

Vol. 79 | SPRING 2023
春号

みんな



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

特集

グループ一体となった沿線・地域の活性化

[生活と観光の両面から展開する名古屋鉄道の取り組み]

鉄道のある風景

朝倉かすみ

北海道から東京に転居して、最初に住んだのが豊島区高田だった。最寄り駅は都電荒川線の学習院下。徒歩で十五分ほど距離があった。その倍歩けば池袋まで行けると気づいてからは、せつせと歩いた。次第に買い物や用足しは池袋で済ませるようになった。大きな繁華街・池袋は駅も大きい。なんでもあるし、どこにでも行ける。池袋に行けばなんとかなる、そんな感覚が定着した。

その次に住んだのは板橋区熊野町。最寄り駅は東武東上線の大山。この駅も中途半端に離れていた。折しもポケモンGOが大流行中で、わたしも例外ではなく、毎日のように名所・池袋西口公園まで歩いた。

三番目は埼玉県朝霞市。最寄り駅は同じく東上線の朝霞台。そこから徒歩五分もかからないのに都内とは比べものにならないほどリーズナブルなお家賃のコーポである。池袋までは急行で十七分。池袋ありきのライフスタイルができあがっていたわたしには文句なしの物件であり、立地だった。

朝霞で暮らし始めて、電車に乗ってどこかに行く、というのがようやく生活に組み込まれた。鉄道のある風景、というのも日常に溶け込んだ。

北海道での主たる交通手段はバスと地下鉄だった。会社員だった一時期、汽車（北海道ではこう言う）通勤していたが、その記憶はごく淡い。強烈なのは小学校時代の夏休みだ。当時でも

博物館陳列レベルと言われた古い汽車に仲よしたちとワイワイガヤガヤ乗り込み、海での水泳教室に通った。わたしの「線路を走る乗り物」のイメージは、きらめくプレジャートレインなのだ。

朝霞の電車（いや、それは東武東上線なのだが）にはプレジャー感が薄い。時々川越への観光客を見かけるが、どちらかというと市民の足というふうだ。そしてわたしは、車内アナウンスに緊張の聞き耳を立てず、車窓の景色にさのみ興味を持たず、文庫本を読み耽ったりして、気配で目的地を察し、さっと降りる準備をすると、完全に朝霞の電車を使いこなしているようで、不思議な心持ちになる。まるでド



イラスト・岡林玲

みんな

CONTENTS
Vol.
79
2023

◎日本民営鉄道協会とは？
1967年に社団法人として設立、2012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います。
なお、JR各社や公営地下鉄などは加入していません。

- 04 **地域とともに公共交通が活躍する社会をつくる**
TOP INTERVIEW
◎名古屋鉄道株式会社 取締役社長 社長執行役員 高崎裕樹
REPORT
交通・観光・開発の三位一体で
地域価値を高め、地域とともに発展する
◎名古屋鉄道 取締役専務執行役員 岩切道郎
◎名鉄都市開発 取締役社長／名古屋鉄道 執行役員 日比野博
REPORT II
エリア版Maas「CentX」で
地域と未来を切り開く
◎経営戦略部 課長 山口啓輔
◎地域連携部 交通サービスマ担当課長 花村元気
- 14
- 08
- 22 **「上下分離移行」の現在地について**
Mintetsu Report
近江鉄道にみる
◎近江鉄道株式会社 総合企画部 部長（企画担当）／構造改革推進部 部長 服部敏紀
◎近江鉄道株式会社 管理部 総務課 主任／鉄道部 鉄道営業課 主任 石原一磨
みんなで「インフォメーション」
ローカル鉄道の再構築に向けた支援措置
第16回「私とみんてつ」小学生新聞コンクール
「日本全国みんてつ絵はがき大募集」
「地方民鉄フォトコンテスト2022」
連載◎ 地方民鉄紀行
- 28 **遠州鉄道株式会社**
連載◎ 民営鉄道の起源を訪ねて―鉄路は何を目指したか
- 30 **京成電鉄 本線・金町線・押上線**
◎日本宗教史研究家 渋谷申博

※本号の取材に応じてくださった方々の社名・肩書きは取材時（2023年2月）のもので、

ラマでよく見る「内地の人」のようだからだ。北海道方言の「内地」は北海道以外のことで、感覚的には首都圏を指す。
電車に乗らないときでも鉄道は身近だ。線路脇を歩いてスーパーまで買い物に行く。
高さ約七十センチのコンクリの土台につま先だけで立ち、ひし形金網を握りしめワアワア騒ぎながら電車を眺め

る子どもをしょつちゅう見かける。すぐそばにいる親もなんとなく電車を眺めている。犬の散歩をしている人も立ち止まって電車を眺めることがある。
わたしもたまに眺める。どの電車も残らずホームに着いて、ホームを離れる。人を下ろし、人乗せ、走り出す。徐々に速度が上がっていく。わたしは子どものように叫びたくなくなり、井伏鱒二のアレを思いだすのだった。

「サヨナラ」ダケガ人生ダ、つてやつだ。

あさくら かすみ

作家。北海道生まれ。2004年、「肝、焼ける」で第72回小説現代新人賞を受賞、作家デビュー。2009年、「田村はまだか」で第30回吉川英治文学新人賞を受賞。2019年、「平場の月」で第32回山本周五郎賞を受賞、第161回直木賞候補になる。エッセイに「ぜんぜんたいへんじゃないです」、最新刊に「にぎやかな落日」がある。

