

みんな



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

特集

「群馬型上下分離」-20年の軌跡と展望

[上信電鉄・上毛電気鉄道の経営努力と地域の支援]

小湊鐵道の思い出

千葉で過ごした学生時代、何かで悩んだり、気持ちを切り替えたくになると、よく小湊鐵道に乗りに行った。

房総半島を走る小湊鐵道は、JR内房線の五井駅で乗り換え。「木造の駅舎とか、どんどん山の奥に入っていく車窓の景色がかなりいいよ」と当時の担当教授に教えてもらい、大学三年生のある時、思い切つてひとりで乗りについてみた。目的地に行くための交通手段としてはなく、ただ「乗る」ことを目的に鐵道に乗るのは初めての経験だった。

当時何をそんなに悩んでいたのか、詳細は覚えていない。けれど、おそらくその大半が進路か恋愛か人間関係―

―つまりは学生時代にみんなが悩む、そういう種類のことだった。今でこそ些細なことと忘れてしまっているけれど、その頃の私には一大事だった悩みの数々。中でも、作家になりたいという気持ちは強くて、自分が将来どうなるのかわからない不安にたびたび押しつぶされそうになった。

山梨で生まれ育つた私にとって、千葉は海のイメージが圧倒的だったが、小湊鐵道の車窓に広がる田園風景にその認識が改まっていく。故郷の景色とは違うのに、それでも無性に「懐かしい」。その当時の親友や恋人や―自分の大切な人たちにこの景色を見せたいと思えると、その時々悩んでいた

辻村深月

気持ちが不思議とすっと消えていく。

悩みは人に周りの景色を忘れさせ、季節感を奪う。ある時、読みかけの本から顔を上げ、窓の外に養老溪谷の紅葉を見て、あまりの美しさに息を呑んだ。季節が秋であることさえ、その頃の私は気に留めることはなかったのだ。

今、大人になって、私は再びあの沿線付近にお邪魔することが増えた。

六年前に生まれた長男が大のぞう好きになり、市原市にある動物園「市原ぞうの国」に通うようになったからだ。行くと、近くの養老溪谷の温泉旅館に泊まるのがセットになっている。蛍が見られる初夏と、紅葉の美しい秋には特によく行く。

みんなの

CONTENTS
Vol.
63
2017

◎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、72社の民営鉄道会社で組織されています。
輸送力の増強と安全輸送の確保を促進し、鉄道事業の健全な発達を図り、もって国民経済の発展に寄与することを目的とした活動を行っております。
なお、JR各社や公営地下鉄などは加入していません。

東京から市原まではいつても夫が運転する車だが、車が小湊鐵道の踏切に差し掛かると、列車が通ってくれないかな、とつい期待してしまう。思いが通じると、不思議と遭遇できる率が高い。のどかな田園風景の真ん中をやつてくる列車に、後部座席の子どもたちが「わあー近い！」「この電車、おもちゃみたいでかわいい」と声を上げる。走り去るその姿を見ていると、そんなはずないのだけど、あの頃の自分が中

乗っている気がする。周りの景色が見えないくらい俯いていたあの日のどこかで、私たち家族の乗る車がこんなふうに踏切の前にいたこともあったのかもしれない、と。
小湊鐵道の、懐かしさ。の中では、不思議とそんなことが起こりそうな気がする。
これから先の自分がどうなるのか、不安で俯く当時の私に、車の中からそつと、「なかなか楽しいよ」と呼びか

ける。こんなふうには過去の自分と出会う日も必ず来るからどうかたつぷり悩んでね、と心の中でエールを送る。
つじむらみづき
作家。山梨県出身。2004年「冷たい校舎の時は止まる」で第31回メフィスト賞を受賞しデビュー。11年「フナク」で第32回吉川英治文学新人賞、12年「鍵のない夢を見る」で第147回直木三十五賞を受賞。著書に「子どもたちは夜と遊ぶ」「凍りのくじら」「ぼくのメジャースプーン」「スロウハイツの神様」「ゼロ、ハチ、ゼロ、ナナ。」「鳥はぼくらと」「家族シスター」「朝が来る」など。近著に「クローバーナイト」「がみの孤城」がある。



02 小湊鐵道の思い出

●作家 辻村深月

特集／「群馬型上下分離」20年の軌跡と展望

「上信電鉄・上毛電氣鐵道の経営努力と地域の支援」

04 公的支援の嚆矢

「群馬型上下分離」による 鉄道維持の取り組み

- 群馬県県土整備部交通政策課 補佐(鉄道振興係長) 萩原則夫
- 群馬県県土整備部交通政策課 主幹 井澤悟志
- 群馬県県土整備部交通政策課 企画調査係長 松田隆行

10 地方鉄道存続への 自助・共助の取り組み

- 上毛電氣鐵道株式会社 総務部 次長 新木三雄
- 上信電鉄株式会社 取締役総務部長 宮川良伸
- 上信電鉄株式会社 鉄道部 部長(技術担当) 田代宜宏
- 上信電鉄株式会社 鉄道部 部長(営業担当) 小島博
- 公益財団法人群馬県観光物産国際協会 観光物産部
ググっとぐんま観光宣伝推進協議会 次長 佐藤肇

TOP INTERVIEW

18 120余年の歴史を継承して 地域の路線を守り続ける。

- 上信電鉄株式会社 代表取締役社長 木内幸一

TOP INTERVIEW

20 細やかな努力を積み重ねて 沿線住民の足を支える。

- 上毛電氣鐵道株式会社 取締役社長 古澤和秋

基調報告

22 鉄道が地域を支え、 地域が鉄道を支えるために

- 名古屋大学大学院 環境学研究所附属
持続的共発展教育研究センター 教授 加藤博和

TOPICS

26 地域とともに 活性化の道を歩む上田電鉄

- 上田電鉄株式会社 運輸部 運輸課長 矢澤勉

28 青い森鉄道株式会社

- 青い森鉄道株式会社 地方民鉄紀行
連載④ 大正・昭和の鳥瞰図絵師 吉田初三郎の世界

30

- 首都大学東京非常勤講師 藤本一美

REPORT. I

特集：「群馬型上下分離」— 20年の軌跡と展望

[上信電鉄・上毛電気鉄道の経営努力と地域の支援]

公的支援の嚆矢— 「群馬型上下分離」による 鉄道維持の取り組み

鉄道を道路と同じ「社会資本」とみなし、その維持・管理については「公」が負担する—
モータリゼーションの急速な進展で輸送人員が大きく落ち込み、経営困難に陥った上毛電気鉄道に、平成10年、「群馬型上下分離」方式による公的支援制度が導入された。同制度は翌11年に上信電鉄にも適用され、両社の鉄道存続を支えている。制度誕生からおよそ20年が経過して、「群馬型上下分離」方式の導入経緯をあらためて振り返るとともに、鉄道を維持していくための公的支援と施策について、群馬県県土整備部交通政策課にお話を伺った。

文●茶木 環／撮影●織本知之

地域とともに発展した二つの鉄道

群馬県には三つの中小地方鉄道がある。上信電鉄、上毛電気鉄道（上毛電鉄）、旧国鉄足尾線で第三セクターとして昭和63年に設立されたわたらせ渓谷鐵道の3社である。いずれも「公」による経営支援が行われており、上信電鉄、上毛電鉄にはその維持・再生に向けて「群馬型上下分離」方式による公的支援が導入されている。

上信電鉄は明治28年に設立（設立当時は上野鉄道）、明治30年に旧国鉄と接続する高崎駅から下仁田駅まで全33・7kmが開業した。現存する日本の地方民鉄では、伊予鉄道に次いで2番目に早い開業となる。生糸や材木、こんにゃくなどの産出品を運ぶために計画された路線で、貨客混載で運行された。大正13年には早くも全線を電化して輸送力増強を果たし、県西地域の産業発展を牽引した歴史を持っている。

上毛電鉄は大正15年に設立、昭和3年に中央前橋駅—西桐生駅25・4kmが開業した。鉄道がなかった赤城南麓地域にとっては待望の開業であり、昭和7年には東武鉄道桐生線が延伸して新大間々（現・赤城）に接続、東武鉄道経由で東京とつながった。

両社とも戦後の混乱期を除き、地域の発展とともに輸送人員は増加傾向で推移していった。しかし、昭和40年代に入ると、モータリゼーションの進展や少子化、地場産業の衰退など鉄道を

取り巻く環境が急速に悪化し、上毛電鉄は昭和40年度の95.8万人をピークに、上信電鉄は昭和41年の81.7万人をピークに、減少に転じていった。

「群馬型上下分離」方式の公的支援

利用者の減少に伴い、昭和49年度以降、経常損失が恒常化した上毛電鉄は、昭和51年度より国と県から「鉄道軌道欠損補助」を受け、安定した運営と必要な施設改善を行ってきた。

しかし平成7年度に、国による欠損補助を平成9年度を期限に廃止することが示され、上毛電鉄は廃線の危機にさらされた。

安全輸送を維持する上で、上毛電鉄の事業費削減に向けた取り組みはすでに限界に達していた。一方で、減少したとはいえ、通学生を中心に年間317万人（当時）の利用があり、バス輸送で代替はできない。存続を願う機運も高まり、県と沿線市町村、関連事業者は「上毛線再生等検討協議会（現・上毛線再生協議会）」を組織し、およそ2年の歳月をかけ、欠損補助に代わる支援について検討を重ねた。



群馬県県土整備部交通政策課
補佐（鉄道振興係長）

萩原 則夫
Norio HAGIWARA



特集：「群馬型上下分離」— 20年の軌跡と展望

【上信電鉄・上毛電気鉄道の経営努力と地域の支援】



通勤・通学利用客で混み合う朝の上信電鉄高崎駅ホーム

そして平成10年、全国に先駆け、施設整備および維持に要する経費を公費で負担する「群馬型上下分離」方式による公的支援が上毛電鉄に導入されることが決まった。この支援制度について、当時の県議会において小寺弘之知事は「鉄道基盤は社会資本の一つであるという観点に立って導入する」と述べている。

地方鉄道の維持存続支援策の一つに、鉄道基盤の保有・管理主体（下）と列車の運行主体（上）を分離する上下分離があるが、一般的な上下分離は下を公的主体が担い、鉄道事業者は輸送事業に専念する。これに対し、群馬型上下分離は、上下の主体は一体のまままで下に関わる経費のみを自治体が公的支援する、いわば費用負担における上下分離となっている。

「下」に関わる具体的な公的支援は「近代化設備整備費補助」と「鉄道基盤設備維持費補助」、それに「固定資産税等相当額補助」の三つ。近代化設備整備費補助は、国庫補助対象設備のうち安全対策設備について、これまで国・県・鉄道事業者が3分の1ずつ負担していた仕組みを、鉄道事業者負担分を市町村が全額肩代わりし、一般設備については鉄道事業者が5分の3負担してきたものを県・市町村が全額肩代わりする。国庫補助対象外設備についても、事業者負担なしとなった。

なお、近代化補助制度は、平成20年度に「鉄道軌道輸送高度化事業費補

助」に改組され、平成21年度秋の行政刷新会議で事業仕分けされた結果、補助対象設備を安全対策に特化するなどの整理が行われ、「鉄道軌道輸送対策事業費補助」に変更された。現在では、「鉄道施設総合安全対策事業」および「地域公共交通確保維持改善事業」の枠組みの中で、「鉄道軌道安全輸送設備等整備事業」として、レール、枕木、落石等防護設備、ATS、車両などが補助対象設備とされている。

また、鉄道基盤設備維持費補助は群馬型上下分離独自の補助制度であり、インフラ部分を社会資本とみなし、「線路保存費」「電路保存費」「車両保存費」を県と市町村が補助。固定資産税等相当額補助もインフラ部分を社会資本とみなし、市町村が全額負担する。

上毛電鉄は、平成10年度を初年度とする5カ年の第1期経営再建計画を策定、同計画に基づき、上毛線再生等検討協議会は「上毛線再生基本方針」を定めて公的支援を開始した。

一方、上信越自動車道が開通した平成5年度以降、利用者が激減した上信電鉄に対しては、平成10年に「上信電



群馬県国土整備部交通政策課 主幹

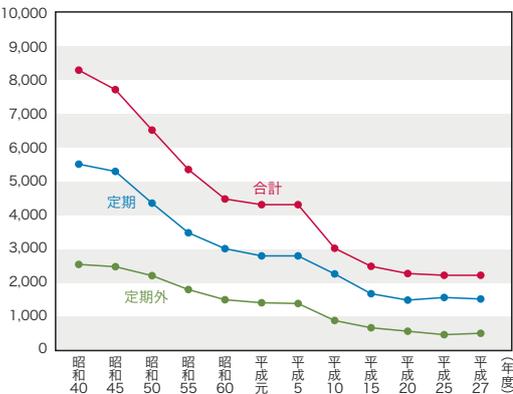
井澤悟志
Satoshi IZAWA

■群馬型上下分離の支援スキーム

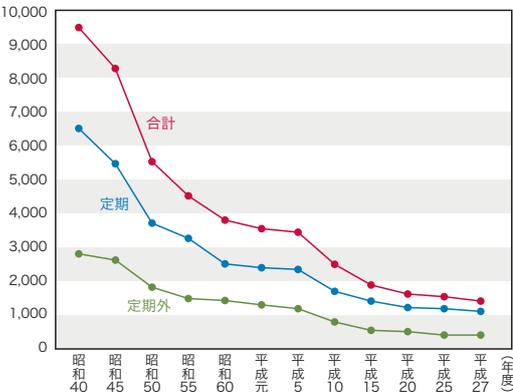
| 経営主体は分離せず | 上 列車の運行経費 | | 事業者の経営努力 | | | | |
|-----------|------------------------------------|-------------------|----------|-----|-------|-----|-------------|
| | | | 国 | 県 | 市町村 | 事業者 | |
| 下 | 鉄道設備の整備費 輸送の安全の向上を図るための設備整備 | 国庫補助対象(*) | 1/3 | 1/3 | 1/3 | 0 | 輸送対策事業費補助 |
| | | 国庫補助対象外 | - | 1/2 | 1/2 | 0 | |
| | 鉄道基盤設備維持費(※) 線路、電路及び車両維持に係る修繕費等 | 線路保存費/電路保存費/車両保存費 | - | 3/5 | 2/5 | 0 | 鉄道基盤設備維持費補助 |
| | 鉄道事業資産にかかわる税金 鉄道事業に係る固定資産税等相当 | 固定資産税/都市計画税 | - | - | 10/10 | 0 | 固定資産税等相当額補助 |

