランド」を地域に浸透させていく した。お客さまへの対応はできている 100周年を契機に、 もう一歩先に進んで、 地域全体 社内の雰 「ことで 電車に

トを1年かけて準備しました。 わったことを知ってもらう記念イベン U へ」をスローガンに、 100周年の「百」と「HIYAK (飛躍)」を掛けて、 「再生から飛躍 ことでんが変

写真展」の開催です。 くか。その一つが「ことでん百年目の い人たちに、 感じない、ことでんに興味も関心もな 電車に10年乗っていなくても不便と 何をどうアピールしてい 展示した写真

ることでんの姿勢が劇的に変化してい 「乗って 域の方々にしっかりお伝えしたいと考 姿を通して、 た。 えたからです。 かしているのは人である」ことを、 ない車両工場と、そこで働く技術者の 普段お客さまの目に触れることの として出版されることになりまし 後に写真集『ことでん仏生山 「鉄道の安全を守り、

があったと思っています。 と触れ合っていく。「最近のことでん のないところでも、 環境も整え、電車やバスとは直接関係 用されてこなかったキャラクター「こ は何だか面白い」というイメージを発 とちゃん」のグッズをつくり、 も開催しました。それまでそれほど活 ではロックバンド レトロ電車の特別運行や仏生山工場 定着させることでは 「くるり」 地域の多くの方 一定の成果 のライブ S N S

まちに人を集める鉄道の機能

います。 真鍋 のサービスを提供しているのでしょ 自転車や徒歩を組み合わせて移動して 基本的な移動手段としながら、 のまちでも、トラムなどの公共交通を イメージが強いのですが、 協働が重要になっていますね。 ト・エコシティ構想」は、ことでんとの の地方都市を見ると、高松より小規模 高松市の「多核連携型コンパク 日本では地方は車社会だという 市民がそれを望み、 ヨーロッパ 行政がそ ・それに

> ちを望んでいるのか、 ばならないと考えています。 方々としっかり対話をしていかなけ く私たち公共交通事業者も、 高松市の「多核連携型コンパクト 高松市でも、 市民がどのようなま 行政だけではな 市民

地 動

思っています。 のため、個別にサービスを提供してい グループの主力ですが、バスは別会社 エコシティ構想」については、 ていきたいと思っています。 の連携などを含め、電車とバスの乗り できるだけのことをやっていきたいと 大いに賛同していますので、 もこれからの地方都市のあり方として 利用しやすい環境を早急に整え われわれの責務として、 今、 電車とバスが当社 協働して 私自身 ダイヤ

の拠点となります。 構想は複数の集積拠点を公共交通 ことでん沿線の駅もそ 現在、 主要駅の役



100 周年記念ラッピング電車「ことちゃん ひやく号」。



割分担はどのようなものでしょうか。

市地域公共交通再編実施計画」では、 になるだろうと思います。また、 駅が南部の核として機能していくこと 増え、人口が密集しています。 設されています。現在、この仏生山駅 地となっています。 から瓦町駅までの中間地域に、 完成予定で高松市新病院 仏生山駅があり、その近辺に2年後の 琴平線には、当社の車両工場を置く オフィスあるいは商業の中心 (仮称) が建 住宅が 仏生山 「高松

高松の人たちは「まち

のエリアを、 からJR高松駅も近い高松築港駅まで 路線が乗り入れる瓦町駅があり、そこ 真鍋 ことでんのターミナルとして3

きつつあるんです。これは地方都市で きたことで周辺に分譲住宅やマンショ あることも理由の一つですが、駅がで ン、アパートが建ち、 一珍しいケースだと思います。 新しいまちがで

ショッピングセンターが

なっています。

大きな

レ フラットな地形で雨も少なく、 両方でしっかり結ばれているのが理想 中心部と郊外部が公共交通と自動車の 集める機能があると思うんです。新し だと思います。それに、 た。それに対して、鉄道はまちに人を い日本の地方都市のあり方としては、 インの運行や、 用に適している。当社もサイクルト 高松市がスプロール化していく過程 道路はまちを広げることに機能し 各駅に駐輪場を設置 高松は非常に 自転車

> 様な移動手段のあるまちというのが ています。 高松市が目指すべきまちの姿だと思っ しています。自転車も組み合わせた多

駅

が整備されることに

この中間地域に二つの新

に転換して開業されました。 FLAG」は百貨店からテナントビル -ターミナルである瓦町駅の「瓦町

機会は、 真鍋 外のお客さまが電車に乗る目的を提案 う。そうだとしたら、 コンのワンクリックで洋服も本も翌日 しなければならない。 ための移動手段として鉄道が使われる には家に届く時代です。買い物をする ルに変えようと思いました。今やパソ ではなく、当社が運営するテナントビ たとき、 瓦町駅にあった百貨店が撤退し これからも減っていくでしょ 次の百貨店を誘致してくるの 当社は買い物以

さまの消費動向や嗜好の変化に柔軟か ワンフロア入ってもらいました。 びの場を提供しています。市役所にも ています。 の駅のあり方を示していきたいと思っ 目的を含めて幅広く提案し、これから つ迅速に対応しながら、買い物以外の グッズなどの買い物、 ントが入居しており、 瓦町FLAGには約100店のテナ 健康づくりや学 ファッションや

の仕事に対してもいい影響が出ると老 真剣に向き合って考える経験が、 積極的に取り組んでいます。 当社の地域開発本部という部署が 消費者に 鉄道

鉄道や駅

乗降客数が年々増加して

開業した綾川駅があり、

促していくことが私たち さらに向上させ、移動を

仕事だと考えています。 琴平線には平成25年に

でいただくか。

利便性を

かに「まち」へ足を運ん アにお住まいの方々にい なっています。このエリ

気の目標を立てたのです います。当社でも少し強

それを上回る数と

お客

運営も商社にサポートしてもらい

えています ·瓦町FLAGの開業で、

かったりしています。 校生が大勢集まって、 方になると、瓦町FLAGの屋上に高 という気持ちが強かったんですが、 つくることができました。 い思いに時間を過ごす広場的な場所を 変化はありましたか。 お茶を飲んだり、 人で賑わう瓦町を取り戻したい 若い人たちが思 スマホ画面に向 おしゃべりした

子供に合わせた低い目線を意識するよ 車掌が例えば接遇やドアの開閉など、 は鉄道にもいい影響があって、 供連れのお客さまが増えてきた。それ て鉄道に乗ってくださるお客さまや子 えました。すると、 と、テナントに子供用品の専門店を揃 ングモールがファミリー層を集客してい また、地方都市では郊外のショッピ まちにファミリーを呼び戻そう ベビーカーを使っ 駅員や



100 年記念イベントで開催した仏生山工場ライブ 「くるり×ことでん」。

るはずです。移動というのは単

今までにない移動の価値があ

るようになり、客層が多様化してい まがメインになりますが、ファミリー かれている部分も大きいと思います。 るという手応えはすごく感じます。 やシニアの方々が電車に乗ってくださ 当社の路線は通勤・通学のお客さ

11

必要なのは利用者と対話し続けること

を目指されていますか。 次の100年はどういう100年

ものを一切やらなかったんです。 は「百年史」とか「回顧展」みたいな そういう意図もあって、100周年で えなければならないと思っています。 もわれわれはこれからの100年を考 歴史は尊重しますが、それより

動するわけですから、そこには何かし 外に出掛けなくても買い物ができた ても仕事やミーティングができたり、 動することの意義が昔とだいぶ違って に増えている。それでもやはり人は移 いると思うんです。物理的に離れてい 急速に時代が変化していて、 移動しなくてもできることが格段 人が移

だけ楽しく幸せに過ごしても えなければいけないと思って らうかということを、常に老 なる手段だと思われています。 かし、その移動時間をどれ

うになりました。サービス業として磨 います。

切っていきたいと考えています。

必要なのか」ということを何度も問 関とはどういうものなのか。そのた するのが、交通事業者の仕事だと思 にとって一番快適な移動手段を用 ています。 と対話を続けていくしかないと考え い直しながら、 めには「鉄道は必要なのか」「バスは います。地域に本当に必要な交通機 のですが、その時代ごとに、 り方というのは全く想像ができな 100年後の高松市の公共交通 利用されるお客さま

高松を多様な文化が生まれるまちへ

はどのようなまちですか。 ―ことでんが目指す理想的なまちと

移動がほとんどで、歩かない。子供も とだと思っています。地方都市では車の は、まちにとって公共交通と同じぐらい 大事なのは、ちゃんと歩いて暮らせるこ だと思います。実は私個人として 一つは、 「健康でエコで安全なま

また、

私の同級生が中心

体力がつきにくかったりもしま

す。

必要で、そのために公共交 まず歩いて暮らす習慣が

通を有効な手段として機 能させていく。公共交 通によって暮らしの 写真集『ことでん仏生山工場』 質をより高めてい く方向に、われ わ は舵

> もっと意識されなければいけないと思 都市のみで成立していたと思うんです と、文化的な厚みが増してくる。それ 多様な文化が生まれます。 造になってしまう。 非常に便利ではあるけれど、子供や学 ということです。車で移動するまちは これまで多様性は東京や大阪などの大 が車も自転車も公共交通もあるまちの 大きな特徴になってくると思います。 多様な人が集まることで、 もう一つは、文化的に多様性がある 地方都市の多様性もこれからは 車に乗れない人を排除しがちな構 あるいは車を所有していない人な 高齢者、障害を持った方、 そうする まちには 旅行