02 季節の鉄道ものがたり 鉄道の風景

◎作家 朝倉かすみ

特集／グループ一体となった 沿線・地域の活性化

「生活と観光の両面から展開する名古屋鉄道の取り組み」

18 新技術やツールを活用して 鉄道事業の生産性を向上させる

REPORT III
◎鉄道事業本部 土木部 土木課長 西田尚史
◎鉄道事業本部 電気部 電気課長 御堂直弘



特集・グループ一体となった沿線・地域の活性化

「生活と観光の両面から展開する名古屋鉄道の取り組み」

地域とともに公共交通が 活躍する社会をつくる

民鉄第3位の路線網を持つ名古屋鉄道は、中部エリアの広域な範囲において、「地域価値の向上に努め、永く社会に貢献すること」を使命に掲げ、鉄道事業を軸に多様な生活・社会基盤サービスを提供する名鉄グループの中核企業である。クルマ社会の様相が他の経済圏に比べて色濃い中部圏で、公共交通の利用を促進しながら地域を活性化するために、交通・不動産開発・観光を一体として考え、地域共創型でまちをイノベーションする施策を打ち出している。さらに、航空需要が回復しつつある中部国際空港から名古屋都心部へのアクセスを担う名古屋鉄道が、リニア中央新幹線開業を見据え、中部エリアの玄関口となる名古屋という都市を今後どう位置付けていくか、名鉄名古屋駅とその周辺の開発という一大プロジェクトが始動しようとしている。大きく変わりゆく中部エリアでどのような役割を果たそうとしているか、高崎裕樹取締役社長に伺った。

名古屋鉄道株式会社

取締役社長 社長執行役員

高崎裕樹

Hiroki TAKASAKI

聞き手・文 茶木環 (作家/エッセイスト)

Tamaki CHAKI

報道キャスター、出版社勤務を経て、執筆活動に入る。東京都事業評価委員、日本鉄道賞選考委員、「土木施工編集委員」などの社会貢献活動や各種取材を通じて、国土やインフラを考え、さまざまな視点から執筆活動を続ける。2020年より「社」計画・交通研究会理事・広報委員長。

撮影●織本知之/写真提供●名古屋鉄道株式会社

特集：グループ一体となった沿線・地域の活性化

【生活と観光の両面から展開する名古屋鉄道の取り組み】

■コロナの大打撃から徐々に回復

——3年に及ぶコロナ禍によって交通事業は非常に大きな影響を受けました。社会的な変化を受け各鉄道事業者は構造的な改革を行っています。名古屋鉄道の現状をお話いただけますか。

高崎 名古屋鉄道グループは「地域社会を支える」ことを重視して、鉄道をはじめ交通を基盤に、不動産事業を成長の柱として、生活サービスや観光などにつなげて事業を行っています。また、グループ企業は社会を支える分野の事業が多く、例えば鉄道・バス・タクシーなど交通事業のほか、トラックなどの物流、医療や災害などに大きく寄与するヘリコプターや小型飛行機などの航空分野もあります。これらの事業は中部圏だけではなく全国ネットワークで広く展開しています。

コロナ禍では、特に移動の制限などから鉄道・バス・タクシー事業は大打撃を受け、見通しが立たない状態でしたが、昨秋以降、全国旅行支援などの制度の後押しもあり、人の動きも活発化して、徐々に業績も回復してきました。途上ではあるものの、将来に向かって明るい展望を描けるようなステージによくやく入ってきたと認識しています。

■公共交通が活躍できる社会をつくる

——リモートや時差通勤など人々の生

活や働き方が大きく変容した中で、交通需要を拡大していくためにどのような取り組みをされていますか。

高崎 名古屋都市圏におけるリモートの比率は首都圏に比べて、それほど高いわけではないのですが、電車通勤から車通勤へのシフトが見受けられます。中部エリアは日本を代表する自動車産業の中心地であることからクルマ社会となっており、移動における交通分担率をみても公共交通の割合が低いという大きな特徴があります。私たちとしては、マイカーとの役割分担を考慮しながら、公共交通がもっと活躍できる社会をつくっていきたくと考えています。

公共交通利用促進に向けた施策では、利便性を高めるツールとして、愛知県・岐阜県を中心とするエリア版「MaaSアプリ」^{（モバイル・サービス）}「CentX」を2022年3月にサービスインしました。利用者の利便性を最優先して交通・生活・観光サービスをシームレスでつなぐもので、当社グループ以外に、他の交通事業者や施設、店舗などにも参画していただいています。

私たちは中部エリア全体をほぼカバーする形で交通を中心としたレジャーや生活サービス事業を担っていますが、今後は地域の事業者と連携を一層強め、移動の動機や魅力と一緒につくり上げながら交通需要を拡大していきます。情報検索、チケット予約・決済の機能についてもこれからさらに

進化させていきたいと考えています。

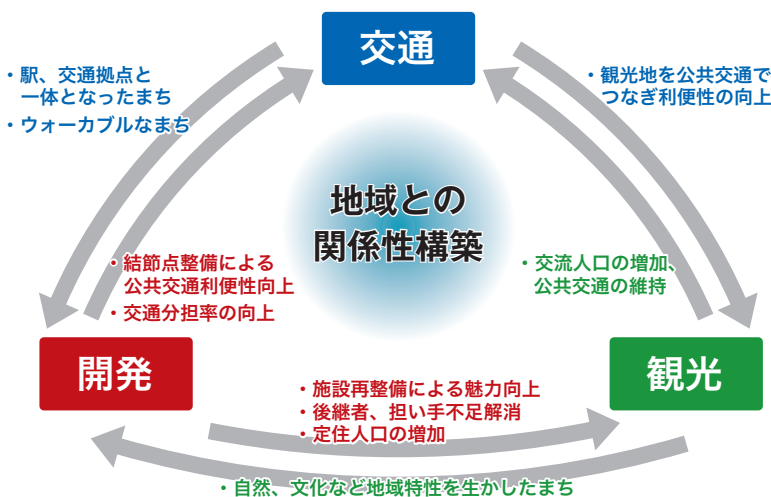
——グループとして事業を行っている各地域ではその特性を生かしながら持続的な活性化に向けた取り組みをされているかと思えます。