「下」は道路と同じ社会資本とみなす
 (※) ただし、「鉄道事業経常損失額-固定資産税相当額補助金」を上限とする
 (※) 国庫補助：鉄道軌道安全輸送設備等整備事業(旧：近代化補助)

■上信電鉄輸送人員の推移



■上毛電鉄輸送人員の推移



「群馬型上下分離」方式におけるメリットは、鉄道設備の近代化や輸送環境の整備に要する費用が支援され、事業者は鉄道の安全運行と経営の改善に全力で取り組めることにある。

経営再建計画はそれぞれ5年ごとに作成するが、鉄道基盤設備維持費補助については、上毛電鉄は前年度実績、上信電鉄は(現在は)当該年度実績に基づき補助金額が算定される。また、上信電鉄は第1期経営再建計画を10か年で作成し、第2期から5年ごとの作成としたが、第3期経営再建計画につ

制度上におけるそれぞれの課題

鉄沿線市町村連絡協議会」が組織され、翌11年度から、「群馬型上下分離」方式による公的支援が適用されている。

「鉄道設備の整備については、すべては計画期間を4カ年とし、平成30年度からは2社が計画期間を揃えて再建計画を策定するようになるという。

「鉄道設備の整備については、すべての補助対象項目の支出について書類審査を行い、補助の妥当性を判断、かつ経費節減を促している」と、県土整備部交通政策課の萩原則夫補佐は語る。

鉄道技術の専門知識を持つ職員がほとんどいないため、「審査でその妥当性の判断に苦心することもあり、鉄道事業者とのより密接な情報交換の必要性を感じている」(萩原補佐)という。

また、経営主体を分離しない群馬型上下分離では、「事故や災害などで設備に被害が出た際にも、迅速な対応が取りやすい」が、「事業者負担がないということ、設備における事業者サイドのコスト削減意識が働きにくく、

「鉄道設備の整備については、すべては計画期間を4カ年とし、平成30年度からは2社が計画期間を揃えて再建計画を策定するようになるという。

「鉄道設備の整備については、すべての補助対象項目の支出について書類審査を行い、補助の妥当性を判断、かつ経費節減を促している」と、県土整備部交通政策課の萩原則夫補佐は語る。

群馬型上下分離導入後の公的支援総額は平成28年度までの約20年間で、上毛電鉄に対して63・8億円、上信電鉄に対して43・4億円となっている。

「鉄道に対する公的支援は、安全で安定的な鉄道運行を維持するのが目的。しかし、20年が経過して、クルマ社会の群馬では、『鉄道会社への支援』と捉えられがちなのもある。県民の皆さんに地域住民の足を守るための公的支援であることを再認識していただく必要がある」と、県土整備部交通政策課の井澤悟志主幹は語る。

補助額を上限額で捉えがちな傾向がある(萩原補佐)の否めない。

さらに、鉄道基盤設備維持費補助は、鉄道事業経常損失額を上限に補助金額が算出される仕組みで、鉄道利用が増えて運輸収入が増えると、補助金が計上されないケースが発生する。実際に、富岡製糸場の世界遺産登録で運賃収入が大幅に増加した上信電鉄には、平成26年度、同補助が適用されていない。企業努力によって結果を出せたときに補助金が出ないのでは、事業者のインセンティブにつながらないという見方もある。



群馬県県土整備部交通政策課 企画調査係長

松田隆行
Takayuki MATSUDA

「群馬型上下分離」方式が誕生するまで

秦次雄元上信電鉄代表取締役社長は、早期の段階からヨーロッパの都市の交通政策について知識を持ち、「群馬型上下分離」方式の公的支援のあり方について構想を持っていた。「上毛線再生等検討協議会」の一員であり、制度導入の立役者である秦元社長に制度創設について伺った。



元上信電鉄代表取締役社長
秦次雄
Tsunami HATA

元上信電鉄代表取締役社長

秦次雄

Tsunami HATA

鉄道の公共性から経営分離を考える

「経営を分離する」考え方は、昭和50年代から上信電鉄社内でも進められていました。当時、上信電鉄が手掛けていた貸切バス事業とハイヤー事業は、マイカー普及でいずれも利用者が減っていました。しかも鉄道型の経営では専門の事業者になれない。そこで分社化して（ハイヤー事業は昭和50年・貸切バス事業は昭和52年）、独立採算性にはなるが、それぞれにふさわしい経営方法で残す。それまでは他部署の収益に頼っていた部分もあったので、自分の城は自分で守る気概を持つようにしました。一方、上信電鉄は重荷から解放されて、その他の事業に一層打ち込めるようになりました。この考え方は「群馬型上下分離」にも活かされています。

社長を務めていた時期には、日本民営鉄道協会の会議などでも、地方の各鉄道事業者から経営がかなり厳しいと報告されました。乗客の減少に伴って運行本数を減らせば、サービスの低下につながり利用減が加速する。各事業者はそんなジレンマを抱えていたんです。しかし、ヨーロッパの都市では日本と同じようにモータリゼーションが進んでいるにもかかわらず、鉄道が生き残っている。モータリゼーションの進展をも吸収し立派に成り立っている公共交通のあり方について、もっと学ぶべきではないかと私は考えました。

そこでヨーロッパの公共交通について書かれた本を取り寄せ、研究してみると、日本の鉄道の問題点が見えてきました。ヨーロッパでは、鉄道は道路と同じく社会資本だと考えられ、車両や線路、施設は公共の資産として公的に扱われ、鉄道事業者は運行を専門に行っている。しかし、日本の民鉄は何から何まで事業者が負担している。鉄道の公共性を考えると、誰の負担で運営するのが正しいのか。

当時は、日本の鉄道において「上下分離」という言葉はほとんど使われてはいませんでした。けれども、私はこの考え方は日本

の地方鉄道の将来にとって非常に効果的な方法だと思い、さまざまな機会にこの方式について語っておりました。

日本版の上下分離で再生する

県内中小民鉄の上信電鉄と上毛電鉄は過去、いずれも国の赤字補填を受けていましたが、これが打ち切りになることが決まった時に、まず問題となったのが上毛電鉄でした。両端の駅が他の路線と接続していないこともネックとなり、輸送人員が激減してしまいました。私は上毛電鉄の社外取締役を務めていましたので、群馬県の交通政策課の方々と話をした時に「どの部分のコスト削減を図れば解決するという問題ではないし、仮にそれで一時的にしのげたとしても持たない」と申し上げました。その上で、ヨーロッパの交通政策である上下分離方式について話をしたんです。そして「上毛電鉄については、日本版の上下分離という形にしたらどうか。道路に相当する部分、線路や施設は既にあるのだから、保守費用を公的支援する形で再生案ができるのではないかと」という私なりの考えをお話ししました。その後、上毛線再生等検討協議会が設立され、私もメンバーとなり、上下分離の議論を進めていったのです。

県や沿線市町村で結成されたこの委員会では、赤字になるのは企業努力が足りないからではないかという意見が多く出ました。同じようなルートのJR両毛線は利益が出ているのに上毛電鉄だけがなぜ赤字になるのか。毎年春闘の時期には必ずストをして、利用客に迷惑をかけているのに、そこに税金を投入するのかなど忌憚のない意見もありました。

これに対して私は上毛電鉄の路線の特徴やあまり高くない賃金水準や退職金の実態など一つ一つ説明しました。また、公助を受けるにはさらなる自助が不可欠になる。労働組合に対しても、「公共交通は最もストに慎重でなければならない。鉄道の人間が真っ先にストライキをやって、援助をくださいでは通らない」と理解を呼び掛けました。

自助・公助・共助が公共交通には必要

そうして平成10年よりいわゆる「群馬型上下分離」方式の公的支援が上毛電鉄で実現したのです。

一方の上信電鉄では、輸送人員の減少に対して積極策を打ち、スピードアップを図るため新造車両の導入やレールの改良をはじめとする設備投資を行いました。しかし、路線と並行して上信越自動車道が開通し、マイカーや高速バスなどに人が流れていきました。それで平成11年から上信電鉄も「群馬型上下分離」方式の公的支援を受けるようになったのです。

これ以降、上信電鉄では社員の賃金のベースアップを抑えたり、役職定年制度を設けたりと、イベントなどの利用促進策も含めて、自助努力を怠っていません。

上毛電鉄も上信電鉄も、自助と公助、そして共助として沿線地域の方々がさまざまな活動を支援してくださって存続しています。少子化・超高齢化で、上下分離方式をもってしても、何もしなければ鉄道の利用者が減ってしまう。地方創生と言われる中で、地方が元気であるためには、地域の公共交通が成り立っていることがますます重要だと思っています。



上毛電鉄中央前橋駅の朝の改札口風景

台)を大きく超え全国1位となっている。また、65歳以上の運転免許保有率でも62.7%と1位となっている。

群馬県が約23年ぶりに実施したパーソントリップ調査(平成27・28年)では、県民の約78%が代表交通手段にクルマを選び、100

m未満の移動でも4人に1人はクルマを利用するという過度なクルマ依存の現状が明らかになった。鉄道利用は2.5%、バス利用はわずか0.3%にすぎない。

また鉄道利用においては、買い物や通院などの私事目的ではあまり利用されておらず、鉄道を利用している人の約9割が通勤・通学者であることが分かった。

公的支援は、地方自治体にとって社会基盤を維持するための費用負担であるが、鉄道事業者の収支が改善されない限り、財政負担は継続する。また、利用者がさらに減少して赤字幅が拡大した場合、現行制度では鉄道を支えきれない事態となる。

鉄道を維持する「県民の利用」が、何よりも求められている。

クルマに過度に依存した社会

群馬県は圧倒的なクルマ社会である。人口100人当たりの自動車保有台数は68.39台と、全国平均(47.62

街化調整区域となっており、文教施設や工場などを新設できず、通勤・通学利用を増やすことは難しい。上信電鉄も通学利用が多くを占めている。将来的には、人口減少で、すべての交通手段においてトリップ数の減少が見込まれているが、特に少子化の進展により通学目的の減少率が大きくなると予想されている」と井澤主幹は語る。

上信電鉄の平成27年度の輸送人員は約229万人、上毛電鉄は約157万人で、ピーク時の昭和40年と比較すると上信電鉄はマイナス72%、上毛電鉄はマイナス84%となっている。平成13年度以降は、協議会などによる利用促進の支援効果が出て、減少傾向も比較的緩やかになってはいるが、上信電鉄は横ばい、上毛電鉄は今なお減少が続く。

さらにパーソントリップ調査の県内鉄道網の将来予測では、20年後には30%以上、一部区間においては50%以上の利用減少になるという厳しい予測結果が出た。

地方鉄道に対する公的支援の嚆矢と評価される「群馬型上下分離」方式で地域の鉄道を維持・存続してきた群馬県だが、クルマ社会と少子高齢化という二つの大きな課題に直面している。

多様な交通手段を維持する計画

群馬県はパーソントリップ調査の結果などを踏まえ、県民の移動手段をど

のように確保するか、国や市町村、有識者らと検討を重ね、「群馬県総合交通計画(仮称)」の作成を進めている。構造的に人口減少、超高齢化が進み、公共交通利用のさらなる減少が危惧される中で、県民の生活の足を将来に向かって確保し、地域での暮らしが成り立つように、持続可能な交通セーフティネットワークの構築を目指す。

「鉄道だけではなく、バスも含め公共交通全体をどう守るかが喫緊の課題。これまでも公共交通施策を執り行ってきた中での現状であり、非常に厳しいが、それでも鉄道への支援に加え、パークアンドライドなど、クルマから公共交通へ移動手段の転換を促す施策を進めて、公共交通の確保に向けた取り組みを徹底していきたい」と県土整備部交通政策課の松田隆行企画調査係長は語る。

また、過度なクルマ依存については、「現在のように利便性ばかりを追求していつて将来的に公共交通がない群馬県になってもいいのかという議論が必要になる。ここまでクルマが県民の生活に浸透していると、そうしたところから始めないと真の変化は望めない」と強く語り、「群馬の公共交通をどうするかという一石を投じるような計画にしていきたい」と続ける。

クルマ社会ではありながら、将来を見据えて多様な交通手段を維持しようとする計画は、今年度末にはその方向性が示される予定だ。

群馬県は圧倒的なクルマ社会である。人口100人当たりの自動車保有台数は68.39台と、全国平均(47.62

「上毛電鉄は、沿線が農用地区や市

■再生のあゆみと公的支援

上信電鉄株式会社

上信線 高崎—下仁田間

営業路線延長 / 33.7km 駅数 / 21 駅 明治 30 年 9 月 25 日全通

昭和 49 年度～ 地方鉄道軌道整備法に基づき、欠損補助金の交付を受ける。

昭和 50 年 5 月 ハイヤー部門を分社化。

昭和 52 年 8 月 貸切バス部門を分社化。

昭和 53 年度 黒字転換。54 年度より欠損補助対象外となる。

昭和 55～56 年度 鉄道近代化事業を実施（総事業費 12 億円）。

昭和 59 年 12 月 千平—下仁田駅間で電車正面衝突事故が発生。

昭和 60 年 12 月 ATS（自動列車停止装置）使用開始。

平成 2 年 4 月 「東富岡駅」が開業。

平成 5 年 3 月 上信線に並行して上信越自動車道が開通。

平成 6 年 10 月 貨物営業を廃止。

平成 7 年 6 月 沿線 7 市町村（高崎市、富岡市、吉井町、妙義町、下仁田町、南牧村、甘楽町）により「上信電鉄沿線市町村連絡協議会」が発足（群馬県は参与）。

平成 8 年 10 月 ワンマン運転を開始。

平成 10 年 10 月 長雨による岩石崩落事故が発生。南蛇井—下仁田駅間が約 4 ヶ月間不通（バス代行）となる。協議会は公的支援で一一致し、県による補助制度が適用される。