演劇を上演したら、県外からもたくさ 車内で『ことでんスリーナイン』という んのお客さまがお越しになりました。 当社で、 昨年秋に琴平線を走行中

から多くの人を集めるこ るからこそ、広いエリア に開かれた移動手段があ 共交通や徒歩という万人 そらく車のまちでは成立 ら人が集まってくる。 ているんですが、 アックな古書店を営業し 部で完全予約制のマニ しにくいと思います。公 全国か

> テーマになってくると思っています。 がちなマイナーな文化を大事にする とができる。車中心の社会で忘れられ 「文化的な厚みがあるまち」 が二つ目の

思っています。 られるまちをつくれるのではないかと 味嗜好を持った人たちを文化的に集め の人口集中地区と同じくらいの規模 くるようになりました。人口も高松市 中からアートが好きな若者が集まって ゲンハイム美術館ができてから、世界 ちです。私はスペインのビルバオとい るまち」――世界中からいろいろな趣 松市もそういった「文化的に特徴のあ うまちがとても好きなんですが、グッ 高松市は、規模の割には元気があ まち中をトラムが走っている。高 文化・芸術に対する意識も高いま

値を高めながら、高松市のまちづくり の一翼を担っていきたいと思います。 続け、地域の公共交通機関としての価 そのためにも、 当社も一層の努力を



REPORT

[地域の活力を支える高松琴平電気鉄道]
 特集:公共交通が支える持続可能なまちづくり

地域の活力をえる

その構想と計画、それぞれの取り組みを紹介する。との構想と計画、それぞれの取り組みを紹介する。お共交通網の再編と地域活性化がカギとなる。人々のライフスタイルに変化を促し、人々のライフスタイルに変化を促し、集約型の都市構造を目指す高松市のまちづくりでは、集約型の都市構造を目指す高松市のまちづくりでは、集が型の都市構造を目指す高松市のまちづくりでは、

写真提供◎高松琴平電気鉄道株式会社文◎茶木 環/撮影◎織本知之



特集: 公共交通が支える持続可能なまちづくり

[地域の活力を支える高松琴平電気鉄道]

■高松市の将来人口



商業施設等の建設、 化区域と市街化調整区域の線引き廃止 急速に進み、低密度な市街地が広がる。 でいる。 平成16年5月に実施された市街 市においても、 市民の生活は車に大きく依存してお 旧市街化調整区域での居住や 全国の地方都市同様、 都市機能の拡散化が進ん 郊外部の宅地化が 高松 約21万人が生活している。

km² VZ

市全体の人口の半分に当たる

れている。人口集中地区である面積約 べてコンパクトな規模でまちが形成さ 岐山脈に接しているため、

他都市に比

は約42万人。 ある高松市は、

北側は瀬戸内海、

南は讃

面積約375

人口

多核連携型コンパクト・エコシティ

高松広域都市圏パーソントリップ

[国経済の中心地であり、

中核市で km²

コンパクト・エコシティ」。 タープラン」に基づき、 た目指すべき都市構造は した交通システムを併せ持つ都市を目 人と環境にやさしい公共交通を基 大抑制によるコンパクトな都市構造 平成20年に策定された「第5次高松 点への都市機能の集積と市街地の拡 総合計画」と「高松市都市計画マス 高松市が示し 「多核連携型 大小の複数

また、その施策の柱として平成22年

がなく、 适 ている点で、 やバスなど公共交通利用に大きな変化 くに増えている。興味深いのは、 平 用 スタイルが「車を利用する歩かない が平成 成24年には67・7%と、 査による交通分担率では、 にシフトしていることが分かる。 徒歩や自転車が大幅に減少し 元年はい 全体として市民のライフ 46%だったのに対 1.5倍近 自動車利 鉄道 生.

共交通が充実することにより、 などのサービス低下に陥っている悪循 いく」と高松市市民政策局 あるまちづくりの形成にもつながって わ 環を好循環に変えることができる。 を公共交通利用に転換できれば、 交通政策課長は語る。 に住んで健康的に歩いて生活する活力 1300台に相当する。 % 高松市の場合、 は自動車台数に換算すると約 環境に配慮したまち、 自動車の利用率 車による移動 の板東和彦 人がそこ 人で賑 減便 公

ジウムの開催などを行ってきた。 ミュニティバス導入への補助、 には 松」の実施や都市交通に関するシンポ 通行を禁止する「カーフリー 社会実験、地域コミュニティによるコ ライドの新ルートに向けたバス運行 まちなか循環バスやバス&レー 計画を具現化する取り組みとし 自動 デー

既存の交通基盤を有効に活用した公共 交通体系の再構築に取り組んでいる。 公共交通利用促進条例」 を制定して

域を活性化する公共交通事業者

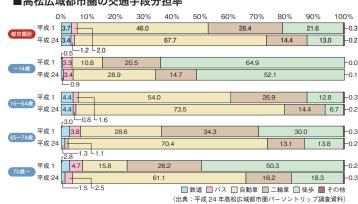
事再生法適用を申請した。 線を持つ高松琴平電気鉄道 間による鉄道再生を果たしたのは4年 が原因で経営難に陥り、平成13年に民 4カ月後の平成18年3月。 んとして新たなスタートを切った。 ところで、 は、 破綻した子会社への債務保証 高松市内に三つの鉄道路 新生ことで 全国初の民 (ことで

者も順調に推移している はいらない」との厳しい声も出 悪さで心が離れていた沿線住民から 経営破綻した際に問いかけたことでん 「ことでんはいるか、 降は、 「電車は残してほしいがことでん 抜本的な経営改革を行った再 乗客サービスや駅員の態度 地域の信頼を取り戻し、 いらないか 利

「高松市総合都市交通計画」 を

さらに平成25年9月には、 「高松市

■高松広域都市圏の交通手段分担率



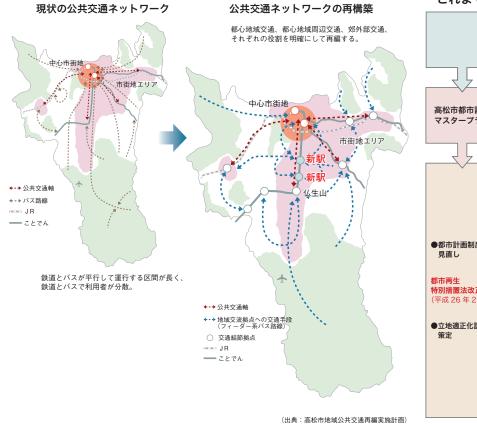
いる。 は異なり、 域カード」としての役割を年々高めて に電子マネーサービスを開始し、 実験を経て、平成19年8月から本格的 のICカード乗車券として導入した 存在は力強い 通事業者としての責務を果たし、 I r 特に平成17年2月に電車・ u C a 輸送のみに徹していた再生前と 地域の活性化を担う公共交 は、翌年に行った実証 、ス共通 地

かかっている。 るまちづくりを推進する中で、 スを有することでんに大きな期待が そして高松市が公共交通を基軸とす 鉄 道

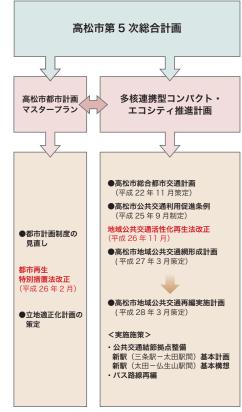
こうした期待に対し、

「高松市によ

■公共交通ネットワーク再構築の基本方針



■公共交通ネットワーク再編に関する これまでの流れ



事業 ま Ō 長 ŋ にとっても追 ٤ の植 本部! 期待に 市 ことでん鉄 や市民 田 運 俊也 輸サ お応 えし の皆さ い風 取 ビ 締

るまちづくり構想は当

、鍋康正社長 が平 成

より 26年に就任してからは 語 輸サ るよう 戦をさせてくれ 早くなり、 ĸ ・ビス 若い世 実務を担う社員たち 部の平尾仁志リー る 代に と鉄道事業 社 内 0 決断 タ

市

長

が

多

核連携型コン

パ

クト

 \neg

テ

1

接

理

一解と協力を呼び掛け を目指すことを含め、

たという。

市

民 エ 秀

て市内各所で説明会を開き、

大西

は 意欲を語 沒 道

もさまざま

活気づいている。

ことを明確に

に示した。

松市は、

この条例

0

制

定に当

高松市 市民政策局 コンパクト・エコシティ推進部 交通政策課長

Kazuhiko BANDO

共交通利用促進条例の制

等で構成する総合都市計画推進協

議

る

のでは

なく、

交通関係 行政

0

市民団

体 決

条例

の内容が

Ŕ

が

方

が的に

や議会とも素案につ

V

て議論し

て、

公共 としている。 便性を高 共交通の収支を改善してサ そして、 一交通体系を確立することをその 高松市公共交通利用促進条例 交通の \emptyset その 利用促進を図ることで、 市 実現の 民生活の基盤となる公 ため に Ì -ビスと 市 は 目 利

利用 動車 公共 事業者は従業員 りを推進するとともに利用 共交通の維持・ 施策を実施し、 効 上利用· (交通 する 率化と利便性向上に努め を 利 用を促 控えて公共交通 4者の協働が必要であ 公共交通事業者は 改善が可能 への啓発活動を行っ 市民 心を積点 は 促進に係 なまち 過度 る。 極的 づく 0) 事 7 般