高崎 私たちにとっても、地域との関係は最大の資産です。沿線を中心とした各地域との関係を、未来を見据えてより強固で良好なものにすべく、2022年4月に地域活性化推進本部を新設しました。特に交通・開発・観光の3分野がそれぞれの事業だけで完結させることなく、三位一体となった包括的なまちづくりを基本方針に掲げ、地域とともに発展・成長していく企業として、各地域で多くのことに取り組んでいきます。

——具体的にはどのようなことを手掛けていらっしゃいますか。

高崎 鉄道では、名鉄岐阜、東岡崎、神宮前など拠点駅の再開発を進めます。交通の結節点としての機能強化に加え、駅周辺の資産を活用して商業施設やオフィス、ホテルなど総合的な開発を行います。地域性を感じる要素を盛り込むなど、エリアの玄関口である駅とその周辺の存在の掛け合わせによって地域全体が良くなる形を考えています。

■三位一体となった包括的なまちづくり



——中部エリアには観光地も多くありますが、観光施策についてお伺いできますか。

高崎 関東や関西と比べると、中部エリアの観光地は全国的な知名度が高くありませんが、観光に適した自然や文化、歴史的な資源を多く持ち合わせているので、今後はそういった特徴を生かし、発信や差別化をしていくことが必要です。具体的には、中部エリアの観光施策として「こまち観光」と「山岳リゾート」の2枚看板を掲げたいと思っています。

東京は個性的で面白いまちが宝石箱のように詰まっっていて、周辺には横浜や鎌倉というまちがあるなど、傑出している。関西には京都・大阪・神戸・奈良という著名な観光都市がある。それらに比べると中部圏には一大観光都市はないものの、当社沿線には豊かな文化や個性的な魅力を持つ中小の観光都市が多くあります。けれども、中部エリア以外から見ると注目される機会がまだ多くありません。これらの都市を私は「こまち」と呼んでおり、各市町の振興や活性化を図るとともに、魅力を高めながら「こまち観光」を総合的に発信したいと考えています。

——犬山市は犬山城などに加えて、名鉄グループが博物館明治村、日本モンキーパークなどを開設して観光面を切り拓いてきた歴史もあり、現在も観光地としてかなりにぎわっています。

高崎 はい。当社も十数年かけて、自治体とともに犬山城と周辺のまちなか観光をかなり盛り上げてきました。最近では若い女性の観光客も増え、平日も多くの方が訪れてくださるようになりました。一方で、現状では日帰り観光が中心ですので、遠方から訪れていただくような、犬山市とも連携しつつ、先ほど申し上げたような三位一体型で取り組むことにより、宿泊滞在型の観光都市にしていこう。そして犬山モデルを参考に、岡崎や半田など各市町の魅力を高めていきたいと考えています。

もうひとつの「山岳リゾート」も中

部圏ならではのものです。当社グループは北アルプスの新穂高と中央アルプスの駒ヶ岳でロープウェイ事業を行っています。山麓や周辺地域を含めて活性化していくことで、いずれは世界水準のリゾート地にしていきたい。さらに、「こまち観光」と「山岳リゾート」を形成していくためには、中部圏で広域周遊できるような仕組みづくりが必要であると考えています。

——名鉄は地方部にも多く路線を持っています。人口減少や少子高齢化を背景に全国的にも地方路線の運営は厳しい状態がありますが、お考えをお聞かせいただけますか。

高崎 私たちの路線網は広域で距離が長く、地方部では経営的には厳しい路線も抱えながら運営しています。既に自治体と協議を行っている線区もありますが、必ずしも廃線を前提にしているということではありません。基本的にはクルマ社会から公共交通が活躍する社会になることが理想であり、それを構成する公共交通ネットワークは維持したいと考えていますので、鉄道であれば上下分離のような鉄道のあり方に関する議論が必要で、BRT (Bus Rapid Transit) や路線バス、コミュニティバスなど多様な交通手段の活用を検討していく可能性もあります。グループで公共交通のフルラインを持つっており、地域の交通でもそれを生かせるので、地域と真剣な議論を重ねることで模索しながら最適解を見

出していくことが必要だと考えています。

——他の地域でも実践していますが、BRTなどに転換して、運行の頻度やルートの中で利便性を向上するなど、地域の姿に適した交通の可能性はあるかと思えます。

高崎 例えば、私たちのグループ会社である宮城交通が宮城県でJRR東日本の委託を受けて、気仙沼線BRTを運行しています。東日本大震災で被災して、鉄道での完全復旧が難しかったので、軌道敷を生かしてBRTに転換しての復興になりましたが、地域の方々には、利便性が高まったと喜ばれているそうです。私たちのエリアの中でもそういった取り組みを一つの事例として参考にしたいと思います。

■都市として位置付けが変わる名古屋

——インバウンドが回復基調にありませんが、中部国際空港へのアクセスは名鉄グループの鉄道やバスが担っており、今後さらに利用者が増加することが予測されます。またリニア中央新幹線が品川〜名古屋間の開業を控えています。品川〜名古屋間の超高速鉄道によって、名古屋という都市の位置付けが大きく変わろうとしています。その中で名古屋鉄道がグループ一体となって、どのようなまちづくりを構想されているのかお聞かせください。