平成 11 年 4 月 「群馬型上下分離」方式導入。
『第 1 期経営再建計画』（計画期間：平成 11～20 年度）策定。

平成 13 年 2 月 CTC（列車集中制御装置）使用開始。

平成 13 年 9 月 台風による大雨で鏡川橋梁が損壊し、上州福島—上州富岡駅間が約 2 ヶ月間不通（バス代行）となる。

平成 14 年 3 月 「高崎商科大学前駅」開業。

平成 14 年 7 月 サイクルトレイン（自転車車内持ち込み）開始。

平成 17 年 7 月 高崎駅の改札口が JR と分離、連絡運輸が廃止。

平成 20 年 10 月 ラッピング電車「銀河鉄道 999 号」が運転を開始。

平成 21 年 4 月 『第 2 期経営再建計画』（計画期間：平成 21～25 年度）策定。

平成 24 年 3 月 高崎駅西口出入口新設、使用開始。

平成 26 年 3 月 上州富岡駅新駅舎が開業。

平成 26 年 4 月 『第 3 期経営再建計画』（計画期間：平成 26～29 年度）策定。

平成 26 年 4 月 消費税引き上げに伴い、運賃改定。

平成 26 年 6 月 富岡製糸場と絹産業遺産群が世界遺産に登録。

平成 26 年 12 月 「佐野のわたし駅」が開業。

平成 27 年 12 月 上信電鉄創立 120 周年。

■上信電鉄公的支援の実績

(単位：億円)

| | 第 1 期 (H11～20) | 第 2 期 (H21～25) | 第 3 期 (H26～29) | |
|---|----------------|----------------|----------------|--------|
| | | | H26～27 | H28～29 |
| 国 | 3.9 | 2.4 | 2.5 | |
| 県 | 8.6 | 3.0 | 4.3 | |
| 市 | 11.2 | 4.5 | 6.2 | |
| 計 | 23.7 | 9.9 | 13.0 | |

■沿線市町村の負担割合

(単位：%)

| | 第 1 期 (H11～20) | 第 2 期 (H21～25) | 第 3 期 (H26～29) | |
|------|----------------|----------------|----------------|--------|
| | | | H26～27 | H28～29 |
| 高崎市 | 48.65 | 45.05 | 46.44 | 46.14 |
| 甘楽町 | 9.82 | 11.85 | 12.79 | 10.15 |
| 富岡市 | 29.39 | 28.39 | 26.97 | 30.59 |
| 下仁田町 | 9.10 | 9.98 | 10.50 | 9.83 |
| 南牧村 | 3.04 | 4.73 | 3.30 | 3.29 |
| 計 | 100.0 | 100.0 | 100.0 | 100.0 |

(市町村負担割合は合併後で計算)

上毛電気鉄道株式会社

上毛線 中央前橋—西桐生間

営業路線延長 / 25.4km 駅数 / 23 駅 昭和 3 年 11 月 10 日全通

昭和 51 年度～ 地方鉄道軌道整備法に基づき、欠損補助金の交付を受ける。

昭和 55 年 2 月 沿線 7 市町村（前橋市、大胡町、宮城村、粕川村、新里村、大間々町、桐生市）により「上電沿線市町村連絡協議会（現・上電沿線市連絡協議会）」が発足。

平成 8 年 7 月 群馬県、沿線 7 市町村により「上毛線再生等検討協議会（現・上毛線再生協議会）」が発足。

平成 9 年度 国の欠損補助制度が打ち切りとなる。

平成 10 年 1 月 上毛線再生等協議会により上毛線再生の基本方針が決定。

平成 10 年 4 月 「群馬型上下分離」方式導入。
『第 1 期経営再建計画』（計画期間：平成 10～14 年度）策定。

平成 11 年 6 月 ワンマン運転を開始。翌年 9 月には全列車に拡大。

平成 12 年 12 月 中央前橋駅舎を新設。

平成 13 年 6 月 施設名改称に伴い、循環器病センター駅を「心臓血管センター駅」に改称。

平成 14 年 11 月 赤城駅改築。

平成 15 年 4 月 『第 2 期経営再建計画』（計画期間：平成 15～19 年度）策定。

平成 15 年 4 月 サイクルトレイン開始（平日朝の通勤・通学時間を除く）。

平成 17 年 12 月 レンタサイクル（無料貸し出し自転車）を有人 4 駅に設置。

平成 18 年 10 月 西桐生駅舎・同駅プラットホーム上屋が登録有形文化財に登録。

平成 19 年 7 月 赤城—天王宿間に「桐生球場前駅」開業。

平成 19 年 10 月 大胡駅舎・大胡電車庫・大胡変電所・大胡変電所鉄塔（4 基）および荒砥川橋梁が登録有形文化財に登録。

平成 19 年 10 月 渡良瀬川橋梁が登録有形文化財に登録。

平成 19 年 11 月 北原・粕川・新里駅でパークアンドライドを実施。

平成 20 年 3 月 日割定期券発売開始。

平成 20 年 4 月 『第 3 期経営再建計画』（計画期間：平成 20～24 年度）策定。

平成 20 年 4 月 大胡・上泉駅でパークアンドライドを実施。

平成 21 年 4 月 粕川橋梁が登録有形文化財に登録。

平成 21 年 12 月 江木駅でパークアンドライドを実施。

平成 22 年 5 月 サポート団体「上毛電鉄友の会」が発足。

平成 24 年 7 月 大胡駅前リニューアル。

平成 24 年 9 月 上電&東京スカイツリー周辺散策フリー切符の発売を開始。

平成 25 年 1 月 国内旅行業登録。

平成 25 年 3 月 運転免許証返納者割引切符の販売を開始。

平成 25 年 4 月 『第 4 期経営再建計画』（計画期間：平成 25～29 年度）策定。

平成 26 年 4 月 消費税率引き上げに伴い運賃改定。

平成 28 年 5 月 上毛電鉄創立 90 周年。

平成 29 年 4 月 東武鉄道のダイヤ改正と同時に上毛線のダイヤ改正を実施。

平成 29 年 5 月 上電沿線市連絡協議会（前橋市、桐生市、みどり市）が平成 28 年度に実施した「上毛線 LRT 化可能性調査結果」を発表。

■上毛電鉄公的支援の実績

(単位：億円)

| | 第 1 期 (H10～14) | 第 2 期 (H15～19) | 第 3 期 (H20～24) | | 第 4 期 (H25～29) |
|---|----------------|----------------|----------------|--------|----------------|
| | | | H20～24 | H25～29 | |
| 国 | 8 | 1.5 | 1.4 | | 1.6 |
| 県 | 12.4 | 5.7 | 5.4 | | 5.5 |
| 市 | 8.4 | 5.8 | 5.3 | | 5.4 |
| 計 | 28.7 | 13.0 | 12.1 | | 12.5 |

■沿線市間の負担割合

(単位：%)

| | 第 1 期 (H10～14) | 第 2 期 (H15～19) | 第 3 期 (H20～24) | 第 4 期 (H25～29) |
|------|----------------|----------------|----------------|----------------|
| 前橋市 | 63.0 | 58.3 | 58.3 | 58.5 |
| 桐生市 | 28.7 | 30.1 | 30.1 | 30.1 |
| みどり市 | 8.3 | 11.6 | 11.6 | 11.4 |
| 計 | 100.0 | 100.0 | 100.0 | 100.0 |

(市間負担割合は合併後で計算)

特集：「群馬型上下分離」——20年の軌跡と展望

「上毛電鉄・上毛電気鉄道の経営努力と地域の支援」

地方鉄道存続への
自助・共助の取り組み

「群馬型上下分離」方式の公的支援を受けて約20年。

上毛電鉄、上毛電気鉄道（上毛電鉄）は、

鉄道サービスの改善と収益確保に企業努力を重ね続けている。

全国屈指のクルマ社会、そして加速する少子高齢化——

今なお減少する輸送人員に歯止めをかけるため、

鉄道利用を呼び掛け、人を呼び込み、路線の維持・活性化に取り組む。

厳しい環境下に置かれた両社の自助・共助の取り組みを紹介する。

文●茶木 環／撮影●織本知之



利用機会の創出と二次交通の補完

上毛電鉄の車両に乗り込むと、車内に持ち込まれた自転車の多さに驚いた。サイクルトレインを実施している鉄道事業者は多いが、ここまで自転車を持ち込まれているのは珍しいのではないだろうか。

上毛電鉄では平成15年からサイクルトレインを実施している。2両編成の後方車両限定ではあるが、高校生を中心に幅広い年齢層に利用されているという。駅までのアクセス手段として自転車を利用している高校生が多いことから、平成15年に有人駅で試験的に開始し、その後、全駅で利用できるようにした。平日は午前8時から終電まで、土休日や春・夏・冬休みは終日、無料で自転車を車内に持ち込むことができる。年々利用者が増え、現在は当初の約400倍、年間4万台以上の利用となっている。

全国第1位のクルマ社会である群馬では、前橋市、高崎市ともにマイカーの利用を前提とした拡散型の都市構造となっており、鉄道利用を促進するには、二次交通の弱さをどうカバーするかが重要なポイントになる。

通学利用者向けのサイクルトレインの実施もそのための施策で、サイクルトレイン開始と同時に、中央前橋駅・大胡駅・赤城駅・西桐生駅の4駅では、無料のレンタサイクルを開始した。平成19年からはパークアンドライド

上毛電気鉄道株式会社
総務部 次長新木三雄
Mitsuo ARAKI

も進め、現在では、上泉駅・江木駅・大胡駅・北原駅・粕川駅・新里駅の6駅に平均して15〜20台収容の無料駐車を整備している。

沿線住民を鉄道に呼び込む取り組みも進めている。デコレーショントレイン、名付けて「デコトレイン」は季節に合わせて車内を装飾した列車で、「桜電車」や「水族館電車」「クリスマス電車」など年間13種類を運行している。

「最も歴史が古く、大掛かりなデコトレインは34年前に始めた『うごく児童絵画展号』。沿線の幼稚園や保育園、小学校の園児・児童から絵画を募集し、全作品を全列車に展示して運行している。今年で15年目の『風鈴電車』では、沿線の小学校の児童に願い事を書いてもらった短冊を風鈴に飾って、涼しさと楽しさを演出している。家族で楽しんでいただけるデコトレインが特に好評をいただいている」と上毛電鉄の新木三雄総務部次長は語る。

沿線住民が参加できるイベントとしては、沿線ハイキングや大型バスで他県に出掛けるバスハイキングがある。「ハイキングは毎回数十人から100人前後の参加があり、参加費の

特集：「群馬型上下分離」— 20年の軌跡と展望

【上信電鉄・上毛電気鉄道の経営努力と地域の支援】



中央前橋駅。現在、運行する車両はすべて京王電鉄井の頭線で活躍したもの（上毛電鉄）

ほか、集合駅までの往復に鉄道を利用いただける。沿線の方々の鉄道利用の機会を増やしていきたいという思いで取り組んでいる」と新木次長は語っている。

ダイヤ改正で東京へのアクセス向上

上毛電鉄の利用が伸びにくい一因として、路線の両端の中央前橋駅と西桐生駅が他社線と接続していないことが挙げられる。中央前橋駅とJR前橋駅間は徒歩15分強の距離、西桐生駅とJR桐生駅間は徒歩7〜8分の距離があり、乗り換え利用するにはハードルが高い。一方、途中の赤城駅には東武鉄道桐生線が接続しており、赤城駅で「特急りょうもう号」に乗り換えると、中央前橋駅から北千住や浅草など東京東部まで、最短2時間22分のアクセスが可能となる。

今年4月、東武鉄道のダイヤ改正に合わせ、上毛電鉄でも初発列車の繰り上げと最終列車の繰り下げを行った。改正前よりも1時間早く都内に到着でき、また1時間遅く東京を出発しても戻れるようになり、東京へのアクセスが格段に向上した。

「前橋からの東京へのアクセスという点、まず高崎へ出ると考えがちだが、赤城経由だと所要時間も短く、日帰りでも東京滞在を2時間延長できる。このルートの利便性を広く周知していきたい」（新木次長）

平成24年には、中断していた総合旅行業務取り扱いを再開し、赤城経由で東京に向かう旅行企画「前橋市民号」を月1回実施している。東京スカイツリー展望デッキ入場と周辺観光など、アクセスの良さを活かした企画が多く、「募集を上回る参加者が集まることも多い」（新木次長）という。

沿線住民の足としての色合いが濃い路線ではあるが、保有する施設を活用して、観光客を増やす取り組みも活発に行っている。上毛電鉄の鉄道資産には、平成19年に登録された大胡駅舎、大胡電車庫をはじめ、西桐生駅舎、荒砥川橋梁、渡良瀬川橋梁など12件の国の登録有形文化財がある。

また、日本で最古級と言われる開業時に製造されたデハ101やデキ3021（車籍はなく走行は構内のみ）があり、イベントではその運行が目玉企画となっている。

「これらの歴史的な鉄道遺産を観光面で活かし、地域振興に結び付けられないか」（新木次長）、集客施策の検討を進めている。

沿線活性化を願う地域の共助

鉄道利用のサービスを向上させ、イベントなどを多数開催して沿線住民と接する機会を増やし、利用促進に結び付ける——こうした上毛電鉄の自助努力を受け、「地域の足を守ろう」をスローガンに支援団体も発足した。平成



中央前橋駅のすぐ横には広瀬川が流れる（上毛電鉄）



東武桐生線と接続する赤城駅。特急「りょうもう号」が入線する（上毛電鉄）



左/デコトレイン「風鈴電車」中/自転車を持ち込み、列車を待つ高校生 右/西桐生駅は昭和3年開業以来の美しい駅舎（上毛電鉄）



一方、観光路線として大きく輸送を伸ばしたのは上信電鉄だ。その契機となったのは富岡製糸場などの世界遺産登録で、富岡製糸場入場券とセットになった高崎駅ー上州富岡駅の往復割引乗車券は、登録が決まった平成26年度、6万3000枚を売り上げた。全線の輸送人員は236万5000人に及んだ。

世界遺産効果で輸送人員が急増

また、昭和55年に沿線市町村で結成された「上毛沿線市町村連絡協議会（現・上毛沿線市連絡協議会）」も、結成以来、県とともに利用促進に関するポスター制作など広報活動や支援事業を実施し、共助の取り組みを展開している。

三つの石碑がいずれも沿線にある上野三碑（山上碑・多胡碑・金井沢碑）は、世界記憶遺産の国内候補となっている。昨年3月には「上野三碑巡りフリー乗車券」（高崎駅ー吉井駅）の販売も開始した。登録が実現されれば「世界遺産と世界の記憶をつなぐ鉄路」として、さらに観光利用が高まりそうだ。

「上州富岡駅はそれまで閑散とした駅の一つだったが、登録以降は世界遺産の玄関口として観光客が利用する駅に様変わりした。しかし、往復乗車券の販売枚数は平成27年度4万1000枚、平成28年度2万5000枚と、登録時のチームが一段落している。現在の輸送人員は約220万人で、何とかこの数字を維持したい」と上信電鉄の宮川良伸取締役総務部長は語る。