数

11

は

明す を実 促進 円 地 れまで20円割引だっ 「見える形で進めた」 0 制定後半年 域 電車 施策も、 例 、と合意形成を重ねてきたことを説 0 電車とバスを乗り継ぐと、 、理念を踏まえた公共交通利 バ ス 一足らず 早い段 (乗り継ぎ割引拡 たところを市 0 階で行わ ٤, 成26 板東課 年3月に n 大制 た。 が 長 度

特集: 公共交通が支える持続可能なまちづくり

[地域の活力を支える高松琴平電気鉄道]

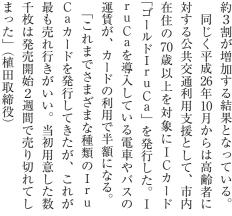




ことでんの始発駅である高松築港駅。琴平線と長尾 線が発着する。200 m西に JR 高松駅がある。



市内在住の70歳以上を対象に発行する「ゴー



路線バスが発着する高松駅バスターミナル。下段右の「まちな

かループバス」もここから発着する。

の差額分は市の財源からの補填となる。 賃が7~8%割引となる「シニアI 初年度は初期費用が約1000万円 割引と同様、 uCa」を発行していたが、 差額補填が約3900万円となった。 ことでんでは65歳以上を対象に、 ゴールドIruCa利用 乗り継ぎ 運

率で平成元年と平成24年の自動車利用 分担率は、65~74歳で28・6%から70 高松市の特徴だ。先の交通手段分担 高齢者に自動車利用が多いの 75歳以上で15・8%から

%に、いずれも数倍

段がそのまま車となっ ている」(板東課長) る人はあまりいなかっ 65歳以上で車を運転す 平成元年当時は 免許保持者が高 主な移動手

高松琴平電気鉄道株式会社 鉄道事業本部 運輸サービス部長 取締役

Shunya UETA

円のポイントが付加されたシニアIr

J R

以上の人が免許を返納した場合、

1万

カードになじめないという高齢者が少 発行する制度を開始した。また、 u CaあるいはICOCA

Dの作成など、

啓発活動を行っている

た公共交通の乗り方教室の開催やDV

なくないことから、

IruCaを使っ

13・4%から4・2%と0・8ポイン 定前の平成24年と制定後の平成27年で の公共交通利用は増加傾向を見せてい 市内の公共交通利用率は、 れらの施策が功を奏し、 条例制

事業者では難しい投資や調整を支援

ト上昇した。ことでんの利用人員数

者にならないよう、 来的に移動する手段を持たない交通弱 高松市では、 こうした高齢者層が将 高齢者福祉の観点

からも公共交通の利用を積極的に促 平成26年7月には、



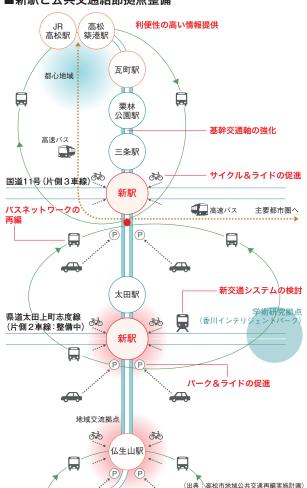
三条駅-太田駅間に整備される新駅は、高速道路と結節する立地にある。

ている」と話す。 ープバス」 は、

成27年10月にスタ 街、 循環バスの再編も行われ 病院、 公共施設などを経由 中心市街地の駅や商 トした ている。 「まちなか 平

買

■新駅と公共交通結節拠点整備







鉄道の利便性を高めるため、駅舎のバリアフリー化やサイクル&ライドの駐輪 場整備が進められている。

平成25年から平成27年で5%上昇

役も も乗客が増えないという話もよくある と語る。 徐々にご理解いただけていると思う が大きな要因となって、 向きに取り組んでいることを、 公共交通を基軸とするまちづくりに前 実施のスピードや内容からも、 施策の効果について、 当社の場合、こうした行政の支援 「地方鉄道の場合は運賃を下げて 方で、 ことでんの植田取締 好調に推移し 板東課 市民に 市 長

用を開始している。 填を行っていた。 競合しており、 計画を上回り、 しているもので、 て、 テップバスを導入し、 人に増加している。 使用されている4台の車両のうち

分を、

行政が公的な支援の枠組みでサ

ポートしていく考えだ。

というように、

事業者同士の調整や新

たな投資など事業者単体では難しい部

な自立を想定している」

(板東課長)

が補填しているが、

事業者の将来的

のためのサービスを実施している。

|年間約400~500万円程度を

ービス券を発行するなど、

利用促

進

補助を得て32人が乗車できるノンス 台は高松丸亀町商店街振興組合が国 い物をすると、 なバスは観光客にも人気が高 同組合では高松丸亀町商店街 購入額に応じて乗車

平均の利用客数も約15人と当初の運 の巡回路線バスが統合して共同運行 このバスは運営主体の異なる3路 東西双方向に約40分おきに循環す 今年に入ってからは 市がそれぞれに赤字補 共同運行後は、 それまでは重複して 1 台

レトロな外観が印 今年4月から運

種の交通結節点となる新駅

が支援する枠組みが設けられた。 性化再生法が改正され、 都市再生特別措置法、 平 成26年度に中心市街地活性化法、 プラス・ネットワーク形成を国 地域公共交通活 コンパ クトシ 高松

特集: 公共交通が支える持続可能なまちづくり

仏生山駅にある「ことでん仏生山工場」。ことでんの心臓部ともいえる車両工場で、 り受けた古い車両を高い技術力で改造補修している。下段左は、仏生山駅のホーム。

ネットワーク再編に向けた具体的な実 交通網形成計画」 施施策の検討を進めていく。 を策定。 「高松市地域公共交通再編実施計 今年度以降は、 を、 平成28年3月に 公共交通

は

は平成27年3月に

「高松市地域公共

松市内の中心部を南北に貫くことでん

駅設置とバス路線の再編で、

新駅は高

は高松市も平成22年度の総合都市交通 た」と板東課長は語る 計画策定の段階から取り組んでいたの 都市計画と公共交通施策の一 国の支援制度の枠組みにうまく収 スピード感をもって進められ 体化

公共交通体系再編の主軸は鉄道の 場 交差する立地で、 片側3車線の国道11号線、 や約600台の駐輪場、 自動車、

交通手段の結節点として機能する。 太田駅間に整備される新駅は、線路と あるが、 駅間隔が約2・3㎞ある三条駅-駅前広場にはバス乗降 高速バスやフィー 自転車など多様な 高速道路が 高架下には

琴平線に2駅設置される。 いずれも中心市街地から少し距離が 近年は人口集積が著しい地 新設予定地

が進められており、 駅と仏生山駅周辺を公共交通結節拠点

になれば、 り継ぎができるように整備する。 運行していたが、フィーダー路線化し は市内の中心部から放射状のルートで 再編を進めていく。これまでバス路線 く変わる」と板東課長は語る。 で各方面のアクセスを確保できるよう 「新駅の整備と並行してバス路線の ・域内の路線バス

る。 も改善すべき点が えず、 とでんバスが運行して スの結節が強いとは言 現状では、 今後はこうした拠 そのほとんどをこ ダイヤにおい 植田取締役も 鉄道とバ

もう一つの駅間隔約1・8 ーク&ライド駐車場が整備される。 (整備中) と交差 畑の太田 でいく」と語っている。 点駅を中心に路線網の再編に取り組

成予定で高松市新病院 システムの導入も検討されている。 画している。また、新駅と周辺の香川 県道太田上町志度線 する位置にある。フィーダーバスが接 大学など学術研究拠点とを結ぶ新交通 かパーク&ライド駐車場の整備を計 仏生山駅間に設置される新駅は、 平面駅の駅前広場には駐輪場 仏生山駅付近には2年後の完 高松市は二つの新 (仮称) の建設

としたまちづくりを本格化させる。 市民の移動パターンも大き 鉄道からバスへ、円滑に乗 新駅

他社から譲

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

Hitoshi HIRAO

新駅に寄せられる大きな期待

りの新駅開業となった長尾線・学園通 駅を開業している。平成14年に46年ぶ 線・綾川駅の3駅だ。 そして平成25年に開業した琴平 成に入り、 平成18年の琴平線・空港通 ことでんでは三つの

ŋ

年間約47万人に上る。 設や公共施設が集積、 費用を、 施設・駅前広場を含め約6億円の整備 おける交通結節点として整備され、 1ずつ負担した。周辺には大型商業施 特に綾川駅は、香川県中西部地域に 綾川駅の平成27年度の利用人員は 国・香川県・綾川町が3分の 宅地開発が進ん 駅

でん全体の業績が回復傾向に変わって は下げ止まったが、低迷状態が続いて いる」と、植田取締役は説明する。 た。綾川駅が開業して以降は、こと 平成14年以降、 利用客の落ち込



駅を中心としたまちづくりを目指し、住宅開発が進む綾川駅周辺。バ リアフリーの駅舎、駐輪場のほか駅近くに駐車場も確保している。

広場が11・5億円 (国55%・市45%) 分の1でほかは県と市が負担)、駅前 による新駅事業スキームは、 負担)となっている。 太田駅間の駅舎が9・5億円 太田-仏生山駅間の駅舎は、2・ 松市地域公共交通再編実施計画 (国が3分の1でほかは市等で 三条駅 (国が3

化されているが、新駅の設置で、 線の高松築港駅-栗林公園駅間は複線 利便性が向上したとは言えない。 ジェクトチームが結成される。 とで、移動の所要時間が増えるのでは 強化も必要になる。停車駅が増えるこ 役)で、具体的な段階に入れば、 も1、2位を争う大事業」 (植田取締 また、駅の新設に伴い、鉄道幹線の その規模は「ことでんの歴史の中で 琴平 プロ