高崎 時速500kmのリニア中央新幹



新穂高ロープウェイで運用されている日本で唯一の二階建て Gondola

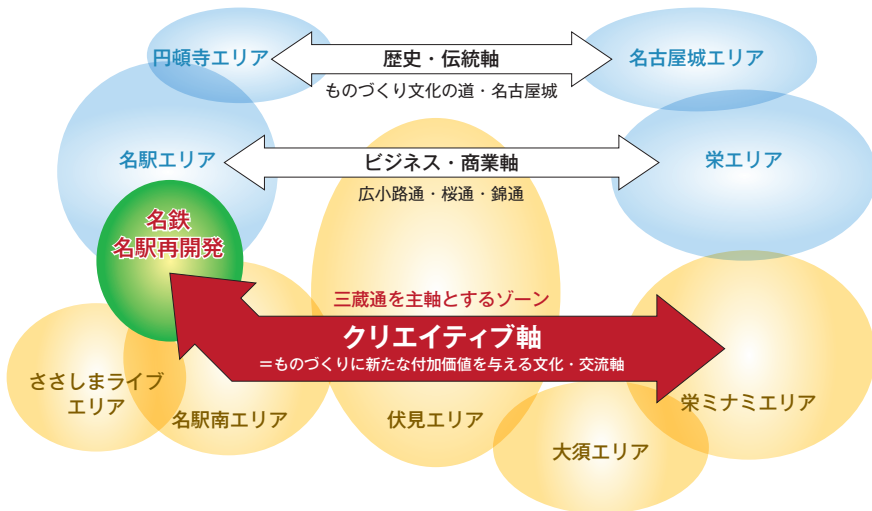
線では品川〜名古屋間の所要時間は約40分に短縮されます。それによって首都圏と中部圏と関西圏の三大都市圏が一体化し、巨大経済圏を創造していくというのが国のスーパーメガリージョン構想です。名古屋は中央に立地することになり、120分圏人口は品川を超えて最大となります。名古屋が非常に利便性の高い都市になることは大きなプラス要素だと捉えています。その一方で、時間距離の短縮によって関東や関西の巨大な都市圏に吸収されてしまうストロー現象に対しての危機感もあります。名古屋の都市としての独自性を確立し、さらなる成長戦略を描きたいと思っています。

——名古屋経済圏の独自性とはどのよ

特集：グループ一体となった沿線・地域の活性化

【生活と観光の両面から展開する名古屋鉄道の取り組み】

■名駅再開発と都心3軸



うなものでしょうか。
高崎 まず「ものづくり」として世界で指折りのエリアであることです。これはストロー効果で吸収されることではないので、ものづくりをベースにしながら、これからも経済の発展を遂げていく中で、名古屋という中心都市がどういう役割を果たせるか。そのためには都心部ではどのようなまちづくりを行うべきかを考えていきたい。

現状では豊田市も含めて西三河がものづくりの集積エリアであり、名古屋

は圏域の中心でありながら、それを業務的に支援したり、西三河地域で働く人々が暮らすまちとなっており、ものづくりをリードするというよりも下支えするような役割です。

ものづくりをベースにした地域経済の成長戦略を描くには、ものづくりに付加価値を与えて発展させ、イノベーションを起こすようなクリエイティブな人材が集まり、刺激し合う都心部に変わらなければなりません。名古屋はスタートアップの取り組みで少し出遅れていたのですが、愛知県が国内最大級の大規模なスタートアップの支援施設「STATION Ai」（2024年開業）をつくり、クリエイティブ人材を都心部に呼び込もうとしています。

——その中において再開発が予定されている名鉄名古屋駅（名駅）が重要な役割を果たすことになると思いますが、再開発の構想をお伺いできますか。

高崎 私たちもクリエイティブで魅力的な人材が集積し、多くの人々が訪れるような都市軸を形成し、またその玄関口となるように、名鉄名古屋駅とその周辺の再開発を構想しています。

現在の名古屋都心部におけるビジネスの中心軸は、JR

名古屋駅前の高層ビル群から東側にある繁華街の栄とを結ぶエリアとなっています。

一方で、南側に位置する名鉄名古屋駅周辺や貨物鉄道の駅であった旧笹島駅跡地から生まれた「ささしまライブ」という新しいまちから栄の南側と結ぶエリアをクリエイティブ軸として位置づけて新しい都心軸をつくらうとしています。

栄の南側は商業施設が多いのですが、近隣にある大須エリアは神社仏閣が多く古い歴史があるほか、下町を感じさせる独特の雰囲気を持つ名古屋ならではの光景が広がっています。その先に「STATION Ai」が開業しますので、多様な人々やものが融合するまちとなっていくと思います。

大都市としての玄関口は既に名古屋駅の北側にある程度整備されていますので、今度は私たちが名古屋らしさを打ち出しながら、新たな都心部のまちをつくっていきたくと考えています。

——そのためにも空港アクセスの利便性強化や交通拠点としての機能強化を図るタミナル整備は必要ですね。

高崎 ええ、現在の計画では名鉄名古屋駅の駅機能を開業するのは2030年頃を目標としています。名鉄名古屋駅のホームは現在、2線で狭隘な中で輸送サービスを提供し、非常に高度なノウハウで



運用しています。けれども今後航空需要の回復やリニア開業で地域外からの利用者が増加することを考えると、やはり安全性や利便性の向上が必要だと思います。この地域の交通分担率を上げるためにも、まずは中心駅が良くならないといけない。地域からの要請にも応えて駅を約1・7倍に拡張し、4線に拡大することで、分かりやすく使いやすい駅にしていきたいと考えています。

駅前広場や乗り換え空間の整備など駅周辺も変わっていきますが、この街区は私たち以外の地権者の方々もいらっしゃると思いますので、皆さんと協議を重ねつつ、リニア開業時期も考慮しながら進めていきたいと考えています。

名古屋の都市圏がこれからも持続的な成長を図っていくうえで非常に重要なプロジェクトですので、全体を見ながら開発に取り組んでいきたいと思えますし、交通と併せながら都市開発を主導できる事業者になっていきたいと思えます。

特集：グループ一体となった沿線・地域の活性化

「生活と観光の両面から展開する名古屋鉄道の取り組み」

交通・開発・観光の三位一体で

地域価値を高め、

地域とともに発展する

「グループ一体となった沿線・地域の活性化」を中期経営計画の重点テーマに掲げる名鉄グループは、2022年4月に行った組織改革で体制を整備した。名古屋鉄道に「地域活性化推進本部」を新設し、同時に名鉄の不動産事業本部と名鉄不動産とが統合し、「名鉄都市開発」が誕生した。広大な事業エリアにおける個々の地域で公共交通利用促進や不動産事業の強化、人口減少時代の中での観光事業の振興を図る。地域に根差す交通事業者ならではの中長期的な視野を生かし、地域の持続的な成長を促す基盤づくりが行われている。