平成26年3月に供用を開始した3代目駅舎は製糸場のまちにふさわしい外観だ。等間隔の鉄骨柱には赤煉瓦づくりの富岡製糸場をイメージさせる薄茶色の煉瓦壁が施され、高さ約6.5mの白い大屋根が駅舎全体を覆っている。開放的ながらも端正な美しさが際立つデザインで、駅に降り立つ観光客の気分を盛り立てる。



上信電鉄株式会社
取締役総務部長

宮川良伸
Yoshinobu MIYAKAWA



上信電鉄株式会社
鉄道部 部長（技術担当）

田代宜宏
Takahiro TASHIRO

特集：「群馬型上下分離」— 20年の軌跡と展望

【上信電鉄・上毛電気鉄道の経営努力と地域の支援】



煉瓦壁が美しい上州富岡駅。駅舎自体の見学者も多い（上信電鉄）

二次交通に乗り合いタクシー等を活用

上毛電鉄と同様、上信電鉄にとっても課題となっているのが二次交通だ。沿線には観光名所が多いが、駅からの交通機関がほとんどないため、目的地までの移動は乗り合いタクシー等やレンタサイクルなどで補完し、沿線への誘客を図っている。

妙義山や下仁田ジオパークは下仁田駅から、群馬サファリパークや群馬県立自然史博物館、こんにやくパークには上州富岡駅からというように、系列の上信ハイヤーによる乗り合いタクシー等の利用を推奨している。

また、根小屋駅・吉井駅・上州福島駅・東富岡駅・上州富岡駅・上州一ノ宮駅・下仁田駅では無料のレンタサイクルを実施。平成26年4月には、高崎商科大学と連携して、電車を利用して観光を楽しむ「観光レンタサイクル」（無料）を開始した。高崎駅で自転車（無料）を借りてそのまま電車に乗り、吉井駅・上州福島駅・上州富岡駅・下仁田駅で乗降できるというもので、沿線観光に活用されている。

新駅開業と利便性の向上

平成に入って、上信電鉄は二つの新駅を開業している。

平成14年には、短期大学から4年制となり、入学者数が1.5倍に増えた学生の利便性を考え、高崎商科大学前

駅を新設した。

上信電鉄は地域貢献に積極的に取り組む同大とさまざまな連携を行っている。学生たちは上信電鉄のイベント企画に参加し、イベント列車の飾り付けを担当したり、工女姿の女子学生が車内や上州富岡駅で製糸場を案内するなど、イベントを盛り上げる手伝いをしている。

佐野のわたし駅は平成26年に開業。付近に大規模なマンションが建設されるなど周辺の人口が増えたものの、公共交通機関がなかったため、新設された。

「駅名は公募で決まった。小学生の女の子が考えたもので、駅にほど近い場所に流れる烏川にかつて渡し船があったことに由来している。印象的な駅名となった」と上信電鉄の田代宜宏鉄道部部長は語る。

一方、佐野のわたし駅が新設された佐野地区のように、「公共交通が整備されていない地域で新興の住宅地が開発されている」（田代部長）ことから、鉄道のさらなる利便性向上についても、さまざまな施策を進めている。

パークアンドライドについては、高崎商科大学前駅・上州福島駅・東富岡



上信電鉄株式会社
鉄道部 部長（営業担当）

小島 博
Hiroshi KOJIMA



山々に囲まれた終点・下仁田。留置車両がある（上信電鉄）



珍駅名で名高い南蛇井駅（上信電鉄）



関東の駅百選に認定される下仁田駅（上信電鉄）



平成 26 年開業の佐野のわたし駅（上信電鉄）



高崎駅ホーム（上）と引退車両を利用した待合室（下）（上信電鉄）

駅・上州富岡駅の4駅に無料の駐車場を設置。また、サイクルトレインは高崎駅・吉井駅・上州福島駅・上州富岡駅・下仁田駅の各駅で利用できるようになっており、全曜日で実施している。

地元住民を対象にしたイベント列車

上信電鉄では、さまざまなイベント列車も運行している。

「高崎商科大学との連携で、車内でシンポジウムを開催した『電車シンポジウム』の運行をきっかけに、沿線の方々に楽しんでいただく電車を活用したイベントが定着してきた」と、上信電鉄の小島博鉄道部長は語る。

現在では年間約10本が運行されており、中でもワイン列車やビール列車は、予約発売直後に乗車券が売り切れる人気の企画となっている。

また、上信電鉄では大正13年に、ドイツのシーメンスシュケルト社からデキ1型電気機関車3両を購入している。うち2両は現役で、「上信のシーラカンス」の愛称で、沿線住民や鉄道ファンに親しまれている。

平成11年から毎年ゴールデンウィークに運行する「ファンタジー号」は、このデキ2両が列車を牽引する臨時列車。高崎―下仁田間を運行し、乗客は車内レクリエーションや運転室乗車体験、富岡製糸場見学などの沿線観光も楽しむことができる。



公益財団法人
群馬県観光物産国際協会 観光物産部
ググっとぐんま観光宣伝推進協議会
次長

佐藤 肇

Hajime SATO

貸し切り列車も好評だ。運行する列車は上信電鉄が所有する11本から選ぶことができる。車内で親睦会や同窓会を開催したり、乗車せずにデキの撮影会を開催するなど、楽しみ方はさまざまという。

貸し切り列車は、平均して年に15本ほどの運行があり、上信電鉄では利用者の希望に応じて、制服や小道具の貸し出しも行っている。

「特に印象的だったのは、病気で起き上がることができないお子さんのために、ご両親が誕生日プレゼントに貸し切り列車を用意されたこと。お子さんは横になりながら車窓の景色を楽しんでいた。その光景を目にした時、鉄道は沿線の方々の生活や希望を乗せて走ることができるんだと強く感じた」と小島部長は語っている。

県内の5鉄道事業者が連携

一方、群馬県では、県内に路線を持つJR東日本、東武鉄道、上信電鉄、上毛電鉄、わたらせ渓谷鐵道、5事業者（5鉄）による連携イベントも活発に展開されている。



世界遺産・富岡製糸場の あるまちの観光戦略

平成 26 年 6 月、世界遺産に登録された「富岡製糸場と絹産業遺産群」。富岡市では現在、回遊性の高いまちづくりを進めている。世界遺産のまち富岡市の観光施策について伺った。

富岡市世界遺産部 観光おもてなし課
観光振興係 課長補佐兼係長

渡辺 勉

Tsutomu WATANABE

歴史的遺産を軸にした街並みづくり

明治 5 年、政府が当時最大の輸出品だった生糸の品質向上と大量生産を図るために設立した官営模範器械製糸工場、それが富岡製糸場の始まりです。その後、明治 26 年に民営化され、変遷を経て、昭和 14 年から昭和 62 年に操業を停止するまで、片倉工業が経営していました。

富岡市が片倉工業から土地を購入し、建物を譲り受けたのは平成 17 年です。実は当時、富岡市は区画整理事業を進める計画を持っていましたが、これを機に、富岡製糸場を軸に世界文化遺産を目指し、文化財を保存しながらのまちづくりへ、方向転換することになりました。

平成 20 年に景観条例を制定し、全市を景観計画区域として、富岡製糸場を中心に建物の高さや色彩を制限した 3 段階のゾーンをつくり、歴史的遺産を軸にした街並みを形成してきました。上州富岡駅や駐車場から富岡製糸場まで観光客を誘導する、路面のカラー舗装や石畳も手掛けています。

市民にとって、製糸場は一企業の古い工場という認識しかなく、おそらく世界遺産とはかけ離れた存在だったと思います。しかし、まちづくりが進むにつれ、市民の意識も徐々に変わってきました。世界遺産のまちとしての誇り、来街者へのおもてなしの精神が高まっています。

上信電鉄とは連携して、世界遺産登録を目指してきました。暫定登録時代の平成 23 年、製糸場で「世界遺産劇場」という 3000 人規模のコンサートを行ったのですが、上信電鉄は臨時列車を運行して、観客の移動を担ってくれました。

また、現在 3 代目となる上州富岡駅の駅舎は、耐震性の強い鉄骨煉瓦積造りで、煉瓦の積み方は製糸場と同じフランス積みを採用しています。駅に降り立った瞬間から、富岡製糸場のまちを感じられる。日本建築学会賞、グッドデザイン賞、ブルネル賞など、建築関係の各賞を受賞し、駅舎自体を見学に来る方も増えています。駅には観光案内コーナーがあり、駅前広場ではイベントも



富岡製糸場東置繭所 (画像提供：富岡市)

開催されています。上州富岡駅は、富岡観光のおもてなしと賑わいづくり、両面でしっかり支えています。

まちなかや周辺を 回遊してもらえ仕掛け



整備中の明治・大正時代の倉庫群

世界遺産に認定された平成 26 年度の富岡製糸場の入場者は 134 万人。翌 27 年度は 114 万人、28 年度は 80 万人です。一般に世界遺産効果は約 3 年と言われますが、今後は 80 万人の維持を目指し、仕掛けをしていきます。

富岡製糸場自体は 30 年計画で徐々に整備していく予定ですが、現在は国宝の「西置繭所」の保存修理（平成 31 年完成予定）を行っており、工事の様子を公開して見学できるようにしています。完成後はここでイベントなども行う予定です。

また、製糸場以外の市内各所を回遊していただくことも目標としています。老朽化に伴って建て替えを進め、今年の夏に竣工した富岡市役所新庁舎は、建築家の隈研吾氏の設計によるもので、まちの新たな名所となっています。上州富岡駅と市役所の間には、明治・大正期に建てられた煉瓦づくり、大谷石づくり、土蔵づくりの歴史的な倉庫群があり、世界遺産センター設立に向け、整備を進めています。カフェやレストラン、市場、自動繰糸機の動態展示など、新たな交流拠点が誕生する予定です。こちらも隈研吾氏の設計で、完成すると、駅、倉庫群、市役所と美しい建築を見て回る、そんな観光も楽しめます。

今年は、初めての試みとして、まちなかを回遊していただくためにスタンプラリー「富岡製糸場 工女のまち・歩くんラリー」も実施しました。また、周辺の妙義山や一之宮貫前神社、群馬県立自然史博物館、サファリパークなど広域観光も推進し、おもてなしとして何ができるかを常に考え、集客できる仕掛けをして、まちの魅力を高めていきたいと考えています。

富岡製糸場の生糸輸送を目的に明治 30 年に上信電鉄の前身が開通しました。製糸場とともに近代日本の産業を支え、市の発展に貢献してきた—そうした歴史ある鉄道が、現在は学生や高齢者の移動を担い、観光客を乗せてまちに賑わいをもたせています。地域にとってはいつの時代にも重要な存在です。



デキ2両が列車を牽引する臨時列車ファンタジー号（上信電鉄）



ファンタジー号のイベント風景（上信電鉄）



大胡電車庫に留置されたデハ101（上毛電鉄）



大胡電車庫（上毛電鉄）



工女姿の高崎商科大学生（上信電鉄）

「平成23年に群馬県で開催されたデステイネーションキャンペーン（D C）を契機に、5鉄の連携がより強固なものとなった」とググつとぐんま観光宣伝推進協議会の佐藤肇次長は語る。

ググつとぐんま観光宣伝推進協議会は、群馬DCを推進するため平成22年に設立された。官民の協働により県の観光振興と地域活性化に寄与することを目的に250団体が加盟し、DC以降も継続して県内の観光キャンペーンを

展開している。

同協議会が制作する季刊の観光キャンペーンガイドブック『ググつとぐんま』にも、5鉄のイベントなどを紹介する頁が常設されており、観光における鉄道の役割の大きさがうかがえる。

5鉄の連携で観光客を呼び込む

5鉄は平成22年10月から定期的に合同会議を行っており、ググつとぐんま観光宣伝推進協議会もオブザーバーとして会議に参加している。

「5鉄の連携は協議会にとっても非常にありがたい。交通事業者が連携してこそ県内を周遊する商品もつくれることができる。平成23年の群馬DCでは、JR東日本・上信電鉄『ぐんまDC特別企画』として、高崎からJR東日本が運行するSLで横川駅まで、そこからバスで下仁田駅に向かい、上信電鉄のデキで高崎に戻るといった商品を打ち出し、鉄道ファンに限らず、大好評だった」（佐藤次長）

一方、「ぐんまワンデー世界遺産パス」は群馬県内フリーエリアの普通列車が乗り放題の乗車券で、上信電鉄と上毛電鉄は全線が含まれる。5鉄にわたって利用できるため人気も高い。

スタンプラリーも、5鉄で展開している。今年の夏は、「ググつとぐんま観光キャンペーン」の開催に合わせて、群馬県を題材としたマンガとタイアップした「お前はまだグンマを知ら

ないスタンプラリー」を実施。また、昨年も観光キャンペーンに合わせて「群馬県内鉄道5社ヘッドマークデザインコンテスト」を開催、採用されたヘッドマークが5社それぞれの列車に掲出された。

「県内に路線を持つ鉄道会社が一緒にイベントを実施すること自体、非常に珍しく、群馬県ならではの取り組みとなっている」と佐藤次長は語る。

上信電鉄・上毛電鉄・わたらせ渓谷鐵道の中小3社も、毎年秋に「頑張るぐんまの中小私鉄フェア」を持ち回りで開催しており、趣向を凝らしたさまざまな催しで毎年、多くの観光客を集客している。

「5鉄が規模の大小にかかわらず強固な連携を築いて、群馬の観光を盛り上げ、人を呼び込んでくれる。鉄道事業者は定期運行が最大の使命だとは思いますが、上毛電鉄のデハ101や大胡電車庫、上信電鉄のデキなど、それぞれにすばらしい観光資源があるので、それらを磨いて観光に活用してほしい」と佐藤次長は期待を寄せる。

公的支援を受けながらも、何もしなければ鉄道利用は先細ってしまう。圧倒的なクルマ社会の中で日々、安全な輸送を確保し、自社の発展を叶えていくにはどうしたらいいのか。多くの地方鉄道が抱える課題ではあるが、上信電鉄、上毛電鉄は公助と自助、共助の取り組みで、日々あらゆる努力を重ね続けている。



マイカーに過度に依存しない社会の実現に向けて

前橋市では、クルマに依存しすぎない社会の実現を目指し、まちづくりと交通政策を重ね合わせながら、それぞれの交通が持つ問題解決に取り組んでいる。その方向性についてお話を伺った。

前橋市 政策部
交通政策課 地域交通推進室 主任

伊瀬慎一郎

Shinichiro ISE

クルマがあれば不便を感じない生活

クルマ社会の群馬県下では、県庁所在地であり、他地域に比較して公共交通を比較的に利用しやすい環境にある前橋市でも、移動手段としてクルマを選択する人が圧倒的多数を占めています。パーソントリップ調査では、昭和53年調査で45.2%、平成5年調査で62.4%、平成27・28年の最新の調査では78.1%と非常に高い数値が出ました。