公園駅以南、

仏生山駅までの複線化が

県と市で分担する。 ことでんが3分の1を負担し、 至となる。 事業費は17・7億円で、 ほかを

必

スタイルもきっと大きく変わることだ 植田取締役は「他の設備投資なども る上でも、一定の投資については理解 開業すれば、駅勢圏の利用のみならず、 が実現したとき、 ても努力していきたい」と応えている。 あって厳しい部分も多いが、当社とし 利用促進や将来のまちづくりを展望す からの利用が見込まれる。 フィーダーバス等のアクセスにより、 6億円と決して少なくないが、新駅が してほしい」との板東課長の言葉に、 人口が増加している公共交通空白地域 新駅の完成は5年後ということだ 「複線化事業のことでんの負担は5~ 公共交通を利用しやすい都市構造 市民の移動のライフ 公共交通の

ろう。

際都市を目指したインバウンド策

商店街と行っている。 Tra」の実証実験なども、 多言語音声翻訳アプリの「Voice え、今年3月、サービスを開始した。 駅、ことでん瓦町駅、高松中央商店街 などに無料利用できる通信環境を整 高松シンボルタワー周辺やJR高松 客の受け入れ態勢強化を進めている。 市である高松市では、 かがわWi-Fi高松」を整備し、 高松市と香川県は共同で無線LAN 方、 四国の玄関口であり、 海外からの訪問 高松中央 国際都

「高松市観光情報発信用デジタルサ また、4月には市内5カ所に設置し

た



近代化産業遺産に認定される「レトロ電車」。現在もイベント運用で活躍 している。下段は、子供たちに人気のラッピング電車「ポコでん」。

観光情報が表示される。 ドをかざすと、 タルサイネージのリーダー部分にカー とでんが発行を開始したのが観光客向 けの「高松観光IruCa」で、デジ 仏語の6言語表示で高松市の観光情報 英語・中国語 を提供している。これに連動して、こ イネージ」の稼働を開始し、 (簡体・繁体)・韓国語 指定の言語に対応した 日 1本語

内外のお客さまの利便性を向上させて クを発行するなど、 入れたタブレットや指さし会話シー いきたい」と平尾リーダーは話す。 さらに、主要駅に翻訳機能アプリを 「市とも連携して、高松を訪れる国 4カ国語の沿線ガイドブッ 国際的なサービス

の強化に努力を重ねている。



ことでんの視点で高松の観光を発信

貢献しようと独自の取り組みも精力 働することでんは、 的に展開している。 る高松市。 構想」 市民の公共交通利用を柱に据え 核連携型 その実現に向けて市と協 をまちづくりの コンパクト 地域の活性化に 方針に掲 エ コシ

開催し、 車となる「レトロ てている。 行に合わせてさまざまなイベントも ているが、以来、 でんの車両3両・施設10カ所 その一つに観光振興がある。 - 琴電琴平駅間で日本最古の電 「近代化産業遺産」に認定され 地域の観光資源として役立 電車」 毎月1回、 を運行。 高松築 は平成 運

れている。

高松市として目指すべき

方向に少しでも近づけるよう、

市と

しても協力していきたい」と語る。 新体制下で新たな視点も取り入れ

利用客と、

そして地域とよ

将来を見据えた取り組みとそのため

IruCa導入時もそうだったが、

に必要な投資を経営陣がよく理解さ

通

事業者という印象を持っている。

勢に板東課長は「非常に前向きな交

こうしたことでんの取り

組み

躍的に上がっている。ことちゃんが 国3位となったことで、 平成25年にご当地キャラ総選挙で全 キャラクターがデザ ピング電車「ことちゃん ひやく号」 デザインされた100周年記念ラッ んのキャラクター また、 『うどんの国の金色毛毬』 平成14年に誕生したことで 「ことちゃん」は、 知名度が飛 0)

> り支えていくことだろう。 いきたい」と植田取締役が語るよう地域の人々とさらに密にかかわって customer is always right ŋ 共交通事業者として基盤 勢 深くつながっていこうという強い 地域の活力と人々の生活を、 を 見 せることでん。 の精神で、

コでん」などラッピング電車の人 インされた

「ことちゃんのツ

4カ国語で発行した「ことでん沿線ガイドブック」 (上)と駅に配備する「指さし会話シート」(下)。

は語る。 観光をPRしていくということでんの らに広げていきたい」と平尾リーダー をしっかりつくり、 役割も大きくなっている。 お客さまの層をさ 接遇の土台



地域の魅力を 再発見する

平成27年9月19日から5日間、ことでん琴平線の走行中の車両を舞台に 演劇『ことでんスリーナイン』 が上演された。

地域の魅力を伝える非日常空間に変わる。

鉄道という地域の人々にとって日常の交通手段が

脚本・演出を手掛ける緑川憲仁代表理事にお話を伺った。 主催は「演劇でまちづくり」を掲げる劇団、シアターキューブリック。

沿線を舞台に描くオリジナル脚本

のスタイルができ上がった_

これまで手掛けた「ローカル鉄道

中の車両で公演を行うというアイデア 年の結成以降、 はどこから生まれたのだろうか。 手掛ける緑川憲仁代表理事だが、 を本物の車両の中で上演したら面白 した舞台セットをつくったとき、これ ある劇場公演で、鉄道の車内を模 全作品の脚本・演出を

どうか』とアドバイスいただき、 かく銚子までお客さまに足を運んでい 電気鉄道。。 ただくのだから、 クな事業を打ち出す鉄道会社だ。 差別化できるという期待もあった」 最初に企画を持ち込んだのは、 「快く承諾してくださった上、 地元のまちあるきを加えたら ぬれせんべいなどユニー 車内のお芝居だけで 『せっ 銚子

シアターキューブリック。 **京・墨** 田 区を 拠点に活動 平 成 12 する

ちなか海浜鉄道(平成27年・28年)

高松琴平電気鉄道

(平成27年)、

V

た

樽見鉄道(平成26年)に続いて、

銚子電気鉄道(平成20年・

21

合計6本になった。 「シアターキューブリックは、 ある意味とても 大人が楽しめる 本来、

確かめた魅力を作品に盛り込んでいく。 リアルな日常空間に、 込めるか。 ファンタジーテイストをどれだけ盛 ている。列車という、 ファンタジーテイストの演劇を上演し 地元の情報や楽しみ方、 ストーリーは毎回オリジナルの脚本 在するという。 第のために10日間程度、 自分たちへの挑戦でもある」 あまり知られていな 自分の目で 現地に

さんの劇団があるので、

ほ

かの劇団と

んじゃないかと考えた。

東京にはたく

ことでんスリーナイン

ことでんでは、平成27年9月19 日 [地域の活力を支える高松琴平電気鉄道]

舞台となる車両の前でフォトセッションする劇団メン バーとことでん真鍋社長ら。

長尾線=緑、志度線=赤とシンボ

いと重なっている_ ツールになるという信念で活動されて さった。自分たちが地域を盛り上げる も自由につくっていいと言ってくだ ついてもすぐに了解して、 けている。ローカル鉄道演劇の上演に スターなど面白い企画をたくさん手掛 ら23日の5日間に12公演を行った。 いるのだと思う。そこは、 「ことでんは、 『ことちゃん』やユニークな広告ポ 例えばキャラクター ストーリー 私たちの思

が織り込まれたファンタジーだ。 のぼのとした雰囲気の中に少し切なさ に故郷を訪れた3姉妹が主人公で、 『ことでんスリーナイン』は、 久々 ほ

ギターの生演奏のみ。 な景色を物語に反映させたいと思った_ 効果音も照明も一切なく、BGMは がいくつもあって、池もある。こん 「取材に行って、 旅情をかき立てる美しくのどかな おむすびのようなきれいな形の 車窓から見えたの 車窓の景色や電

ントを着け、

ストーリー

上のキーアイ

テムとなっている。

登場する3姉妹も3色お揃いのペンダ ルカラーが設定されているが、物語に

観客は全員着席して観劇する。ことで 台装置として使用された。 または演劇車両のみ貸切で運行され、 んでは、大正14年製のレトロ電車が舞 演劇列車は、どの鉄道会社も貸切、

を案内し、 間 团 での約30分間で前半のストーリーが展 ストーリーに深みを持たせていく。 !のまちあるきをする。ガイド役は劇 出発駅である仏生山駅から滝宮駅ま のスタッフで、 ここでいったん下車して2時 架空のエピソードを加えて 物語に登場する場所

来てくださった方もいた」 うコースを体験するためにリピー たと思う。 スを用意したが、演劇に感激して、 古さや沿線の歴史を楽しんでいただけ 方々には、ことでんが大切にしている 遺 由に使わせていただいた。 産に指定された貴重なもの。 レトロ電車も滝宮駅も近代化産業 まちあるきには複数のコー 観客の それを

が展開される。まちあるきの余韻に浸 復路も約30分で、車内で芝居の続き

芝居をする役者の存在感が一層の臨場 車の走行音、そして観客のすぐそばで んだ。ことでんの3路線は琴平線= ことでんならではの仕掛けも盛り込 りながらの観劇となり、 て物語は終わりを迎える。