取材：文◎茶木環（作家／エッセイスト）

撮影◎吉本旭／写真提供◎名古屋鉄道株式会社



■地域活性化推進本部の創設

コロナ禍で全国の交通事業者が大きな影響を受ける中、名鉄グループは2021年に中期経営計画「Turn-Over 2023」反転攻勢に向けて「」を発表し、ニューノーマル時代に対応する方針を表明した。その中では、事業構造改革として、①交通事業の構造改革、②旅行事業・観光バス事業・ホテル事業の構造改革、コロナ後の成長基盤構築としては、③グループ一体となった沿線・地域の活性化、④名駅再開発の事業着手に向けたプロジェクトの推進、⑤今後成長が見込まれる分野の収益力強化による収益構成の見直し、⑥DXの推進、⑦経営課題に対応した体制づくり——という7項目の重点テーマが掲げられている。構造改革を推進する体制を整えるために名鉄グループは組織改革を行い、2022年4月に名古屋鉄道内に「地域活性化推進本部」（本部長・高崎裕樹取締役社長）を創設した。全国の鉄道会社、特に大手民鉄は鉄道をはじめとした交通事業だけでなく、グループ企業で不動産、商業施設、流通などそれぞれの分野で地域密着型のビジネスを行い、サービスを展開してきた。名鉄も同様にグループ内の企業を含めて各地域で多様な事業を手掛けてきたが、地域が抱える課題は複雑化し、その解決に向けより広範な視点で複合的に取り組むことが求められるように



名古屋鉄道 取締役専務執行役員

岩切道郎

Michio IWAKIRI

なっている。今回、創設された地域活性化推進本部は交通・不動産開発・観光を併せた「包括的なまちづくり」を実践していくために、グループの司令塔としての役割を担っていく。

この部署の副本部長を務める岩切道郎取締役専務執行役員は「これまではその地域で運営する鉄道、バス、タクシーなど個別の分野やグループ内の企業ごとに地域との接点を持ちながら事業を行ってきたが、ある意味では縦割りとなってしまうという部分もあった。もちろん、今後もそうした形で解決できる課題もあるが、例えば、地域の行政や関係団体、関係事業者からの相談内容が駅前を活性化させながら交通の利便性も上げたいというような複合的な領域の場合、相談元からすると、どのセクションに持ち込むと解決できるか判別しにくい。地域活性化推進本部は、総合的な窓口となることを明確にし、グループ一丸となって各地域の課題解決に向き合うというメッセージを打ち出している」とその経緯を説明する。

地域活性化推進本部は、駅周辺と一

特集：グループ一体となった沿線・地域の活性化

[生活と観光の両面から展開する名古屋鉄道の取り組み]



中長期的な視野でグループ一体となった沿線・地域の活性化を図る (写真は名古屋駅周辺)

体となったまちづくりを担当する「まちづくり推進部」と、地域交通の利便性向上や沿線観光の構築と展開を担う「地域連携部」で構成され、駅周辺と一体となったまちづくり、地域交通連携と沿線観光のプラットフォーム構築と展開、周辺エリアの自治体や事業者と連携した観光の磨き上げなどに取り組んでいく。

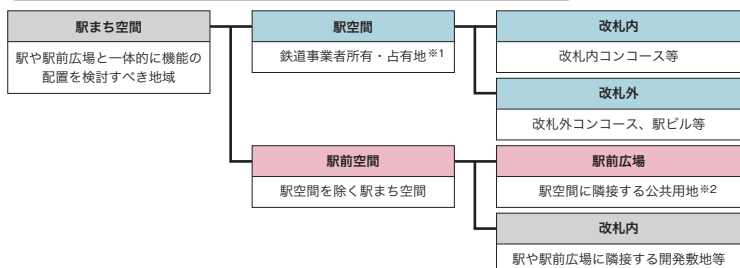
「私たちの基礎事業である交通は、人が移動して、地域を元気にしていくという社会的に重要な役割を持ち、今後の人口減少を考えると沿線の定住者も減っていくので、交流人口や関係人口の増加が見込める観光関連事業などを盛り上げ、移動の目的を創出していく必要がある。さらには土地資産を活用して沿線価値や地域の魅力向上によって、観光客のほかワーカー、定住者を増やすことにつながる不動産事業の強化が必須となる。そこで交通・開発・観光が一体となってまちづくりを行うために地域活性化推進本部が機能を発揮していく」と岩切専務は語る。

■不動産部門再編で名鉄都市開発設立

また組織改革では、名鉄の不動産事業本部とグループ企業であった名鉄不動産とが統合し、名鉄グループの不動産事業を牽引する企業「名鉄都市開発株式会社」が誕生した。地域の活性化にあたって、拠点整備の推進に向けて開発の最前線を担う。さらに名鉄都市

■駅周辺と一体となったまちづくり

- ・ 駅空間、駅前空間、周辺市街地と一体となったまちづくり
- ・ 駅前空間の歩行者と公共交通を優先したウォークラブルなまちづくり
- ・ 交通結節点や観光拠点としての機能強化と駅からまちへの回遊性の向上



※1 協定駅前広場は除く ※2 協定駅前広場内の鉄道事業者所有・占有地を含む

開発グループには、商業施設のプロパティマネジメントやマンション管理、ビルの設備・保守サービスなどを担う企業が傘下に入り、不動産関連事業を体系化して手掛けることで、より強力な体制で開発事業を推進できるほか、イニシャルコスト・ランニングコストの軽減など効率化も期待できる。