その理由となっているのは、前橋の都市構造の変化です。郊外に大規模なショッピングセンターなどが開業して、中心市街地にあった商店街が衰退してきたこと。住宅が鉄道沿線から離れ、外へ外へと広がっていったこと。クルマ利用を前提とした「まちのスプロール化」が進んでいます。

市民にとっては、公共交通を使わなくても、クルマがあれば不便を感じることなく生活ができる——利便性をさらに追求してまちを整備していただくだけでは、将来的に、子どもたちや高齢者の生活に「負」の影響を及ぼすのではないかと危惧しています。

市民の足としての利便性向上

多くの地方鉄道は、通学や高齢者の通院や買い物などに利用されています。しかしクルマ社会の前橋市では、医療機関も、充実した施設を整備して広い駐車場を確保するため、郊外に移転しています。また、上毛電鉄では沿線にあった高等学校の移転・統廃合があり、利用者の減少が続いています。

公的支援の導入に伴い、上毛電鉄は人件費を筆頭にさまざまなコスト削減の努力を続け、維持費も必要最低限に絞るなどの経営努力を重ねています。前橋市としても、市民の足としてしっかり維持・存続できるよう、利用促進をサポートしていきたいと考えています。

具体的にはパークアンドライドの推進のほか、駅の改良も進めています。一例を挙げると、城東駅は、既存の出口の逆側に高校があり、狭い道路に通学の自転車と通勤の自動車が集中して危険だったため、安全対策と利便性向上のため新たに東口を設けました。

鉄道の利便性を高め、毎日の生活の中での利用を呼び掛けていきたいと考えています。

さまざまな課題を一体化させて考える交通計画

現在、前橋市の「地域公共交通網形成計画」を作成しています。市内の交通には改善すべき課題がたくさんあり、それらを一体化させて検討を進めているところです。

例えば、現在、JR前橋駅と上毛電鉄の中央前橋駅間には、市の補助で運賃100円のシャトルバスが運行していますが、このシャトルバスを高頻度化して循環させ、まちなかの回遊性向上につなげたい。また、利用者が大きく減少しているバスは、市内6社のバス会社が連携して路線を再編していく必要があります。鉄道と二次交通の整備による、よりスムーズな移動の確保も必要です。さらには、人口が少ない地区の域内交通をどう組み立てていくか——公共交通は、充実し使いやすいネットワークが構築されてこそ、市民の生活に真に活かされていくと考えています。

それには交通だけではなく、まちづくりが大きく関わってきます。鉄道駅・中心商業地・官公庁など拠点間に距離があり、分断された印象を受ける中心市街地を一体化させていく。交通ネットワークから外れた場所に病院などが設置された拡散型の都市構造を、公共交通でカバーしながら、将来的にも暮らしやすく、より利便性の高いまちをつくる。その方向性のもと、上毛電鉄のLRT構想を含め、課題を解決する方法について検討を重ねています。

全国的に、既存の交通機関を活用して公共交通の再編が進められています。前橋市民にとって、上毛電鉄は極めて重要な資産です。マイカーに過度に依存しない社会の実現に向け、次世代へとつながる公共交通体系をつくる。そのためにも、上毛電鉄には安全・安定運行をしっかりと維持して、その歴史を未来につなげてほしいと思います。



中央前橋駅からバスに乗り換える高校生



回遊のネックになっている5差路の交差点

TOP INTERVIEW

特集：「群馬型上下分離」— 20年の軌跡と展望

[上信電鉄・上毛電気鉄道の経営努力と地域の支援]

120余年の歴史を継承して 地域の路線を 守り続ける。

西上州の足として120余年の歴史を刻む上信電鉄。富岡製糸場などの世界遺産登録で伸びた輸送人員を維持しようと、地域の協力と支援を力に、鉄道の活性化に取り組んでいる。地域の暮らしを支え、「観光鉄道」としての飛躍を目指す——木内代表取締役社長にお話を伺った。

文●茶木 環／撮影●織本知之



上信電鉄株式会社 代表取締役社長

木内幸一
Kouichi KIUCHI

張り合いのある会社づくりへ

——「群馬型上下分離」方式の公的支援を受けるようになって約20年が経ちましたが、現状はいかがでしょう。

木内 それまで当社の鉄道事業は赤字があまりにも大きく、経営がどんどん悪化して当然借り入れも増え、本当に大変でした。上下分離方式が導入されて、列車の運行に専念できるようになり、利益を上げると、それが確実に反映される。企業努力が報われるようになりました。鉄道基盤の維持管理費用は、中小の地方鉄道にとって大きな負担です。「群馬型上

下分離」方式は、地方鉄道の実効的な支援策として各地で活かされていますが、厳しい経営環境下に置かれている地方鉄道にとって、非常にありがたい制度です。

当社も36億円あった借入金を現在では18億円まで縮小することができ、経営的にも張り合いが持てるようになりました。それは社員にとっても同様で、全員で「張り合いのある会社づくり」「張り合いのある職場づくり」を目指しています。働きがいのある会社であれば、いい人材が集まってくる。できれば今後は沿線に住む若い人たちを採用して、地元

誇りを持って働いてもらえる会社にしていきたいと考えています。

——富岡製糸場などの世界遺産登録という追い風もありました。

木内 世界遺産登録が決まって輸送人員が急激に伸びました。平成26年度は定期外のお客さまが35%増え、30%以上の増収となっています。現在は少し落ち着いてきて、登録前の約15%増となっていますが、これを維持していければと考えています。残念だったのは、訪れた方々の現地での滞在時間が短く、地元にとすお金意外と少なかつたこと。訪れた方々にどう楽しんでいただくか。これか

ら考えていかなければならない問題だと思っています。

沿線の少子高齢化が進む中で輸送人員を伸ばしていくには、地域の暮らしの足としてしっかり役割を果たしていくこと、そして沿線にある観光資源を活かして、観光鉄道として当社線を楽しんでいただけるようにすることが肝要です。いかに外から人を呼び込むかに注力しています。

そうした中で今、上野三碑こうづけさんびが世界記憶遺産の国内候補となっています。いずれの碑も当社沿線が最寄り駅となっていて、「世界記憶遺産候補の地を廻る」ハイキ

特集：「群馬型上下分離」— 20年の軌跡と展望

【上信電鉄・上毛電気鉄道の経営努力と地域の支援】

ングイベントや乗車券の企画を実施しています。全国の中老年の方々に、ぜひ足を運んでいただきたいと思っています。

また、認定されれば富岡製糸場などと合わせて実に5駅が世界遺産、世界記憶遺産の最寄り駅となり、利用促進の好機として期待しているところです。

イベントは地元の人たちと一緒に

——上信電鉄は企画列車やイベントが多というイメージがあります。

木内 そうですね。中でも全国から届いた絵手紙を車内に飾る絵手紙列車も今年で11回目を迎え、出展者は678人、作品数は903点と過去最高となりました。絵手紙列車には、作品を出された方が家族やお知り合いと一緒に全国各地から見に来てくださいます。皆さん、列車の運行時間を問い合わせる乗車されるのですが、特に問い合わせが多かった年に臨時列車で運行すると、出展者同士、お互いの作品をご覧になりながら、大変盛り上がり上がっていました。

実は、列車の運行こそ当社が担当していますが、全国から届く絵手紙を管理して準備して下さるのは、沿線にお住まいの女性です。ボランティアで非常にきめ細やかに対応して下さり、おかげさまで今では「走る美術館」との評価をいただいています。

ハイキングイベントなども沿線自治体や住民の方々に協力をお願いしています。地元の魅力を参加者に伝えるガイド

を務めていただいたり、出店して名産品を販売していただいたり。私も、時々、地元のB級グルメをお客さまにサプライズでプレゼントしたりしています。

地元の方々の力をお借りするのは、当社の社員だけでは人手が足りないということももちろんありますが、地元根ざしたイベントとして育てていきたいと考えているからです。地元の方々はその地の魅力をよくご存じですし、地元の方が参加してこそ盛り上がる。そうしたイベントにこそ価値があり、お客さまの満足度も上がります。来てよかった、また来てみたいと思ってくただける「地域」になります。沿線には、以前は、そこそこ人気があったのに廃れてしまった観光地もありです。それだつて見せ方次第、工夫次第で人気を回復できるはずです。今後も地元とタイアップしてイベントを企画していきたいですね。

また、高崎市や富岡市には、当社の駅前広場を活用して行政主催のイベントを実施して下さるようお願いしています。少子高齢化が進んで、この自治体もコンパクトシティ化に取り組んでいます。そのためには駅の拠点性を高めていくことが必要です。

駅に賑わいをつくって、まちの中心部に人を呼び戻す。駅前で開催されるイベントには、普段はクルマを利用する人も鉄道を使ってお出かけになります。当社もそうした日は乗客がかなり増え、確実に効果が出ています。

——大学や専門学校の皆さんの協力もあ

ると伺っています。

木内 平成14年に高崎商科大学前駅が新設されてからは、学生たちと一緒にイベントを実施する機会も増えました。若い人たちがいろいろなアイデアを出してくれます。

高崎駅の引退車両を再利用した待合室は、県立高崎産業技術専門校の学生たちが作ってくれた力作です。車内を板張りにして木のテーブルを設置、外側もきれいに塗装してくれました。冷暖房や飲み物の自販機も完備して、快適に電車を待っていただく環境が整いました。ここで勉強する高校生も多いんです。予想外の使われ方ですが、これも沿線の皆さまに愛されている証しとうれしく思っています。

大規模修繕にいかに対応するか

——現在の課題についてお聞かせくださいますか。

木内 歴史が長いだけに設備がかなり老朽化し、これまで以上に大掛かりなメンテナンスが必要な時期を迎えています。おそらくは補助金では賄いきれない大規模修繕をどう進めていくかが課題となっています。

例えば車両も当社は2両編成ですが、中古を捜してもほとんどが3、4両編成で、それを改造するには費用がかかる。変電所も現在6万6000ボルトでシステムが組まれていて、将来的な維持費用を考慮すると6600ボルトに更新した

い。鉄橋などの補修もしたい。問題は山積みなのですが、大規模な維持・修繕費は、現在のような単年度ごとでしかも上限がある補助制度ではなかなか手を付けられません。そうした中、安全性に鑑みて優先順位を考えながら少しずつ進めています。いずれそれでは間に合わなくなるかと危惧しています。何カ年計画で進められればいいのですが、この辺りは私たち鉄道事業者が直面している大きな課題ですね。

群馬県はクルマ社会で、その利便性に頼っている部分が残念ながら大きいのですが、近い将来、多くの人たちが自分たちの足となる公共交通の重要性を実感する日が必ず訪れます。その時に地域の方々が快適に移動できる交通手段として、鉄道を守っていきたくないと決意しています。



平成25年12月に営業運転を開始した新型車両7000形

TOP INTERVIEW

特集：「群馬型上下分離」— 20年の軌跡と展望

[上信電鉄・上毛電気鉄道の経営努力と地域の支援]

細やかな努力を積み重ねて 沿線住民の 足を支える。

赤城山の南麓を走る上毛電気鉄道（上毛電鉄）。

輸送人員の減少に苦しみながらも、鉄道サービスの向上に取り組み、地域に見守られながら、日々の安定輸送を確保している。公的支援の前提となる「鉄道事業者の最大限の自助努力」。

古澤取締役社長にお話を伺った。

文●茶木 環／撮影●織本知之



上毛電気鉄道株式会社 取締役社長

古澤和秋
Kazuaki FURUSAWA

安全の確保では大きな効果がある

——平成9年に東武鉄道から上毛電鉄に
いらしてどのような印象でしたか。

古澤 「群馬型上下分離」方式の支援を受け
る前年のことで、さまざまな議論が交わされて
いる真つただ中でした。東武鉄道でも都市部
とは異なり、北部の群馬県内では利用者が少
ない。上毛電鉄はそのさらに北部を走っている
わけです。しかも路線を一本持っているだけで、
内部補助もできません。

当初は鉄道部の担当でしたが、平成14年に社
長に就任し、経営者として収支の

改善に向き合っています。来年から支援も第5期に入りますが、「第5期経営再
建計画」をどのようにまとめるか、沿線自治体と検討を進めているところ
です。

第1期に、車両の近代化を図り、京王電
鉄井の頭線の3000形2連を8本導
入しましたが、車齢が50年を超えてい
るので一部だけでも更新したいと考
えています。

——初期の頃と比べて、経営状況はいか
がですか。

古澤 支援後は収支均衡が取れて、平成
10年度には4億1000万円あった繰越
欠損金が現在は2億4000万円と、ま

だ債務超過ではあるものの、この20年
で1億7000万円減らすことができました。
ただ、状況的には輸送人員が最盛期
の6分の1となっており、このまま利用
者数が下げ止まらなければ予断は許さ
れない状態です。

鉄道基盤設備維持費補助は、群馬型上
下分離独自の補助制度で、赤字の範囲で
補助していただけるものですが、県も沿線
市も財政が厳しい。当社としては補助金
額を増やしてほしいところですが、そこは
何とか頑張っ
て抑えるように
しています。

——群馬型上下分離のメリッ
トはどのようなところにあるとお考え
ですか。

古澤 鉄道は安全第一を大前提とした
サービス業ですので、赤字だからとい
って安全の投資をしないわけにはいき
ません。同時に、民間企業としての収
益の確保も求められます。

道路維持に税金を投入するのと同じよ
うに、鉄道の設備維持に対しても、公
的支援を行う——「群馬型上下分離」
方式は、安全設備投資の資金難に苦し
む地方鉄道にとって、まさに救いの制
度として誕生しました。

一番大きなメリットは、経営主体を分
離せずに一体のまま運営できるので、
列車運行と設備整備面の情報が共有
化さ

特集：「群馬型上下分離」— 20年の軌跡と展望

【上信電鉄・上毛電気鉄道の経営努力と地域の支援】

れ、安全が確保しやすいということ。鉄道事業者は経営改善に取り組み、安全運行と収益の確保に努力する。下を管理する自治体には、鉄道の専門知識が必要となるため、事業者が連携して安全確保に取り組み、自治体と事業者の信頼関係の下に、地域の財産である鉄道を維持・存続させることができます。

先ほど、自治体も財政が厳しいので、当社も頑張っているのを申し上げましたが、しっかりとした信頼関係ができているからこそ、我慢すべきところは我慢し、お願いするべきところはお願いできているのです。