感を醸し出す。

よそ者の視点で地域の魅力を探る

した。 た演目を、 『ことでんスリーナイン』とリンクさせ ことでんでの上演の2カ月後には、 ひたちなか海浜鉄道で公演

思う がある。パイ自体は小さいが、 思いを強くした。演劇にはそういう力 できる、地域に人を呼べると、 を活用して地域をアピールすることが の人と一緒に取り組んでいけば、 葉を聞いたとき、 がとう』と言ってくださる。そんな言 を取り上げて芝居をやってくれてあり という人も多い。そして『地元のこと 劇列車に乗って『初めて演劇を見た. 活性化に少しは役立つのではないかと 一地方都市は劇場も少ないので、 つくる段階から地域 改めて まちの 演劇 演

見えるものがある。 はあえてよそ者の視点を持って臨んで いるという。よそ者の目線だからこそ 緒につくりながらも、 そして、 公演ごとに地域の人たちと 緑川代表理事

ことが少なくない。 所には魅力的なものがないと言われる 地方都市に行くと、 地元の魅力に自信 自分たちの場

する。そして終点の仏生山駅に到着し らの景色にタイミングを合わせたセリ フによって、盛り上がりは最高潮に達 また、 車窓か 魅力がない場所など絶対にない。こう を持っていないのだと思う。 けになればいい_ いうところを、 んでくれるんだという気づきのきっか よそから来る人は楽し

でも何も

があるという。 ただ、よそ者ができることには限り

きたいと思う」 での演劇で、 ワードにした、これまでとは異なる形 うになった。今後は『若者』をキー 校の演劇部の生徒たちと交流を持つよ 域を盛り上げる主役であるべきだと思 その地域にとって打ち上げ花火的な役 あるが、東京から公演に行く私たちは き揚げてしまう。 「これは自分自身の今後の課題でも 樽見鉄道の公演の後には、 短い期間でワーッと盛り上げて引 地域活性化に関わってい やはり地元の人が地 地元高



観客の目の前、物語は車内全体を使って進む。

続を脅かしている

までもが地域公共交通の需要を奪

存

図 1 2000 年から 2010 年までの人口密度の変化



街地 網に加え、 高いことも大きな特徴である。 段の利用割合の目安を示しており、 1日 6 3 などの条件 松市における都市交通の特徴と課 離の 温暖少雨の気候、 高さに加え、 転車が3割、 の移動においてマイカー マイカーだけでは 地方都市に共通するマイカー 日 1という比率で説明 徒歩を除く代表的な交通手 本一の総延長距離を誇る商 : が 自 結果として、 自転車の利用割合が 公共交通が1割を占 [転車の 整備された道 買 い物の移 利用 平坦な市 -が概 高松市に を促 人々 ね6 ジョ

態を招い カー 集 共交通網の未整備な旧市街化調整区域に 利 0) 画 は、 0) 市 自 用 不整合という課題を抱える。 中 0) および香川県は、 上記の都市交通上の課題に 規制緩 $\begin{array}{c} 2 \\ 0 \\ 0 \\ 4 \end{array}$ 依存度の高い都市構造を生み出すこ したため、 0 由 いた。 面積が約2倍に拡大するという事 度が飛躍的に高まり、 和 規制緩和後の新規開発は公 年の全県レベル 「線引き廃止」 従前よりもさらにマイ 都市計 画と交通計画 都市的· により開発 での都市計 加 具体的に え、 +

学民が一体となって将来を見据えたヴィ 本稿では、こうした苦境の中で、 ンを作成し、 きた高松 ネットワークの ・交通の統合戦 市の 持続可能な公共交通 取り 再構築を進めて 、略の観点から 組みを、 産官 ととなった。

築を進める官民連携の新たなま 携型コンパクト・エコシティ 市民の足として トワークの再構 「われる。 「多核 5 た 鉄道の未来学

高松市は全国に先駆け

45

本格的な人口減少・超高齢社会が現実のものとなる中、 コンパクトで持続可能なまちづくりが求められている。 「多核連携型コンパクト・エコシティ構想」を掲げ、 市民の移動手段である公共交通の再編成、再構築を進める高松市。 その官民連携の新たなまちづくりについて考察する。

2

田

園都市の幻想が 市計画の混乱

招

持続可能な 公共交通ネットワークの再構築 まちに溶け込む交通体系へ

大阪大学大学院 工学研究科 教授

半世紀に及ぶ広域的なまちづく

っづくり

の先進地と言

それを生み出した主因 都市構想がもたらした

公共交通ネッ

を掲げ、

名古屋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、香川大学工学部 教授を経て、2012年より現職。専門は都市交通計画、都市政策、 モビリティデザイン。土木学会、日本都市計画学会、国際交通安 全学会に所属。近著に『緑の交通政策と市民参加 新たな交通価値 の実現に向けて』(共編著、大阪大学出版会)。

開発と移動の自由を前提とした都市構造から 図 2 不自由を前提とする都市構造へ

無防備・脆弱な 持続可能な 将来の都市の姿 人口急增 超高齢化 巨大震災 低密度な 多核連携型の 10~20 市街地の変化 拡散市街地 集約市街地 人口減少下での適切な市場原理の活用 と規制による誘導 転換装置 5~10 年後 自由 不自由 現状の都市の姿 開発と移動の不自由を前提とした立地

含まれる。

るまで、 空間 都市とも農村とも言い難い半市街地的 振興策として位置付けられた。 側の視点を重視した農村再生および地域 視したハワードの構想とは異なり、 局によって輸入されたが、都市経営を重 ティの考え方は1907年に内務省地方 展を実現するためのコンパクトな都市像 「ガーデンシティ」を輸入し、 解釈を加えたものである。 1956年に当時の金子正則知事に ハワー の形成と拡大を容認するものであっ 田園都市構想とは、 地域づくりの目標として「田 総合計画の基本構想の柱とされ 本来のコンパクトさを無視 ドが提唱した都市の持続的発 が掲げられ、 幻想の田園都市像は、 その後今日に至 ガーデンシ わが国独自 イギリスの 独自の 農業 ガー ŋ 国トッ が 寄与した。 らされた。 は、 なおさず道路ネットワークの構想であっ 目 シティの理念とは似て非なるものとなり、 が再び掲げた田園都市構想も、 日生活圏 「都市と農村の良さをかねそなえた全県

プクラスとなり、

「活圏と捉えるこの構想は、

とりも

が目標とされた。

県土全体を

0 都心部にお に見ればデメリットの方が卓越している。 地等には大きな恩恵を与えたが、 所有を夢見る市民や大規模小売店舗の立 転用により豊かな田園環境が失われた 土地利用の規制緩和は、 郊外部においては農地から宅地 ては 中心市街 地の活性化を 一戸)建住宅 社会的

> て全国ワーストを記録することとなった。 交通量の増加、 10万人当たりの交通事故死者数におい 余儀なく高まるマイカー 地域での居住立地 交通死亡事故の増加が -利用、 自動 0) 増

車 公共交通未整備 加 \Box は線引き廃止の数年後から連続して、 きは安全・安心への脅威である。

ことは言うまでもない。さらに注目すべ 香川県 3

鎖的にもたらされた。

苦境から生まれた「多核連携型 コンパクト・エコシティ構想」

開発の急拡大に起因した土地利用の混乱 エコシティ構想」 松市が進 める 「多核連携型コンパ は、 線引き廃止後の

卜



Ø) 10

飛躍的に高められることとなった。

都市と田園の境界は消滅し、

口密度の変化を示している。

旧

市街化調整区域であり、

鉄道ネ

高度成長期初頭

の1956年に香川

ガーデン

りの混乱である。

松市を県都とする香川県にお

23 MINTETSU AUTUMN 2016

応は、 規制を伴うものではない。 その実現のためには、 した開発規制を強化するという安直な対 視する考え方であるが、 でいう不自由とは私益よりも公益性を重 を是正するために立案されたものである。 「不自由 市民から理解されるはずもない。 への転換が必要とされる。 「開発と移動の自由 まず図2 必ずしも厳格な いったん緩和 (前頁 رحرح から

作成に取り組んだ。 び共感が得られる都市構造ヴィジョンの 観を先取りしつつ市民の理解、 研究」を立ち上げ、 における拠点地域のあり方に関する調査 連携の政策プロジェクト 割り行政への深い反省に立ち、 識と先見性の不足およびそれを招いた縦 有志らは、まちづくりに対する時代認 そうした中で、香川県庁と高松市役所 時代のニーズや価値 「広域行政時代 産官学民 納得およ

従来の都市計画法、 理を活用した質的誘導への転換である。 的および量的な空間 持つ最も重要な意味は、 域力の結集を促すための「かたち」 の一体的・一元的な管理を可能とし、 連携させるものである。多核連携は、 いう三層の集約拠点 流拠点・地域交流拠点・生活交流拠点と このヴィジョンは、 香川県・高松市が全国に先駆けて打 を設け、 したものである。 農村域、 形態と機能を重視し市場 それらをコリドーで結び、 多自然域にまたがる空間 建築基準法による画 (半径1~2㎞の広 このヴィジョンが (土地利用と容積 都市圏内に広域 既存の事前確定 であ 地 都 原

> ため 力的 とその実現手段の公表、 これを可能とするものは、 仕組みである。 サイクルに基づく実現度モニタリングの 配 公益性をそれぞれの立場から理解し得る 係者が集約型の都市構造の必要性および 一的 置および機能等を重視したヴィジョン な都市圏の形成は不可能と言える。 な空間規制だけでは、 可視化された、 およびPDCA すなわち形態 多様な利害関 持続的、 かつ