名鉄都市開発の日比野博取締役社長は「中部エリアの中でも特に都心部の名古屋では、これまで関東や関西の大手デベロッパーが大型の開発を多く手掛けてきた。しかし、これからの持続可能な社会の実現には、開発して終わるのではなく、地域と強い関係性を築



上／再開発を予定している東岡崎駅北口 下／南口の完成予想図

中部国際空港を利用する来街者にもより一層分かりやすく使いやすい駅を整備する。

名古屋都市圏には、人口約230万人の大都市である名古屋市のほかに、自動車産業の中心地である豊田市、尾張国一宮である真清田神社の鳥居前町でありウールの世界三大産地「尾州」の中心地で「繊維の街」として知られる一宮市、徳川家康生誕の地であり東海道の宿場町として江戸時代より栄えてきた岡崎市などの中核市が含まれる。特に岡崎市では、西三河最大のターミナル駅である東岡崎駅で北口・南口を一体的に整備し、交通結節点としての強化を図るとともに、地域の特性を踏まえ、にぎわいを創出するまちづくりが予定されている。また岡崎市の本宿駅西地区では、区画整理事業の事業化検討パートナーに名鉄グループを中心とした企業が選出され、岡崎市や地権者とともにまちづくりを推進する。さらに、年間700万人が訪れる「熱田神宮」に面する神宮前駅西街区や岐阜県のターミナル駅となる名鉄岐阜駅でも開発検討を推進している。

今後、沿線地域は次代に向けた姿に徐々に変化していくだろう。

岩切専務は「一宮や岡崎、豊田などは名古屋都市圏に位置しながら、大都市に依存するかたちではなく、それぞれの歴史や文化、産業に特徴がある独自性を持ちながら発展してきた。それらのまちの将来的な課題もそれぞれに

よって異なるため、ハード・ソフトの両面から名鉄グループ全体で、協業していきたいと考えている」と語る。

さらに、日比野社長は「関東や関西の定住人口や就労人口が多いまちでは大規模なビルでもテナントが入るが、中京エリアでは名古屋・金山といった都心部以外のまちは都会的で大規模なビルを求めているわけではないので、地域の声をよく聞き、話し合いを重ね、何が求められているかを捉えてグループで最適解を出していくことが重要になる」と話す。

地域活性化本部創設以前ではあるが、地域と連携したまちづくりの先行事例として名鉄瀬戸線清水駅・尼ヶ坂駅の高架下につくった「SAKURA ACH I商店街」を紹介したい。開発前の高架下は駐車場として使われており、尼ヶ坂駅の1日の乗降客数は約1000人で商業施設が成り立つ駅勢圏ではないと従前は認識されていた。

ところが鉄道駅としての規模ではなく地域特性に目を向けると、南側には高級住宅街があり、北側にも住宅地が広がっている。そこで、駅間高架下の約500mにわたって飲食店や物販店、オフィス、学童保育施設などが並ぶ商店街のような複合施設を開業した。「あたらしいまちの景色を、高架下から」というコンセプトのもと、彩り豊かな複数色の家型の建物を配置し、周辺住民が街歩きを楽しみながら立ち寄れる施設としたことが評価さ

き、中長期的な計画を立てて継続的に地域を活性化させていく総合デベロッパーが不可欠である。さまざまなビジネスを展開して地域に深く根差してきた名鉄グループがこれまで以上に地域との連携を強化し、まちづくりを主体的に推進していく必要がある。名鉄には沿線地域の出身者が多いため、地域の将来について、地元感覚と知見と経験を持って取り組んでいけることも強みになっている」と語る。

■グループ一体で沿線・地域の活性化

駅を中心とした沿線のまちづくりに

積極的に関与し、駅空間と駅前・周辺市街地を一体化したまちづくりを進めていく。地域活性化推進本部がまちづくりを手掛けるのは都心の名古屋と衛星都市のような位置付けの周辺市町であるが、都心部とともにこうした周囲のまちが元気に個性や魅力を輝かせることができる、中部エリア全体が活気づいていく。

なお、鉄道のターミナル駅である名鉄名古屋駅の周辺地区では同社の再開発計画があり、現在の計画では、駅機能の開業は2030年頃を目標としている。現在は2線3面のホームを4線化し、沿線住民だけでなく、新幹線や

特集：グループ体となった沿線・地域の活性化

〔生活と観光の両面から展開する名古屋鉄道の取り組み〕



年間700万人が訪れる熱田神宮

「かつての鉄道駅周辺の開発は、ビルを建設し、そこにどのようなテナントを入れていくかを考えるやり方であったが、これからは地域と話し合っただけの初期の段階から要望をキャッチすることが重要」だと日比野社長は語る。

「本来は他に誇れる魅力がある地域をより一層輝かせるにはどのようなアプローチをしたらよいか。課題を抱える自治体や住民のご意向の先には何が必要かを私たちは考え、プラスになる方向性を示して開発していきたい。鉄道会社が行う開発は地域全体が継続的に発展するものであるべき」と日比野社長は名鉄グループが取り組む開発姿勢を語る。

事例として、現在進行中の名古屋本線知立駅の高架化事業を紹介したい。かつては高架化下の活用など鉄道施設は鉄道会社が考え、駅前周辺は地域の自治体や企業が担当するなど、別で開発が行われていたが、知立駅高架化では駅前のバスターミナルの改良も一体化して行う計画である。駅前広場のバスやタクシー乗り場の配置、それらを商店街とどうつなぐか、高架下には店舗以外にどのような施設があると暮らしやすいのかなど、名鉄と地域が連携して進めることで、駅を中心としたパランスのいいまちをつくることを目指している。また、地元自治体と一緒に

れ、2020年度グッドデザイン賞を受賞した。桜並木に面しており、春になると満開の桜によって一層彩り豊かな景色を見せてくれる。「開業後はSAKUMACHI商店街に訪れる人で尼ヶ坂駅の乗降客数が増加するという想定外の効果につながった」と日比野社長は語る。