当社にこの支援制度が適用されたとき、全国の地方鉄道から羨ましがられたものでした。その期待を壊さないように、やっていきたいと思っています。

社員一人一人が最大限の努力を

—— 鉄道の利用促進については、どのような取り組みをされていますか。

古澤 最大限の自助努力を前提に公的支援をいただいていますので、できることはすべてやろうという気持ちで取り組んでいます。中でも沿線ハイキングは人気が高く、集合駅までの鉄道利用に結び付いています。お金をかけることはできないので、私を含め社員がコースの下見をしたり、当日の案内役を務めたりしています。休日の仕事になりますが、社員も気持ちよく協力してくれる。労を惜しまず、地味でささやかなことかもしれませ

んがそうした努力の積み重ねで、地域の信頼を得ていくことが重要なのだと思っています。

—— コストの削減についてはいかがでしょうか。

古澤 列車のワンマン化や駅の無人化を進め、変電所も本社で遠隔操作しています。外注化を進め、線路の保守や車両の担当も最小限の人数に絞り、20年前は100人以上いた社員が今は55人です。安全運行を考えると、これ以上、社員を減らすことはできません。

大体のコスト削減はやり終えているので、残るは運行頻度の見直しになります。頻度の低下はさらなる利用者減を招く恐れがあります。地域の活性化のためにも、現在の30分ヘッドを守っていきたいと思っています。

—— 社内の雰囲気はいかがですか。

古澤 かつての社員の中には、「存続危機といっても鉄道がなくなるはずがない」と考える人がいましたが、今はそんな生易しい時代ではありません。それに、今の若い社員は鉄道の未来に危機感を持ちさまざまな活性化策と一緒に考えてくれます。そういう意味で私は社員に感謝しています。

実は、サイクルトレインを実施するにつきも、ラッシュが落ち着く午前8時以降に設定していたんですが、「最近の状況からすると、もう1本早いダイヤでも対応できるから、切り替えてほしい」と乗務員の方から申し出てくれたんです。デコトレインも、仕事が終わった後、

社員たちがアイデアを持ち寄りながら飾り付けてくれる。すぐに収入に結び付くことではなくても、その取り組みの先にあるものを、彼らは常に見つめ続けているように私は思います。こうした社内の士気を下げないようにしたいですね。

長期的視野で公共交通を考える

—— クルマ社会の中で、鉄道を維持するのは大変な努力だと思えますが、現在の状況についてどのように捉えていますか。

古澤 少子高齢化の時代となり、多くの都市がコンパクトシティを目指していますが、クルマにこれだけ依存した群馬県では、難しいのではないのでしょうか。県内の都市がコンパクトシティに至るには、まだ相当な時間がかかると思います。

最近でも、前橋赤十字病院の老朽化に伴う建て替えと移転で、当社沿線の土地も候補に挙がっていたのですが、最終的には広大な駐車スペースが確保できる郊外に決定しました。まちづくりも含め、長期的視野に立つて公共交通を考えていくべきだと思っています。

鉄道の維持・存続は、鉄道の利用があつてこそのもので。鉄道の利用促進に、特効薬はないし、こうすればいいという正解があるわけでもありません。当社の日々の努力を見て、沿線の自治体の方々も、単に補助金を出すというのではなく、一緒に考えていこうというスタンスを持つてくださっています。連携を強

化して、何とか当社線を維持していきたくて考えています。

—— 今後の展望をお聞かせください。

古澤 20年前に先人達が創ってくれた今の制度を、今後も、可能な限り維持して、安全運行と収支均衡のために努力していきたい、このことに尽きます。

そして、社員の処遇を何とか改善していきたい。現時点で、社員にはかなり我慢をしてもらっています。他の事業者との給与格差があまりに大きいと、社員が定着してくれません。鉄道における安全とは、設備だけの問題ではなく、「人」にも手厚く対応していかなければならないと考えています。

そして安全と収支の均衡の両輪で、最後の目標は営業の黒字化として、当社路線を持続できるように努めていきたいと思っています。



日本最古級のデハ101。現在もイベントなどで活躍する

1. 「廃線処理投手」と呼ばれて

鉄道はなぜ、かくも魅力的なのだろうか？

この文章を書くに当たり、その不思議な魅力をどう表現すべきか悩んだ末、適切ではないかもしれないが、「凜」という一字を思いついた。筋が一本通り、きりりと引き締まった様子である。また、「泰然」という二文字も考えてみた。落ち着いていて、何事にも動じないさまを表す。ずっと前からそこにあつて、今日もいつもどおり走り、ずっと先までそれが続く。沿線の人々や来訪者が自由に利用し、たくさんの出会いや別れを演出しながら、地域を黙々と支え、安心感を与えてくれる「インフラ」、それが鉄道の魅力の基本にある。

一方、「凜」「泰然」という言葉には、冷たさや、融通の利かなさといったニュアンスも感じられる。みんなが鉄道を頼りにし、利用してくれているうちはよいが、もっと便利で柔軟なものが出ると、途端に見離されてしまう。そんな離反を食い止めるための対応が容易でないのも特徴である。

著者が「廃線処理投手」という悪名(？)をいただいてから10年以上になる。地域公共交通プロデューサーとして、路線バス網を中心とした地域公共交通立直しの支援に関わり、鉄道の活性化も幾つか取り組んできたが、中でも鉄道廃線後の代替手段確保は図抜けて難しく、神経もすり減る「修羅場」である。

そもそも、廃線間近の鉄道に「凜」も「泰然」も感じない。駅は荒れ果て、乗り心地もよくない。レールを見ると光沢のムラが目立ち、軌道狂いが大きいことが見受けられる。これでは速く走れず、隣の道路を走る車にどんどん抜かされてしまう。雑草も伸び放題である。駅を出ても何もなく寂しいばかり。地域に見離されたとはこういう姿を言うのだろうか。廃線が決まると利用が急増するが、それも廃線までのこと。本当に魅力がある地域ならば、廃線ブームで来てくれた人が廃線後もリピーターになって代替交通で来てくれるはずだが、そういう話を聞いたことはほとんどない。

一方、廃線の決定が下されたとして、その後の代替交通確保策検討は「ないないづくし」である。まず、時間がない。廃線までの間に2年もいたなければ御の字で、通常は1年強しか与えられない。著者が携わった例では7カ月しかなかったことがある。しかも多くの場合、廃線決定時には代替交通の案はほとんど検討されていない。「そんな状態で廃線の是非が検討できるのか？」という疑問が浮かぶだろうが、廃線決定までは存続可能性の追求のみ行われることが一般的である。「代替交通を検討」という情報が流れるだけで「廃線を認めるのか？」という反発の声が上がるので、とても表だけでは検討できないのである。

自治体がコミュニティバス運行を検討し運行開始に至るまでには最低でも1年はかけている。しかし鉄道代替交通は、

鉄道の未来学

基調報告 48

2007年施行の「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律」により、鉄道の維持・存続に、「公有民営化」などの再生スキームを活用する道が開かれた。鉄道の存在をどう評価するのか。地域にとって本当に鉄道は必要なのか。地域とともにある持続可能な鉄道とする——その方策を考察する。

鉄道が地域を支え、 地域が鉄道を支えるために

名古屋大学大学院
環境学研究科附属 持続的共発展教育研究センター 教授

加藤博和

Hirokazu KATO

名古屋大学大学院工学研究科博士後期課程修了。名古屋大学大学院工学研究科助手、同環境学研究科助教授・准教授を経て現職。専門は低炭素都市・交通計画、地域公共交通戦略、地域再生。国土交通省交通政策審議会委員、内閣府地方分権改革有識者会議地域交通部会構成員など国の運輸・交通政策に関与しつつ、地域公共交通プロデューサーとして全国各地の現場で活動。座右の銘は「バス・鉄道は会議室でなく現場を走っている」。

一般にコミュニケーションバスより規模が大きいのに、それより短い検討期間しかないこともざらにある。短すぎて運転手や車両の確保さえままならず、それによって計画が制約されることが普通である。

いい代替交通をつくらうとしても、検討のためのリソースが足りない。多くの場合、データとして存廃検討時の（存続を追求するための）調査結果しか使えない。廃線決定後は地域にあきらめムードが広がり、モチベーションが極めて低くなる。決定前までは内外からたくさんの人たちが存続運動に参加していても、決定した瞬間に多くがいなくなってしまう。彼らは鉄道存続が目的であって、地域がどうなっていくかには関心がないのだらうと思わざるを得ない。ゴタゴタによつて地域内の様々な人間・組織間の関係が悪化していることも多い。

そういう混乱状況で呼び出しをいただくのが著者である。間違いなく楽しくない、いや、非常に苦しい仕事であるが、間違いなく必要な仕事であると信じて、「廃線処理を敗戦処理に終わらせない」ことを肝に銘じ、「鉄道がなくなつても地域はある。鉄道を造り守つてきた先人の想いだけは忘れるな」とアジ演説しながら取り組んできた。

2. 「鉄道存廃問題」に

地域・自治体はどう対応すべきか

著者が鉄道存廃検討において最も重要と考へてきたのは「鉄道存続を『目的』

にしてはならない」とこと、「存廃の如何が地域の盛衰を決めるのではなく『存廃問題に主体的に対応したか否か』で決まる」ことの2点である。別の言い方をすると、「鉄道が地域を支えている」という「幻想」を振り払い、地域を支える公共交通網はどうあるべきかを半ば白紙で考え、その中でいまある鉄道が費用効率的に役割を果たし得るかを明らかにするという態度である。その大前提として、日頃から地域の公共交通網、そして鉄道がどういう状況にあるのかを地域自らしっかりと把握しておくことが必要である。

鉄道事業者が廃線方針を明らかにしたという報道で、地元自治体が「唐突で驚いた」「いきなり言われても困る」とコメントするのをよく目にする。これを見て、鉄道事業者は何と不誠実かと思う方も多いだろう。しかし著者からすれば、そんな認識しかないから廃線危機に至るのだ、となる（もちろん、分かつてはいたが政治的なポーズとしてあえてそのようなコメントを出す例もあるが）。廃線になりそうかどうかは、日頃利用していればわかるし、利用しなくても駅やダイヤを見ればわかる。ところが、地域の人が日頃から利用していないから、気に懸けていないから、維持が困難となり、廃線意向表明も唐突と感じてしまう、という図式である。そもそも、鉄道事業者と自治体との情報・意見交換が日頃から円滑であれば、事業者が一方的に意向を発表するということもないだろう。

自治体のコメントには「もつと経営努力を」「採算性だけで決めないでほしい」といったものもある。しかし、存廃問題が表面化する路線の大半は、採算性うんぬんは問題にならないほど利用が少なく、赤字を会社全体ではとても吸収できないか、バスなど別の手段に切り替えた方が費用効率が低いという段階に至っている。その時点から鉄道存続の取り組みを始めても厳しい。

「国が支援すべき」というコメントも見受けられる。特に近年維持困難となっているJRの超閑散路線については、国鉄改革時の経緯もあつてこの種のコメントが多い。しかし、国土レベルでの幹線を形成する路線を除けば、鉄道では費用効率的でない区間について国が支援する理屈をつけるのは難しいであろう。現在問題になっているJRの各線は、これまで廃線や経営方式変更が行われてきた民鉄・第3セクター各線より利用がずっと少ないところばかりである。

以上のことから、地域自らが必要性を具体的に認識し、その維持に主体的に参画し、利用を増やしていく決意を持ち実行に移すのでなければ、とうてい残せる

ものではないし、残すべきでもない著者は考へている。それなくして運良くホワイトナイトが現れたとしても、利用者の減少は止められず、気がついたら地域住民利用が想定されない観光特化路線になつてしまつたり、引き受け時より厳しい状態で投げ出されてしまう可能性が高い。逆に、地域が主体的に参画・行動すること、利用しやすいコンテンツ（路線・ダイヤ・乗降施設・車両）への変化が進んだり、鉄道を利用した生活・来訪（観光を含む）のスタイルが広まる可能性が大きくなり、利用者減少と地域の無



上毛電気鉄道。平成10年度より「群馬型上下分離」方式の公的支援を受ける



養老鉄道養老駅。2県7市町が手を組んで、公有民営型上下分離により存続決定

関心が連鎖する負のスパイラルから脱却できる。

3. 地域公共交通活性化再生法が求める「自治体の主体性」

2007年に施行された「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律」（活性化再生法）の第4条では、持続可能な地域公共交通網形成に関する国・都道府県・市町村・交通事業者の努力義務が規定されている。そこで「主体的に取り組む」のは市町村であり、「市町村の区域を超えた広域的な見地から必要があると認めるときは主体的に取り組む」のが都道府県であると明記されている。国や交通事業者にはそのような努力義務は課されていない。10年も前からこういう法律になっているのに、著者が各地でこの話をする時、首長・議員はもとより担当者

レベルでも「始めて知った」という人が多い。地域公共交通に取り組むなら、最も基本的な法律である活性化再生法の初めの方くらいさりと読んでおいていただきたいものである（他にも当然知っておくべき重要なことが書かれている）。そして、この規定は決して国や交通事業者がサボることを正当化しているのではなく、地域公共交通の受益の多くは沿線地域に帰着するがゆえに、それを享受する地域自体が主体性を発揮しなければい

いものにはならないという、至極当たり前のことが書いてあるに過ぎない。それゆえ国は、細かい事情が分からなければ手出しは容易ではないことを自覚した上で、自治体が主体性を持つように自覚を促し、また行動している自治体を重点的に支援する施策をとるようになったのである。

自治体の主体性発揮は、まず鉄道の存在をどう評価するかからスタートする。日本では鉄道は、利用者が支払う運賃が運営費用を償えるという狭義の採算性確保が原則となってきたが、鉄道は直接の利用者以外にも広く便益（クロスセクター効果）を与えるものであって、それらを含めた社会的便益が運営費用を償えるなら維持する意味がある。ただし、バス等の他手段と比べ費用効率性が高いこと、他手段では得られない特有かつ重要な効果が発現すること、そして、それを得るために運賃以外の収入が確保できることがクリアされる必要がある。特に、地域にもたらされる効果への対価は、基

本的に公的補助で賄われることになるだろう。つまり、利用していない人も含めた地域全体で支払うことで、利用者のみならず過大な負担を押しつけないという「保険」の役割も果たす。いま乗ってくれている利用者のおかげで、日頃利用しない人もいざという時に利用できるのだから、利用者が受ける便益に対する負担の一部を公共が肩代わりすることもおかしいことではない、となる。