4 持続可能な公共交通ネットワー 再構築へ ク

図3

ク 20 構築に着手した。 る、 と環境にやさしく、 Ļ 1 高松市においては、 快適で利用しやすい公共交通体系の 既存の交通基盤を有効に活用 10年に総合都市交通計画を策定 エコシティ」 の推進の 健康増進にも資す 「多核連携型コン 柱として、 Ü パ

要件は、 いる。 中では、 る。 可能とするマイカーの利便性には、 互につながる移動のイメージが描かれて くように公共交通、 系のコンセプトを描いたものである。 合都市交通計画の基となった連鎖交通体 合う交通体系である。 可能な公共交通体系に求められる最大の の公共交通手段では対抗し得ない。 全方位かつドア・ツー・ドアの移 近年、 交通まちづくりの基本は徒歩であ 多様な移動手段が連鎖し補完し 徒歩を中心とし、 公共交通指向型の開発 自転車、 図3は高松市の総 それを取り巻 自動車が相 T 持続 単 動を 図

多核連携型のコンパクトシティと 連鎖交通体系のコンセプト

す取 と変えていくためには、 3 ポートする公共交通や自転車等のネット 順にネットワークを配置するのではなく 発想が求められる。 ワ 最も身近な徒歩を中心に据え、それをサ 高い交通手段を中心として幹線 0) D (ウォーカブルシティ)である。 目 1の分担比をより適切なバランスへ クを再配置する。 冒頭で述べた6 り組みが本格化しているが、 や鉄道を核としたまちづくりを目指 標は歩いて暮らせるまちづくり そうした柔軟な 速達性の ・端末の その先

と言える

図4においては、

超高齢社会にお

楽しさはむしろ時代を先取りした価値観

スタルジックな表現に思えるが、

移動

0) 11 加

使命と真鍋康正社長は語っている。

Ž,

地域と一

緒になって、 こと、

乗って楽

鉄道を目指す」

それがことでん

ニーズ」と位置付け、

「従来のニーズ」

重

要性が高まる移動ニーズを

「新たな

共交通、 装置 に、 道 車 <u>,</u> √ 付けるさまざまな魅力を発信できる感性 亩 利 (ことでん) は、 を掲げた。 次の100年のテーマ「乗って楽し や駅舎でも知られる高松琴平電気鉄 便性ではマイカーに劣るもの (センスウェア) 特に鉄道は利用者や市民を引き 安全性、 開業100年を節目 でもある。 定時性の向上に レトロ 0 公

Ļ

ヒューマンスピードを重視した遅

意味で本源的なものであり、

遊戯性を有

移

のニーズである。

観光や余暇交通

進に資する移動も後者に含まれる。

だけではなく、

まちなかの回遊、

康

とは、

移動それ自体に価値があるという

のである。 ズであり、

これに対して、

新たなニーズ

勤・通学に代表される派生的な移動ニー いる。ここで言う従来のニーズとは通 対比しつつ両者の補完の必要性を示して

機能性や速達性を重視するも

徒歩 重幾 徒歩 徒歩

図 4 多様な移動ニーズとそれらをつなぐ 交通体系の必要性

QOL の維持向上 災害時のレジリエン 従来の 速い移動 機能性 日常と非日常を繋ぐ **移動** (交通) 派生的 拠点内と 拠点間を繋ぐ 遊戯性 新たな ニーズ 遅い移動 対流による 地域活性化 広域観光・産業

図 5 まちに溶け込む交通体系への進化

モード進化 供給者の視点 マルチモーダル 選べる 移動目的や活動目的に応じた 多様な交通手段を選択できるレベル ユーザービリティの高さ インターモーダル 繋がる 各交通手段が繋がり、面的な交通 ネットワークとして利用できるレベル まちの核となる 都市・交通結節点 利用者・市民の視点 トランスモーダルまちに溶け込む 交通システムとまち・ひと・しごとの さまざまなシステムが<mark>融合する</mark>レベル

> されることが望まれる 現 ター 引き付ける都市・交通結節点として整備 流 動 ており、 田 \Box イデアが期待される。 トランジットセンター 結節機能はまだまだ不足している。 が、 往 なる都市・ 三儿 駅 集積の多 ニーズや駅を舞台とした活動 在 交通と都市との の交通結節機能は向上してきている 鉄道駅やバスのトランジット ことでん琴平線にお ズだけではなく、 これらの新駅が鉄道・バスの 生山 交通結 い三条駅 駅に新駅の設置が計 節点の整備である。 高松市にお -を目的 (移動と活 太田駅間 駅で触 いて、 地化するア 問および れ合う交 ニーズを 動との 周辺人 いては、 一画され 駅や セ 太 移 既

こそが、

チモーダル、

インターモーダル、

ŀ

図5は、

交通体系の発展段階をマル

交通

システムをまちに溶け込ませること

都市・交通の統合戦略の要であ

の構築が求められる。

多様な交通手段をつなげるだけではな

多様な主体が協働し、

体となった

所に貢献し、

相互補完する都市交通体系

ニーズに対応する交通手段とが

適材適

来のニーズに対応する交通手段と新たな

都市・地域の活性化のためには、

従

人ひとりのQOLの維

特向

上

ムとを

一融合させる第三段階とを区別して

まち・ひと・しごとのさまざまなシステ

ιV

. る

第

一段階から第三段階への移行に

おいて特に重要となるの

が、

まちの核と

民 者の スモー

利用者の視点に立ち交通システムと

視点に立つ第一、

第二段階と、

市

ダルの3つの段階で表現し、

供給 ラン

政、 であ にお 続可 自らの 0) 態を実現するためには、 を積極的 た。 係る施策を実施すること」と定義し、 可 係 用 る。 過度な自 まちに溶け込むトランスモーダル 既 能なまちづくりを推進し、 主体の役割を示した。 促進条例を定め、 また、 専門家らが市民と手を携えて、 高松市では20 ŋ いて主導的役割を果たすこととなっ 能な公共交通ネットワー 存 の役割を の役割を超えた協働が必要とな それ に利用すること」 この 家用車利用を控え、 を後押しするために公共 「公共交通の維持 条例は市民に対しても 公共交通をめぐる関 13年に公共交通利 交通事業者、 その中で、 を求めるもの 利用促進に ・クの再構築 公共交通 ・改善が 市は 各々 な状 持 行

視

評価というアイデアを導入してい (ビリティ) る。 0) 5

点等について評価してもらう仕組みも検 使 的 各種施策のアンケート調査や情報媒 要な要素の る公共交通システムに当てはめ、 念であるが、 と感じるサービスの提供を目指す必要が は 用 押 討されている。 SNS等も活用しながら、 画に基づき2015年3月に策定された 社 の改善に活かしたいという発想である クトデザインの分野で用 あ 高松市地域公共交通網形成 る。 なく、 いやすさ・分かりやすさ・魅力、 に移動の状況や利用する公共交通等の 会的有用性の評価は、 者が単に 付 ユーザビリティはもともとプロ けるわけにはいかない。 「使いやすい」 一つと位置付けられ 「使える」ということだけで これを多様な利用者を抱え 「使ってみたい 総合都市交通計 いられてきた概 利用者に継続 計画 多様な利 ている。 満足度 改善 の重 体

点で、 業毎の なっ げるためには、 いくモニタリ Ļ ス効率性等) き 「公共交通 点で使いやすいネットワ 公共交通利用 ヴィジョンとして掲げた 的 短期的な評価 確に課題を把握して改善を図って 公共交通の社会的 への理解と関心の深化_ だけではなく、 従来型の供給者目線の事 促進 、制度を導入することと (利用者数 条例 有用性を評 0) ノークの 理 利用者の 念に ~・サー 利用者の 」につな 形成 ・基づ

お わり

通

社

会的

有

用性

ーーザ

使

いにくい公共交通を、

無理に市

民に

持 続可能な公共交通ネッ \mathbb{F} ij 1 ク 0 再

う

年 が必要とされている。 と 現世代と将来世代のQO 界条件あるいは制約条件であり、 お にまたがるヴィジョンが求めら 構築のためには、 いう本来目的の達成に向 の対応を自己目的 よび 強調される「超高齢化」「人口 「低炭素化」 交通、 はあくまで社会の 化 するのでは Lの維 it 市および た統 れる。 持 これ 合戦 減 なく 向

この 園都市 要素が大きく作用した。 下で着実に進 が、 (compact) ヴ 5 然災害への脆弱性などの安全 された市街地は、 況 を高め、 市を低密度に拡散させ、 由 はモータリゼーションの進行だけ (compassionate) (connected) 多核連 こうした苦境の中 ィジョンの特徴は、 へと追いやった。 度を過度に高めてしまったことが、 高松市においては、 とそれを支える総合都市交通計画 QOLを保障できる環境にはない。 地 [や立地適] ヴィジョンの実現に向けた取り |域都市計画の混乱という都 域公共交通網形成計画 高松 携型コンパクト・エ 公共交通の維持存続を困難な状 に、 ネ 正化計 み、 が誕生することを切に ット を加えた3Cに 産官学民 とりわけ交通事故や自 幻想ではない 規制緩和後に生み出 画などのスキ から生み出され ワー 交流の拠点づくり 公共交通 開発と移 マイカー依存 の共 ク コシティ ・安心面 再 (感づくり の衰退 づ 「真の 編実 市側 では 動 < あ 組 Ő A 施 ŋ 自 田 0) 0 か 度 0