コロナ禍では移動自粛期間にも地元住民が多く訪れていたという。その後も、行政と連携して水辺空間を再び整備することで子どもを持つ家族が集まることを目指し、地元、自治会とも話し合いの場を持つなど、多様な人々が快適に利用できる場を目指すための取り組みを続けている。

■対話型のまちづくりを行う

「別々に取り組んで最後に合わせようとすると、難しくなることが多い。最初からニーズを踏まえた総合的な対応を行い、鉄道会社としての意向もご理解いただきながら進めることによって、ステークホルダーにとって最もよい形になると考えている」と岩切専務は説明する。

■観光開発のモデルとなる 犬山

名鉄では観光活性化の一端で2018年から「EMOTION! レールの先で、ココロは動きだす」という沿線地域の魅力を発信する企業PRを行い、これまでに有松、日間賀島、瀬戸、碧南、可児、豊田、西尾、一宮、常滑を展開し、現在第10弾となる岐阜県を取り上げている。包括的なまちづくりの中では、ツーリズム促進のソフト施策とともに、観光を軸にした開発も行われている。

名鉄グループが手掛けてきた代表的な観光都市ではまず犬山市が挙げられるだろう。犬山は江戸時代に犬山城の



名鉄瀬戸線清水駅～尼ヶ坂駅高架下の SAKUMACHI 商店街

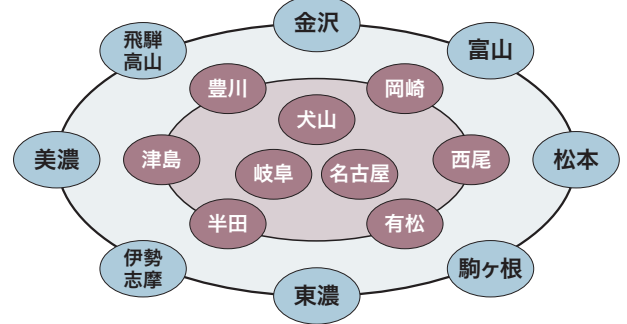
城下町として栄えたまちであるが、名鉄グループが沿線の観光開発の端緒として手掛け、動物園を併設して開園した遊園地「日本モンキーパーク」(1960年開園)、明治時代の建造物等を移築して公開する「博物館明治村」(1965年開業)、「名鉄犬山ホテル」(1965年開業・2019年閉業)、世界の家と暮らしをテーマとした「野外民族学博物館リトルワールド」(1983年開業)をはじめとする観光関連施設を開発・運営し、中京

エリア屈指の観光都市として発展してきた。2022年には旧名鉄犬山ホテル跡地にラグジュアリーホテル「ホテルインディゴ犬山有楽苑」を開業、また、犬山駅前にはカジュアルな「ホテルミューズスタイル犬山エクスペリエンス」をオープンし、滞在拠点の充実を図っている。

岩切専務は「犬山へはマイカーでの訪問者が多い。また、犬山市の現在の人口は約6万人だが人口減少や高齢化が進んでいるため、観光面でのさらなる活性化とともに来訪者の公共交通利用促進と合わせた市内の公共交通のあり方、定住人口の増加を視野に入れて『犬山プロジェクト』として当社も注力している」と継続的な振興について解説する。

■名鉄沿線地域観光のネットワーク化

- ・国内外から選ばれる観光圏に
- ・「滞在型観光」を推進し、地域内の滞在時間の長時間化、地域内消費額の増加を目指す



さらに、犬山駅上の複合ビルの中のマンションは過去に入居率が下がっていたが、若い層をターゲットに「sumu myyama（住む犬山）」という新しいコンセプトを打ち出し、リノベーションしたところ、人気が再び高まった。複合ビルには洒落た飲食店も入居しているほか、駅構内に地元のスィーツショップが出店したことで休日は若い女性客や家族連れがやってきて買い物や食事を楽しむことができるようになった。

また、行政以外の地域の人々とも共創することを目的に、犬山遊園駅近くの桃太郎神社では、地元企業や犬山市にキャンパスを持つ名古屋経済大学の学生とともにマルシェを開催している。ほかにも、2月には犬山遊園駅に



犬山市のシンボル、国宝・犬山城



左/日本モンキーパーク 右/桃太郎伝説に登場するイヌ・サル・キジのオブジェをあしらった犬山遊園駅のパブリックアート



左/博物館明治村 中/ホテルインディゴ犬山有楽苑 右/野外民族博物館リトルワールド



特集：グループ一体となった沿線・地域の活性化

【生活と観光の両面から展開する名古屋鉄道の取り組み】



2022年12月、名鉄百貨店本店メンズ館1階に開業した「名鉄商店」



新穂高ロープウェイの山頂エリアにある「頂(いただき)の森」展望デッキ

において、犬山市内の周遊における観光スポットの一つとして「訪れて楽しい駅」、かつ「地域住民の方にも愛される駅」を目指すため、犬山の桃太郎伝説など地域のストーリーを題材としたパブリックアートを設置した。

「学生や商店の方々などは、地元の活性化に貢献したいという思いを強く持っており、パワーは大きい。そうした人々が活躍できるフィールドをつくることも私たちの役目だと認識している」と日比野社長は語る。沿線地域にある企業とコラボレーションしたオリジナル商品を扱う土産物店で、昨年12月にオープンした「名鉄商店」も話題を呼んでいるが、これに通じるものがある。

観光、定住など、多様なニーズに向

けて駅前のにぎわいを創出している犬山市は今後の地域開発のモデルとなっていくだろう。

■鉄道沿線外の地域とも連携強化

名鉄グループの営業エリアは広く、岐阜県奥飛騨で新穂高ロープウェイを、長野県駒ヶ根市で中央アルプス駒ヶ岳ロープウェイをそれぞれ運営しており、観光関連施策としてこれら山岳エリアの観光施設を整備し、世界水準の観光リゾートに成長させることも狙いの一つである。中部山岳国立公園南部地域を間に挟み、環境省や地域の関係団体等が進める「松本高山 Big Bridge 構想」（松本市街地と高山市街地をつなぐ横断ルートを「Big