4. 「公有民営型上下分離」は理にかなっている

地域にもたらされる効果については、ある程度客観的に計量できる要素以外に、主観性が強い要素もある。「廃線したら復活できない」という意見をよく見るが、「廃線によってかけがえのない『何か』を失う」のがより本質的である。このような、鉄道の存在価値に関する議論が地域で十分行われ、合意形成される必要がある。その上で、軌道や駅、場合によっては車両といったストックについては、鉄道の存在への対価として公共が保有して維持管理し、営業の部分は運賃を原資として事業者が担うという「公有民営型上下分離」が有効なスキームとなる。活性化再生法でこの方式の導入が推奨され、特にローカル鉄道で普及しつつある。欠損補助による維持では、事業者が積極経営するインセンティブが働かず、利用者増加のスパイラルを生み出すことが難しいのも、公有民営型上下

分離が有効な1つの理由である。鉄道に公有民営型上下分離を導入するということは、自治体が鉄道を地域にとって必要なインフラと見なし、主体的に維持していくという意思表示にほかならない。それゆえ、自治体の方々と話をすると、「そこまで踏み込むには勇気がいる」という意見が多い。しかしその勇気がなければ、ローカル鉄道の維持とその有効活用はおぼつかない。活性化再生法では、公有民営型上下分離を導入する条件として、法定協議会を設置して法定計画（地域公共交通網形成計画）を策定し、その実行計画（鉄道事業再構築実施計画）で上下分離スキームを規定することを挙げている。この協議会と網形成計画をいかに有意義にするかが決定的に重要である。

活性化再生法に基づいて国が提供する様々な支援策を得るために法定計画を策定する必要があることから、法定協議会を開いて計画をとにかく（シャンシャンで）策定するということが少なからず見られた。しかし、こんな態度で持続可能な公共交通が構築できるはずがない。活性化再生法の本来の考え方は全く逆である。様々な利害関係者が集まる法定協議会で地域公共交通網のあり方を実状に基づき議論（激論？）し、その中で鉄道が果たすべき役割やその活性化策、維持方策を検討の上、網形成計画としてまとめ、策定後は計画に従って具体策をPDCAしていく。そういった取り組みに対して国が支援をするのである。

活性化再生法に基づいて国が提供する様々な支援策を得るために法定計画を策定する必要があることから、法定協議会を開いて計画をとにかく（シャンシャンで）策定するということが少なからず見られた。しかし、こんな態度で持続可能な公共交通が構築できるはずがない。活性化再生法の本来の考え方は全く逆である。様々な利害関係者が集まる法定協議会で地域公共交通網のあり方を実状に基づき議論（激論？）し、その中で鉄道が果たすべき役割やその活性化策、維持方策を検討の上、網形成計画としてまとめ、策定後は計画に従って具体策をPDCAしていく。そういった取り組みに対して国が支援をするのである。

5. 「乗って楽しい」「降りても楽しい」 鉄道に変えていく

このような制度の建て付けと、本稿の前半部分とを対照していただくと、何をなすべきかが明らかになる。「鉄道存続を目的化せず、地域・自治体が存廃問題に主体的に対応する」ための作戦本部、あるいは取締役会として法定協議会が活用できる。もちろん、シャンシャンではなく利害関係者間できちんとした合意を形成するために、協議の方法も工夫が必要である。「私は乗ったことがない」と自慢げに語る人が時々いるが論外である。むしろ、毎日通学利用している高校生に来てもらい、卒業後も使う気になるものを考えてもらった方がよい。そして、協議すべきは2つ。「なぜ鉄道を残さなければならず、それをどうすれば地域全体で意識共有できるか」と「利用してもらえない鉄道とはどういうもので、それはだれが何をどうすれば実現できるか」である。当然、この2つは相互補完関係にある。

鉄道存廃問題は利用者減少の結果であるが、根本的には、地域住民や来訪者にとって鉄道利用が選択肢たりえなくなっただけである。そこで利便性向上策とそのPR方法を検討するわけであるが、モーターゼーションが極端に進んだ地方部では、住民が希望する移動経路に、鉄道線が全く重ならないのが普通である。重ねるためにはライダー交通の充実も必要であるが、それだけだと所要時

間が大きくなり、自家用車が利用できる人を転換させるには至らない。

著者は、地域公共交通システムの利用者数は「乗って楽しい」と「降りても楽しい」のかけ算で決まると述べてきた。鉄道の場合、乗車をどう楽しくするか、そして駅とその周辺をどう楽しくするかを考えなければならぬ。これを、鉄道事業者や自治体だけでなく、広く地域の皆さんや、鉄道を支援してくれる方々に考えてもらい、見込みのあるものは実行していく。つまり、鉄道を「まちづくり、むらおこしのフィールド」として活用するのである。この際、公有民営型上下分離スキームが本領を発揮することにお気づきいただきたい。

また、観光特化型列車は客単価が高く有効とは言え「途中駅での下車が少ない」のはいただけない。「乗って楽しい」しか考えられないからである。著者自身、某第3セクター鉄道駅で列車を1人で待ち受け、たくさんの方が駅構内で



2012年4月1日。この日から電車が走らなくなった長野電鉄松代駅。住民が掲げた看板に著者は思わず涙

みやげを買ったものの、乗降はゼロで、結局1人で見送った経験がある。駅前には待ちぼうけのタクシーしかおらず、街にも人はほとんど歩いていない。来訪者が駅から出ず、来てもらう誘因もないような状況で、この鉄道が残った意味は何なのか、今も疑問に思っている。

単に鉄道の維持存続を考えるだけでなく、生活者と来訪者の両方に使っていただける鉄道と、それを軸として広がる地域公共交通網を地域みんなで実現し地方創生に資することを意図する網形成計画は、少しずつ増えてきている。2017年3月策定の鳥取県東部地域公共交通網形成計画はその好例である。若桜鉄道線の維持に重点を置いた計画から発展し、計画地域全域でのモビリティ確保を目指すために、様々な関係者が連携し、自治体や交通事業者が大同団結して、固定観念を破る新しい試みが提案され、実施が進められようとしている。

6. アツイ想いと クールな戦略・戦術を持つて

クールな戦略・戦術を持つて

鉄道の魅力の源泉である「凜」「泰然」。これらは天賦のものではないし、パツと見て判断することもできない。鉄道事業者の尽力はもとより、地域の皆さんの意識や行動があつてこそ発揮され保たれる。そうやって維持される鉄道が移動の基幹となり、他の移動手段と密接に連携することで一体的なネットワークとして機能する。そういう機能が果たせる

鉄道が、存続する権利を得られるのである。そして、その生活・交流における活用法や、各自が維持の必要性を自覚し行動することの大切さが、コミュニティやインターネットなどを通じて地域住民や来訪者にも認識され利用を喚起すること、鉄道は持続可能となる。その鉄道が担う移動や、それを維持する活動から生まれる「絆」が、地域が持続可能となることに寄与する。それをやってのけようというアツイ想いをたぎらせた有志が、戦略・戦術をクールに考え実施し、想いの輪を広げていく。そのためには地域の関係各位との泥臭い話も必要だし、マーケティング手法やITの活用で顧客訴求力と経営効率向上に努める必要もある。そこまで頑張つて初めて、鉄道存廃の選択が手段として正しかったかどうか語れるのである。

以上のプロセスは、鉄道が残る残りないにかかわらず同じである。ただし鉄道は、維持は本当に大変だが、地域みんなが一所懸命に取り組む気になさる不思議な求心力がある。支援体制がうまく回り、必要な利用者数と収入が確保できれば、「凜として」「泰然と」働いてくれ、これほど頼りになるヤツはいない。そして多くの人が利用することで鉄道が地域を支え、地域が鉄道を支えるという構図ができていく。そう、鉄道は「残す」のではなく「活かす」ものである。そんな各地の現場で想いの輪の隅っこに混ぜていただき、非力ながらそれを広げていく手伝いができることが著者の本懐である。



Topics



地域とともに 活性化の道を歩む 上田電鉄

上田電鉄別所線は、長野県上田市の
上田駅と別所温泉駅を結ぶ 11.6km の路線だ。
利用者の減少が続き、幾度か廃止論が持ち上がる中、
平成 16 年、新たな公的支援の導入により存続が決まった。
自治体と鉄道事業者、そして住民による支援団体の
三位一体で、鉄道の再生・維持、そして活性化への歩みを進めている。

文●茶木 環 / 撮影●織本知之



上田電鉄株式会社 運輸部
運輸課長
矢澤 勉
Tsutomu YAZAWA

公的支援が決まり、上田市と上田交通は「別所線の運行に関する協定書」を締結した。また上田交通は財務を透明化するため、翌 17 年 10 月に鉄道部門を分社化して「上田電鉄」を設立した。
協定による支援内容は、国・長野県・上田市の協調補助として、鉄道軌道近代化設備整備費補助金については上田市が独自にかさ上げし、国庫補助対象にならない設備投資・安全のための修繕に対しては上田市が全額負担し、事業者負担はなしとする。また、平成 17 年度からは運行経費の補助も開始され、鉄道用地にかかる固定資産税や都市計画税、償却資産のうち構築物にかかる固定資産税の相当額、さらに平成 19 年度からは駅舎の固定資産税相当額も支援の対象として追加された。「別所線の運行に関する協定書」は 3 カ年ごとに契約更新する。

1 路線だけ生き残った鉄路

長野県上田盆地には、五つの路線が張り巡らされていたが、クルマ社会の進展に伴い昭和 40 年代までに次々と廃止となり、唯一残っているのが「別所線」だ。上田と信州最古の温泉・別所温泉を結び、旅客輸送を確保できていたのである。しかし、昭和 48 年、輸送人員の減少を理由に上田交通が廃線を表明。沿線住民による存続運動が起こり、翌 49 年、国と県による鉄道軌道欠

損補助の公的支援とともに、上田市が 3 年間の補助金を交付することで、別所線存続が決まった。
3 年後の昭和 52 年にも、沿線住民により存続運動が行われたが、この時点では上田交通の営業努力で赤字幅が減少していたため、廃線を免れている。
その後は、昭和 61 年に開業時から走っていた丸窓電車 5250 型など旧型車を全廃し、架線電圧の昇圧化（1500V）や東京急行電鉄から車両を導入するなどして近代化を図り、さら

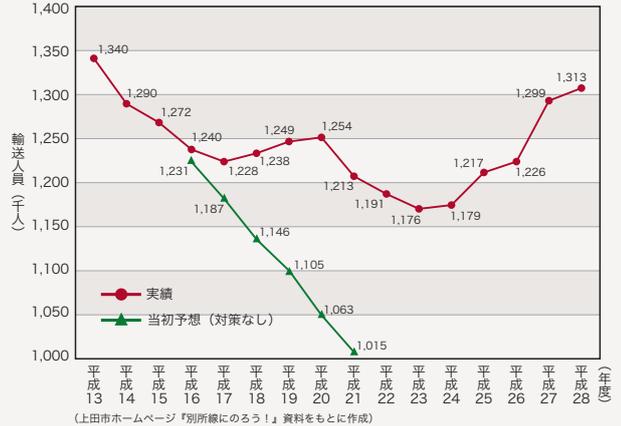
に上田市の支援による上田駅の高架化、ワンマン運転の開始など、経営の合理化に努力を重ね、苦境を乗り越えた。
しかし平成 14 年 10 月、国が実施した「安全性緊急評価」により 10 年間で 15 億の安全投資が必要とされたため、上田交通は県と市に公的支援の陳情書を提出、別所線の廃止論が再浮上する。
翌 15 年 6 月には上田市長を本部長とする「別所線存続緊急対策本部」が設置され、支援策の検討が開始された。
平成 16 年 12 月、安全対策を核とする

に上田市の支援による上田駅の高架化、ワンマン運転の開始など、経営の合理化に努力を重ね、苦境を乗り越えた。



真田村の赤備えをイメージした「さなだどりーむ号」

■別所線再生計画時における予測値と別所線輸送実績



地域の人々の支援活動

幾度も存続の危機が持ち上がる中、別所線が何とか持ちこたえてきたのは、コスト削減のほか、増発や長野新幹線(現・北陸新幹線)との接続ダイヤなど、利便性向上への取り組みを重ねてきたことも大きな要因となっている。

そして、最も歴史が古い「別所線電車存続期成同盟会」や、現在、中心となってイベントなどを企画実行している「別所線の将来を考える会」など、相次いで結成された住民による支援団体が上田市長や市議会に陳情を行うなど広げていった活動が、存続を実現させる力となった。

「住民から声が上がリ、働き掛け、市が動いてくれた。まさに地域の皆さんの支援でここまでできている」と上田

電鉄運輸部の矢澤勉運輸課長は語る。平成17年2月には、こうした25の支援団体により「別所線再生支援協議会」が設立、「上田電鉄別所線再生計画」が策定された。同計画に基づき、

国・県・市の協調補助による安全対策および設備投資補助、関係団体と連携した利用促進活動などの再生支援が行われている。

別所線は上田市域のみの路線なので、上田市単独で決定できたことも公的支援の厚さにつながっている。

「鉄道は単なる移動手段ではなく、地域にとって観光や環境、教育の面でも重要な存在であり、だからこそ維持することに意義がある」という思いで、別所線の再生・維持に取り組んでいると矢澤課長は語っている。

「乗って残そう」をキーワードに

輸送人員は、別所線再生支援協議会を中心とした利用促進活動の結果、平成18年には10年ぶりに増加に転じた。東日本大震災などの影響で一時期減少したが、平成24年度からは再び数字を伸ばし続けている。

別所線の利用促進は「乗って残そう」をキーワードに、市、交通事業者、地域の住民が三位一体となって取り組んでいる。1年間有効で通常よりも割引率(15%)が高い自治会回数券「マイレールチケット」やしなの鉄道と別所線が利用できる「軽井沢・別所温

泉フリーきっぷ」など企画切符の販売や3駅にパークアンドライド無料駐車場を整備し、利用促進を行っている。イベントも、駅長によるハーモニカ演奏や電車貸切ライブ、沿線写真撮影会など、多彩なイベントを行っている。

車両や駅舎の改善も進んでいる。平成17年には丸窓電車をイメージした「まるまじりーむ号」、平成20年には画家の原田泰治氏デザインによるラッピング電車「自然と友だち1号」「自然と友だち2号」が運行を開始。平成27年3月には地元の戦国武将真田幸村の赤備えをイメージした「さなだどりーむ号」が運行を開始した。