Autumn Hしてつげまり

阪神電気鉄道

普通用車両 5700 系が「ブルーリボン賞」を受賞

阪神電気鉄道が昨年8月24日から営業運転を開始している普通用車両5700系(ジェット・シルバー5700)が、5月24日、鉄道友の会が選定する2016年ブルーリボン賞を受賞した。

ブルーリボン賞は、鉄道友の会が毎年1回、前年中に営業運転を開始した新造および改造車両の中から、全会員の投票結果を基に選考委員会が最優秀と認めた車両に贈られる。5700系車両は、普通車両5000系・5500系(ジェットカー)の高加減速性能を継承しつつ、最新技術を導入して、旅客サービス向上による「人へのやさしさ」と環境負荷物質の低減による「地球へのやさしさ」をコンセプトに、各駅停車用車両に特化した性能としていることが高く評価された。

同社の車両がブルーリボン賞を受賞するのは、今回が初めて。この 5700 系は普通用車両としては 20 年ぶりの新型車両であり、1959 年に試作車として製造された 5201 形以来、約半世紀ぶりにステンレス車体を採用していることから、「ジェット・シルバー 5700」の愛称を付けている。



京王電鉄

「けい太くんの電車の安全・マナー教室」動画を公開

京王電鉄は、同社キャラクター「けい太くん」が主人公の「けい太くんの電車の安全・マナー教室」動画を制作。7月13日から京王電鉄ホームページ内の「けい太くんのわくわくステーション」、You Tubeで公開している。

動画は「安全編」「マナー編」「電車の乗り方編」の3本構成で、長さは各10分程度。電車の安全やマナーについて、子どもたちに人気のけい太くんを中心とする登場人物が、ボケやツッコミを交えながらわかりやすく紹介する。けい太くんの声に釘宮理恵さん、進行役の「お姉さん」に三石琴乃さんら、人気声優の出演も話題を呼んでいる。

京王電鉄では今後、駅係員や乗務員の有志が沿線の小学校などで行っている交通安全教室で利用するほか、沿線の小学校などに配布し、遠足前の事前学習などで活用してもらうことを期待しているという。





東武鉄道

特急「りょうもう」号「普悠瑪」デザイン車両を運行

東武鉄道は、台湾鉄路管理局(台鉄)の自強号「普悠瑪」 のデザインに変更した特急「りょうもう」号の運行を、6月 17日から開始した。昨年12月に両社が締結した友好鉄道協 定に伴う連携施策の一環で、台鉄の車両デザインを施した特 急「りょうもう」号により、栃木県の足利市や群馬県の館 林・太田・赤城方面への誘客を図る。

自強号「普悠瑪」は、台湾国内でもその洗練されたデザイ ンが人気の台鉄の看板列車で、白い車体に赤色のライン、先 頭車両の側面に描かれた台鉄の英語略称「TRA」が特徴。こ れに倣い、今回の特急「りょうもう」号のデザイン変更では、 同じ塗装色に「Rvomo」の英文字を大胆に配した。さらに、 記念エンブレムや今年新造の自強号「普悠瑪」だけに掲出さ れている主支の「猿」のマークを付けるなど、そのデザイン を忠実に再現した。また、自強号「普悠瑪」デザインの特急 「りょうもう」号の運行開始により、昨年から実施している台 鉄との相互乗車券交流サービスも併せて拡大している。

東武鉄道浅草駅の外国人旅行センターでは、平成27年度 における台湾からの利用者数が最も多く、前年度比 40%以 上の増加になったという。東武鉄道では、日台間の交流人口 の増加を図るため、台鉄と相互交流を深め、誘客や諸サービ スの交流などさまざまな連携施策に取り組んでいく方針だ。



■特急「りょうもう」号「普悠瑪」デザイン車両。運行スケジュールは東武鉄道サイト内で公開されている②「2016 年」にデザイン化された猿のマーク。12 月 31 日まで掲出される③「特急りょうもう」号が「普悠瑪」デザインに変更されることを記念して、それぞれの車 体に掲出されている共通の記念エンブレム

江ノ島電鉄

台湾「高雄メトロ」と観光連携協定を締結



江ノ島電鉄は、台湾鉄路管理局(台鉄)との友好鉄道協定締結に続き、今年6 月、台湾南部、高雄市の鉄道事業者「高雄捷運股份有限公司(高雄メトロ)」と観 光連携協定を締結した。

これを受け、江ノ島電鉄では、台鉄の平渓線と取り組んでいる特典付きガイド ブック「沿線パスポート」の相互配布事業を、7月15日から高雄メトロにも拡大し て実施している。

江ノ島電鉄の使用済み1日乗車券を台湾に持参すると、平渓線または高雄メトロ の沿線パスポートが提供され、同様に、平渓線の使用済み1日乗車券または高雄メ トロの使用済み周遊券、もしくは一日券・二日券の購入証明書は「江ノ電沿線パス ポート」と交換できる。実施期間は来年3月31日まで。両鉄道との連携を足がか りに台湾全土への PR を進め、日台交流の絆を深めていく。

上/江ノ電沿線パスポート 下/高雄メトロ沿線パスポート

見たい景色は、どこから見える?

ら果たしてそれが見られるものか。そわそわ 車内では、立ち位置を変えることが難しい そろ出山鉄橋を渡ることをお知らせしてくれ 外を眺めていると、車内アナウンスが、そろ 進行方向左側のドアの傍、このポジションか 沿線の車窓に見たい景色があるのだけれど、 包まれているのは面白い。とはいえ、満員の 光客で、その半数以上が海外からのお客さ の中、音楽のようにしか聞こえない外国語に うな賑やかさ。多少、窮屈ではあるけれど、 ろからは?語。ワイワイガヤガヤ沸き立つよ 遊びに行きます!」という楽しげな雰囲気 車内は通路まで乗客がぎっしり。大半は観 右側からは英語、左側からは中国語、 後

車のパンフレットの表紙を飾る景色。そのお げにどうぞ」という言葉と共に、箱根登山電 橋と、そこを渡る赤い電車。「景色もおみや が電車に乗っていては見ることはできない。 ぐのところで、電車はスイッチバックをす 箱根山では大変そう。でも、鉄橋を渡ってす 見える場所を探して歩き回るのも、急勾配の 山間を流れる川の上にかかる緑色の出山鉄 是非ともほしい。もちろん、自分 で、 付いた途端に高さを感じ、

みやげは、

箱根登山鉄道株式会社

当然のように満員御礼 が過ぎた今、噴火警戒レベルは平常。 本で出発を待つ強羅行きの箱根登山電車は、 への影響が心配されていたけれど、1年以上 く山活動が活発化したことから、一時は ▶ 入山規制も行われていた箱根山。観光 箱根湯 る。そのポイント、

結果は、 いるうちは、次の電車は来られない!! て、はたと気付く。信号場に電車が止まって とは、電車が走って来れば完璧! と考え は角度こそ違うけれど、まさにあの景色。あ く緑の鉄橋が見える。パンフレットの写真と 遠く斜め下、山の緑に埋もれるように、同じ 左側で大正解。目の前のドア窓から

了。電車はあっさり出発進行。 車掌が入れ替わり、スイッチバックの準備完 に鉄橋を凝視するこちらをよそに、運転士と 「来ないかなぁ、無理かなぁ」。諦め切れず

登山鉄道は急勾配を

ぐんぐん登る。

その道筋のあちこちに、

景色のおみやげ」が待っている。

山肌に張り付くように、

登山電車の足元は

なのに、それほど急な感じがしない。 差。電車はかなりの急勾配を登っているはず 東京タワーがすっぽり入る、445mの標高 箱根湯本の標高は96m、 強羅は541m

登山電車らしい急勾配をしっかりと堪能した 「うわっ、ギリギリ。今、ギリギリだった」 肌に張り付くように敷かれた線路、その幅の かり見えるほどのカーブを曲がる、曲がる なくなる。しかもその狭くて急な線路の上 ていて、足元の急斜面に気付かなかった。気 分しか地面がない? 遠くの景色ばかりを見 「スイッチバックのおかげかな」と何気な 線路の方に目を落としてはっとする。山 前の車両の姿が後ろの車両の窓からしつ 斜面から目が離せ

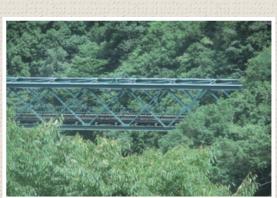
さて、どちら側の車窓から見えるのか。 見えると聞いて、期待して来たのだけれど 電車がゆっくり出山信号場に入って行き: 出山信号場からは鉄橋が

箱根登山鉄道

【はこねとざんてつどう】

小田原から強羅まで、登山鉄道は527 ルの標高差を3度のスイ 強羅から早雲山を結ぶ を行い登る。 ーは、 箱根口 ブルカ り換えが可能。





信号場で降りられるのは、運転手と車掌だけ。(右) 出山信号場から見える出山の鉄橋。





サンドイッチは見た目以上にボリューム満点。

彫刻の森駅から強羅駅までは、 電車が道路の真横を並走

うに見える。

り足取り軽く、スピードも速くなっているよ 走り抜けていく電車も、急斜面を走るときよ

この区間の標高差はわずかるm。傍らを 道は平らで、楽々歩ける。それもそのは

サンドイッチ、サンドイッチ

足らずで着く距離だけれど、当然、寄り道。

強羅駅までは1㎞弱。真っ直ぐ歩けば10分

ションを潜り抜け、園内を一巡りしてお昼を 夏の空気によく似合う。緑、 の盛りが過ぎた今、公園の主役は花より緑。 食べに、お店へ向かう。今日のお昼はサンド れど、生命力の塊のような迫力のある景色は バラや紫陽花の色を席巻。華やかではないけ 楽しめるという強羅公園。けれども、紫陽花 黄緑、深緑、多種多様な緑色が、名残の 紫陽花、バラ、紅葉…四季折々の花が 緑のグラデー