また、別所温泉駅の駅舎は大正期の建築美を活かしたまま、平成20年に改修。改札では、はかま姿の女性駅長が乗降客を出迎え、温泉まちの雰囲気盛り立てている。さらに温泉旅館などは駅から少し離れたところにあるため、上田市は市営の温泉施設を駅前に新築・移転。同年、駅近くに日帰り温泉施設が開業した。

別所線沿線に光をあてる

平成28年度はNHK大河ドラマの影響で上田市内の観光客が激増し、別所線の輸送人員は15年ぶりに130万人に回復した。

「今までは『乗って残そう』だったが、これからは『乗って活かそう』をキーワードにしてい

く。別所線に乗って人が動くことが沿線地域の活性化につながる。地域と一体となって別所線を活かしてもらうことを目的としている」と矢澤課長は抱負を語る。

起点の上田駅から終点の別所温泉駅、その途中駅の「地域の魅力」の掘り起こしも念頭に置いている。昨年は長野大学と連携して、学生たちが地域の知られざる名所やグルメを発掘して紹介するパンフレットを制作した。

別所線に対しては、上田市民の間でも居住エリアによって温度差が見られる。「千曲川を挟んだ逆側を生活圏とする人たちにとって別所線はなじみが薄い。観光客誘致はもちろん大事だが、そういう方々にも、もっと親しんでいただきたい」と思っている。沿線の「地域の魅力」を見つけ、発信して、鉄道としての存在意義を磨いていきたい」と矢澤課長は語る。

輸送人員回復は快挙とも言えるが、路線維持のため、さらなる努力が続けられている。

■別所線への設備投資に対する補助金額

| 年度 | 国 | 長野県 | 上田市 | 計 |
|------|--------|--------|---------|---------|
| 平成16 | 1,340 | 670 | 10,318 | 12,328 |
| 平成17 | 2,159 | 1,080 | 6,925 | 10,164 |
| 平成18 | 2,017 | 1,009 | 9,561 | 12,587 |
| 平成19 | 4,602 | 2,247 | 11,789 | 18,638 |
| 平成20 | 4,961 | 2,234 | 8,894 | 16,089 |
| 平成21 | 2,766 | 1,018 | 6,730 | 10,514 |
| 平成22 | 2,943 | 1,471 | 10,881 | 15,295 |
| 平成23 | 2,497 | 1,232 | 10,665 | 14,394 |
| 平成24 | 2,318 | 1,159 | 11,467 | 14,944 |
| 平成25 | 3,658 | 1,744 | 7,117 | 12,519 |
| 平成26 | 4,837 | 2,419 | 7,256 | 14,512 |
| 平成27 | 2,675 | 1,337 | 4,012 | 8,024 |
| 平成28 | 3,887 | 1,943 | 5,830 | 11,660 |
| 計 | 40,660 | 19,563 | 111,445 | 171,668 |

(上田市ホームページ「別所線にのろう!」資料をもとに作成)

(万円)

地方 紀行 民鉄

青い森鉄道株式会社



北国とは思えない、
うだるような暑さ。
涼しさをくれるのは、
線路を守る木々の木陰に、
漁船、温泉、ソフトクリーム。

東 北新幹線から青い森鉄道の快速「しもきた」に乗り継ぐ予定で降り立った、八戸駅の在来線ホーム。右手には「JR」と書かれた白地に緑の縁取りの電車。左手には青い森鉄道のキャラクター・モーリーが描かれた青い電車。迷いもせずにモーリーに乗り込み出発を待っていると、予定時刻に発車したのはJRと書かれた方。あっちが「しもきた」?!

総延長は121.9km。
どこで、何をする?

快速「しもきた」は、八戸駅から野辺地駅までは青い森鉄道だけれど、野辺地駅から先はJRの線路に入る電車。「JR」と書かれた車体は、どうやらそのため。

青森駅から八戸駅を通過して目時駅までをつなぐ青い森鉄道の総延長は121.9km、片道2時間10分。途中の八戸駅から青森駅まででも1時間30分。運行が1時間に1本の時間帯もあるのだから、乗り継ぎには十分注意するべきだった。とはいえ、幸運なことに次の電車の発車は30分後。今日のプランを立てる時間をもらったと思えば、まあいいか。

参考にするのは事前に青い森鉄道の方にいただいた沿線の見所リストと沿線ガイドブック「青い森鉄道FREEツアーBOOK」。電車の時間を考えると、途中下車できる駅は限られる。あれこれ考えているうちに、あっという間に30分経過。電車が出発。

駅周辺の住宅地以外、車窓の景色は田んぼか畑か森か林。青い森鉄道の名前の通り、夏

の強い日差しの下、「青」々と生い茂った「森」林の間を突っ切るように走っていく。駅と駅との間隔も長いとなれば、「一駅先まで歩いて向かう」のは到底無理。これはいよいよ、降りる駅を厳選しないと。

暑かろうと寒かろうと温泉には入りたいたい、ということで浅虫温泉駅での下車は決定。観光施設の多い青森駅周辺もゆっくり見たい。となれば、降りられるのはあと1駅か2駅程度。迷う間も電車はどんどん走っていく。焦って目を走らせたリストの中、「日本最古」の文字を発見。「日本最古の鉄道防雪林」、最寄り駅は野辺地駅。決めた、野辺地駅に降りる!

防雪林は防「暑」林

野辺地駅のホームに立つと、線路を挟んで向こう側に杉木立と「日本最古の鉄道防雪林」の大きな看板。さっそく駅を出て歩くこと約10分。線路に平行して広がる防雪林は、入ってはいけな所に入り込んでしまったような、不思議な感覚。普段、あまり見ることのできない位置から駅を見られるのも面白い。

しかも、一旦、防雪林の中に一步入ると、立っただけで汗が流れ出るような、北国青森とは思えないほどの暑さが一転、すっと涼しい風が吹き寄せてくる。直線距離はたいして離れていないホームと防雪林だけれど、気温は防雪林の中の方が断然低い。強風多雪から線路を守るために作られた防雪林。雪のない真夏の今は、防「雪」林というより防「暑」林。線路と並行しているし、次の駅ま

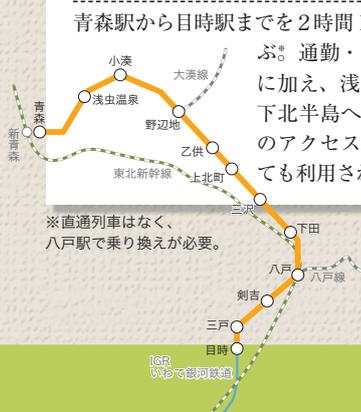


八戸駅に停車中の青い森鉄道の電車。車体にはモーリーの姿が。

青い森鉄道線

【あおいもりてつどうせん】

青森駅から目時駅までを2時間10分で結ぶ。通勤・通学利用に加え、浅虫温泉や下北半島への観光客のアクセス拠点としても利用されている。



※直通列車はなく、八戸駅で乗り換えが必要。



ゆうやけ橋に登ると、陸奥湾が見えてくる。



「日本最古の鉄道防雪林」。中はひんやり涼しい。

で続いていたら、一駅くらい歩けたかもしれない。
駅までの道の暑さ、ホームの暑さを思い、電車の時間ギリギリまで防雪林の中で涼んで、駅に戻る。
陸奥湾をどこから眺める？

今度は、野辺地駅から浅虫温泉駅へ向かう。浅虫温泉駅の手前では、車窓から「一瞬」陸奥湾が見られるというので、見逃さないよう、ドキドキしながら待っていると、視界がパッと開け、陸奥湾が広がる。「見えた！」という感動も束の間、その姿はすぐに道路や建物にかき消され、電車は浅虫温泉駅に滑り込む。

陸奥湾の景色をもっとゆっくり眺めたい。駅を出ると、何はともあれ海岸に直行。駅前のゆうやけ道橋を渡ると、目の前に、湯の島や裸島といった島々を抱く陸奥湾の姿。もっと綺麗に見える場所はないか、観光マップを眺めつつ歩いていると…

「遊覧船、乗っていかん？ 島を回るよ」。突然、おじいさんに声を掛けられる。「どこから出るんですか？ 出発時間は？」と聞く。「すぐ出すよ」と手招き。招かれた先にあつたのは、小さな漁船。ニコニコとライフジャケットを差し出すおじいさんに、「漁船は恐いから遠慮しておきます」とは言いえず、船に乗り込む。
小さな漁船は海面が近く、体感速度はかなり速い。「やっぱ怖い」と硬くなっている、と、ふっとスピードが落ち、「ええ、右手に

見えますのがあ、湯の島でございませう」と、観光案内が始まる。独特の節回りで歌うように語られる解説に聞き惚れているうちに、景色を楽しむゆとりが出てくる。風を切って走る漁船のスピードも気持ちよくなり、怖かったのが嘘のよう。もっと乗ってみたいと思うころ、漁船クルージングは終了。船を降り、風のない陸地に立つと、思い出したように汗がじんわり。潮風も浴びたことだし、温泉に入ろう。

温泉、その後

日帰り入浴ができる施設のうち、大浴場からの眺めが良さそうなホテルを選択。一日乗車券「青い森ホリデーフリーきっぷ」の特典で、バスタオルが借りられるのも嬉しい。

大浴場は最上階。平日昼間にもかかわらず、湯船には先客の姿がチラホラ。ガラス張りの窓の外、一面に陸奥湾が広がる。海上から眺める陸奥湾も良かったけど、温泉に浸かりながら見下ろす陸奥湾も、また格別。

さて、さっぱりと汗を流した後は、駅前にある道の駅「ゆくさ浅虫」でソフトクリームをばくり。温泉に入って、湯上がりにはアイスを食べる。ああ極楽、極楽。いい気分。道の駅をぶらつければ、定番のお土産物に加え、地元産の新鮮野菜が格安ですらり。まだまだこれから、あちらこちらを見る予定。野菜なんて買ったら荷物が重くなる。でも、今買わなきゃもう買えない。
買うべきか、買わざるべきか。制限時間は、電車が来るまで、後15分。



青森駅からは、真っ白な青森ベイブリッジと電車を一緒に撮影できる。



「ゆくさ浅虫」のカシスのソフトクリーム。漁船から見る陸奥湾の湯の島。流れるような観光案内も楽しい。カシスは青森県産。



豊橋市を中心とする名所交通鳥瞰図



大正・昭和の鳥瞰図絵師
連載—第③回
吉田初三郎の世界



豊橋市とその附近

豊橋市を中心とする名所交通鳥瞰図

文・藤本一美

text by Kazumi FUJIMOTO

豊橋市内に本社を置く豊橋鉄道は、大正十三年に「豊橋電気軌道」として創立し、翌大正十四年七月十四日に、駅前（吉田）―神明―杵木間および神明―柳生橋間が開業（後半の路線は本図に載るが後に廃止）。現在は駅前から東部の運動公園前、赤岩口を結ぶ路面電車として、通勤や通学、買い物などに向かう市民の足になり、「市電」の愛称で親しまれている。

特に市役所前付近は、車の行きかう国道一号線の真ん中を悠然と走行するのは、唯一で珍しい。これが市内線（本線）である。

一方、昭和二十九年十月に名古屋鉄道から新豊橋―三河田原間（渥美線）を譲り受け、大きく進展を遂げる。

田原藩として栄えた田原市が中核となり、田原城跡や幕末に活躍した文人画家・洋学者であり家老の渡辺崋山に関する史跡（宅跡）が残され

藤本一美
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。日本地図学会会員。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。



地域とともに歩む、 豊橋のシンボル「路面電車」 と鉄道の「渥美線」。



豊橋鉄道株式会社

Toyohashi Rail Road Co., Ltd.

設立：大正 13 年 3 月 17 日

本社：豊橋市駅前大通 1 丁目 46 番地 1

豊橋駅から延びる二つの路線を持つ豊橋鉄道。「市電」の愛称で市民に愛される東田本線（市内線）は、駅前～赤岩口間 4.8km と井原～運動公園間 0.6km、計 5.4km（停留場数 14）の路線で、平成 20 年には狭軌用として初の純国産全面低床車両「ほつトラム」を導入した。東海地方に残る唯一の「路面電車」として、まちづくりや観光面でも豊橋市のシンボルとなっており、中でも車内でおでんを楽しめる冬季限定の「おでんしゃ」や夏季限定の「納涼ビール電車」など企画電車は、県内外から多くの観光客を集めている。

また、田原市へ延びる鉄道の渥美線では、平成 25 年より渥美半島の花々をデザインした「渥美線カラフルトレイン」を運行。「渥美半島菜の花まつり」や「渥美半島菊花大会」など地域のイベントをバックアップ、盛り上げている。



『豊橋市とその附近 [豊橋市を中心とする名所交通鳥瞰図]』

(昭和 5 (1930) 年 4 月発行)

豊橋商工協会 発行

東京市麻布区筈町 81 大江印刷 (株) 印刷



ている。「鷹見泉石像」（国宝）「四季山水画冊」「千山万水図稿」「四州真景図巻」「毛武遊記」などで著名だ。さて、話を戻して、バックグラウンドの赤羽根の花弁園芸地帯へと続き、先端の伊良湖岬の旅情が誘う。特異な大胆な構図はどうだろうか。太平洋側沿岸寄り、豊橋上空から俯瞰し、中央部を豊橋市街地が図全体の三分の二を占める。鳥瞰図なのに平面地図として役割を果たしうである。豊川のほとりには吉田城跡（一五〇五年築城）と堀割を立体図化し、明治天皇行在所聖蹟地や吉田神社境内を示す。

軍事の要衝だけに、連隊司令部や練兵場、工兵大隊舎、騎兵連隊舎などの施設も多い。ぐるりを取り囲むのは、豊川稲荷や本宮山、鳳来寺山、石巻山、岩屋観音の姿だ。

図隔の左端には、渥美湾と伊勢湾を配置し、画室のあった日本ラインや遠く朝鮮半島の釜山を、右端には浜名湖の遥か遠くには、象徴としての富士山を入れている。

なお、本図の他には初三郎作品には、昭和二十五年秋作画「とよはし」（豊橋市鳥瞰図、豊橋市役所発行。京都の観光社作製）がある。ほぼ構図は同じだが、戦前・戦後の比較や交通路網を知るよすがとなる。



上／鳥川橋梁を渡る「ぐんまちゃん列車」(上信電鉄)
下／荒砥川橋梁を渡る700形(上毛電気鉄道)

みんな てつ Vol.63

AUTUMN 2017
秋号

●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：03-5202-1402 FAX：03-5202-1412

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「みんなてつ」編集室 香田朝子

●写真／織本知之

●アートディレクション・デザイン／浜田修司／大島忠里子

●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。