写真に、お昼はこれだと決めていた。 げる中刷り広告がずらり。 ドイッチ料理のお店がオープンしたことを告 本に向かう電車の車内には、強羅公園にサン それは今日の朝のこと。小田原から箱根湯 見るからに柔らかそうなサンドイッチの 頭上にひるがえ

水の横に建つ真新しい白い建物。数種類のサ

お目当てのお店は公園の中ほど、大きな噴

車の姿を見るには、やっぱり1駅くらいは歩 ところで、彫刻の森駅で途中下車 彫刻の森駅から終点の強羅駅までの一駅間 線路と道路が平行している区間。走る電 な、アボカドとニンジンのサンドイッチを選 んで、さっそくパクリ

ドイッチは軽食じゃなかった。重くなったお 以上にしっかりとしたボリューム。このサン 腹を抱えて、強羅の駅へ向かう。 期待通り柔らかなサンドイッチは、見た目

いてみないと。坂道覚悟で歩き出して拍子抜

「景色のおみやげ」もらいに行きます

早雲山まで乗車し、 換え口に進んで行く と、当然のように箱根ロープウェイへの乗り のほとんどは途中下車することなく、終点の 強羅からは箱根ケーブルカーに乗車。乗客 ケーブルカーを降りる

でしょう。 正直、 谷。行けるなら、行かないわけにはいかない ていたのに、何て幸運。 の運行が再開になったのは、ほんの数日前 辺にある桃源台までを結ぶ箱根ロープウェ 大涌谷間の運転が再開し、ロープウェイ全線 イ。火山活動の影響で運休していた早雲山~ 早雲山から大涌谷などを通って、芦ノ湖の 、今回、 大涌谷には行けないものと諦め 箱根といえば大涌

らえるか。気合を入れて、もっと箱根を遊ば 空へ飛び立って行く。前に並ぶ人の数を数え まれた観光客が順々にゴンドラに乗り込み なければし 涌谷だ。あといくつ「景色のおみやげ」をも て、 ロープウェイの乗り場では、同じ幸運に恵 カウントダウンを開始。次かな、次か 次には乗れそう。さあ、 空中散歩だ、大

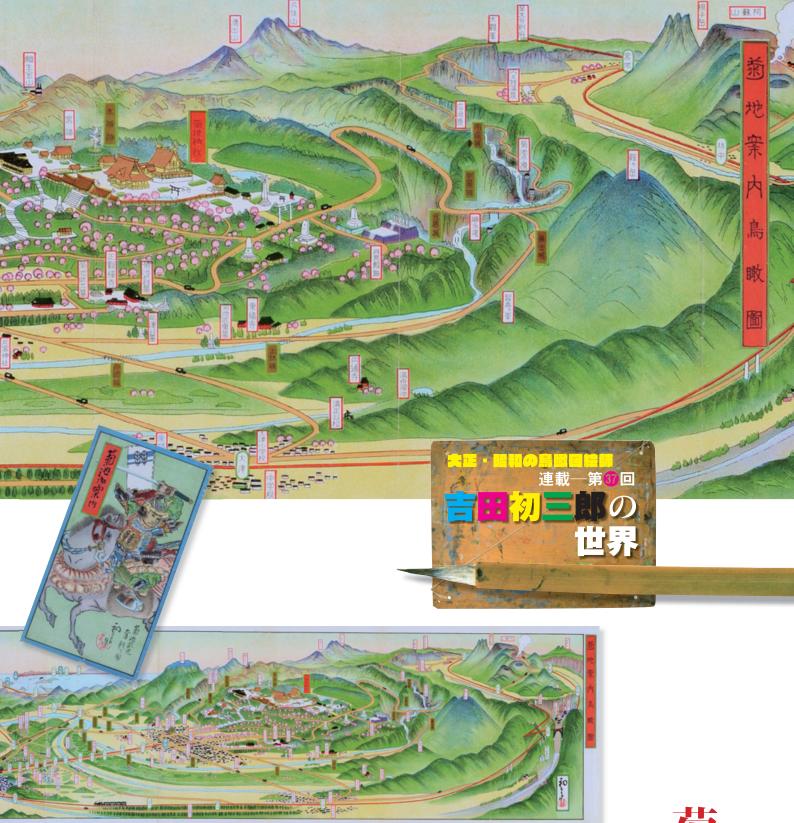
ンドイッチの中から、緑とオレンジが鮮やか

サンドイッチのお店は噴水の横に。



プウェイからは、大涌谷も見下ろせる。





な力になっている。

本震から四日で全線再開、

走り続け

復興への大き

州池御案内鳥瞰図

文·藤本一美 text by Kazumi FUJIMOTO

今春の「熊本地震」で熊本城をは

じめとする大被害があったが、

熊本

市交通局運営の路面電車、

熊本市電

通称は市電、

大正十三年開業)

は

宮前、 であ 中央部に菊池神社境内の西麓(隈 まで延伸し、 示されている。 府)から上熊本まで赤線の路線が図 その後は電化と改軌が進み、 田 + 方、本題の熊本市北部を走る カル鉄道の熊本電気鉄道も同様 る。 二年設立 高江、 (後の初代・上熊本) 前身は菊池軌道で明治 隈^か。 府町 本図(昭和六年作画) (同四十四年開業)。 (現・菊池市 から藤崎 大正

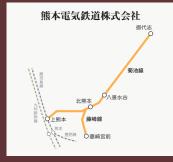
二十三年に現社名の熊本電気鉄道と
戦後は、復興の進む中で、昭和
戦後は、復興の進む中で、昭和
を輸送力増強から菊池電気鉄道に社
名を改称。

美一本

首都大学東京・専修大学非常勤講師。地図情報センター理事。日本地図学会評議員。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。



熊本唯一の〝民鉄〟として 地域にしっかり根を張り走り続ける



熊本電気鉄道株式会社 Kumamotodentetsu Co.,Ltd.

設立:明治42(1909)年8月15日 本社:熊本市中央区黒髪3丁目7番29号

熊本電気鉄道は、熊本市の北東部に位置する菊池市と熊本市を結ぶ交通手段とし て、明治 42 年に設立した熊本で唯一の民鉄。現在は熊本市と合志市を結ぶ上熊本 -御代志間の菊池線(10.8km)と藤崎宮前-北熊本間の藤崎線(2.3km)、2 路線を 運行している。一部区間の廃止など厳しい状況下にありながらも、「地域とともに、 地域住民のために」を企業理念に、利便性の維持と向上に企業努力を重ね、平成

21年には創立100周 年を迎えた。

今年4月14日に発 生した熊本地震では、16 日までの断続的な強い 地震で駅のホームや架 線に損傷を受けたが、18 日には日曜祝日ダイヤで 藤崎宮前ー御代志間の 運転を再開。4月25日 からは全線通常ダイヤ で運行し、地域の足の 確保に努めている。

い図となっている。



便性

の

向上や地震の復興に努めて

「市電」とタイアップし、

た。

現在、

営業運転路線は短縮し 間が廃止となってしまっ

间

隈府)

「菊池御案内 [菊池案内鳥瞰図]』

(昭和6〈1931〉年秋) 熊本県菊池郡北部教育会 発行 名古屋市外犬山町日本ライン蘇江の観光社 印刷



に島原・ の富士山もチョコンと配置してい 影をたどってみたい。 玉 図の右端に阿蘇カルデラを、 大連 図の巧みな立体絵図によって 雲仙・ • Ŀ 海 ・長崎を、 朝鮮半島やいつも 遥か遠くに 大胆

初三郎作品には「菊池史蹟図原画 なっている。 温泉まで足を延ばしてみたい心境 ローカル鉄道、 本社・平成七年) (昭和二十一年)もあるということだ (画文 地である。三たび訪 成 熊本城天守閣からの眺望図 『続々展望の山旅』 元年早春のこと、 益田啓一 バスを利用し、 を描画した思い出 一郎氏によると ね 熊本を再訪 実業之日 市 菊 電

*『美しき九州の旅—「大正広重」初三郎がえがくモダン紀行—』(いのちのたび博物館・平成 20 年) $P.54\sim57$

御代志-菊池

残念なが

ら昭和六十一年二月、 客や貨物取扱量が減少し、 渡された。

昭和四十年代になると、

|車文明社会の進展によって乗降

は、

昭和

一十九年に熊本市電に譲

のため上熊本―藤崎宮前

二代

目

通って北熊本に至る新線が開業。

に菊池方面への輸送時間の短縮

0)

大きな変化は、

昭和]

十

本図にはない熊本市街地の北を



片原町商店街のアーケードを横断して走ることでんのラッピング電車「FLAG号」



●発 行 所 /一般社団法人 日本民営鉄道協会

〒 100-8171 東京都千代田区大手町 2 丁目 6 番地 1 号 TEL: 0 3 - 5 2 0 2 - 1 4 0 2 FAX: 0 3 - 5 2 0 2 - 1 4 1 2

URL: http://www.mintetsu.or.jp

- ●発 行 人 /一般社団法人 日本民営鉄道協会広報委員会
- ●企画編集/一般社団法人 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「みんてつ」編集室 香田朝子
- ●写 真/織本知之/加藤有紀
- ●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。