Bridge」と位置付け、多彩で上質な体験と滞在ができる魅力的な観光ルートをつくる構想）に参画しており、行政や地域の交通事業者とも連携して事業を進めていく。

また、多治見市とは自治体との新たな関係を構築している。多治見市は名鉄グループの東濃鉄道が路線バスを運行しているが、中部エリアの都心部である名古屋と結ぶ鉄道はJR中央本線である。「名鉄の鉄道路線で直接結ばれている地域ではないので最初は距離があつたが、多治見市は名古屋から誘客したいという意向を持っており、一方で、私たちは市内交通の東濃鉄道の利用促進を図り、またグループ内では高速バスも運行しているという点で、公共交通の利用促進と地域活性化を図りたいという目標が合致した」と岩切専務は鉄道沿線外の自治体とも地域連携強化に向けて対話を重ねることの重要性を話す。さらに、「今は沿線内外を問わず名鉄グループが事業を展開する地域と意見交換や情報交換を行っている。自治体以外に商工団体、観光協会、農業、漁業団体、報道機関、金融機関など地元との結びつきの強いところこそ、地域の本質的な課題を把握していることが多い。地域内各所との関係性を築いて、地域のニーズを正確に受け取れるようにしたい。そして、今後は過疎地域が抱える社会問題などにも目を向けていきたい」と意欲的に語る。



名鉄都市開発 取締役社長
名古屋鉄道 執行役員

日比野 博

Hiroshi HIBINO

日比野社長も「これまで鉄道系の不動産デベロッパーというと、少し堅いイメージがあつたが、もっとオープンに、皆でまちをデザインしていこうという意識でまちづくりに関わっていききたい」と新たな開発の方向性を語った。

名鉄は1894年に、名古屋駅（笹島）と市街地を結ぶ交通機関「愛知馬車鉄道」を前身として創設され、以来、交通を軸として中部エリアの発展に大きく寄与してきた。コロナ禍の経験から、東京への一極集中ではなく分散型社会への転換が模索されているが、その実現には各地域が今よりも強くなっていくことも求められるであろう。地域の歴史や文化、特色を生かすということはその地に息づいてきた価値や魅力を再度、認識することである。その上で、対話型、ボトムアップ型で定住人口や交流人口や関係人口の増加に結びつけ、地域を活性化させるまちをつくる。その集合体として広域エリアを発展させる名鉄グループの新たな成長戦略は注目を集めている。

特集…グループ一体となった沿線・地域の活性化

「生活と観光の両面から展開する名古屋鉄道の取り組み」

エリア版Maas「CentX」で

地域と未来を 切り開く

広域なエリアに多様な交通モードを展開する名鉄グループは、その強みを生かしてさまざまな交通施策を行っている。

デジタル社会やカーボンニュートラルを背景に

公共交通の利用促進と地域連携を図る

エリア版Maas「CentX」の取り組みは、

「地域共創プラットフォーム」になることを目指している。

その開発や地域との共創について伺う。

取材・文●茶木環（作家／エッセイスト）

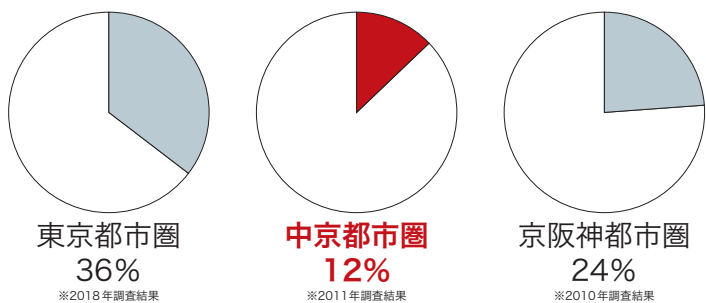
撮影●吉本旭



特集：グループ一体となった沿線・地域の活性化

[生活と観光の両面から展開する名古屋鉄道の取り組み]

■3大都市圏における公共交通分担率



出典：各都市圏で公表されている直近のパーソナルリサーチ調査結果をもとに作成

名鉄事業エリアは公共交通の分担率が低い

■名鉄エリアパッケージ
 中京都市圏は自動車産業の中心地を抱えている背景もあってクルマ社会が浸透し、移動における公共交通の分担率は12%と、東京都市圏（36%）や京阪神都市圏（24%）と比較するとその数値は低い。
 その一方で、人口100万人あたりの鉄軌道営業キロとバス路線の営業キロをみると、中京都市圏は鉄道115・8km、バス575・8kmで、東京都市圏（鉄道74・1km、バス612・7km）や京阪神都市圏（鉄道96・5km、569・3km）で、人口当たりの

■エリア版 MaaS 構想とは？



公共交通網は広く整備されており、これらを活用して移動機会を創出するポテンシャルは高いことが分かる。
 REPORTIでは、交通・観光・開発が一体化した地域部におけるまちづくりを行う地域活性化推進本部が手掛ける事業について伝えたが、この部署内の地域連携部の中には新たに交通サービス担当が設置され、地域と連携して公共交通利用促進を図る交通サービスの提供を行っている。
 交通サービス担当が手掛ける主な事業には、愛知県・岐阜県・三重県など名鉄グループがカバーする地域で公共交通の利用促進がある。また、地域ご

この公共交通に関する課題に即した公共交通のあり方を名鉄グループ一体となって提案する「名鉄エリアパッケージ(MAAP)」がある。
 テレワークの普及に伴う移動需要の変化、高齢化社会における運転免許返納等に対する地域内移動の重要性の増加など、公共交通は大きな転換期を迎えており、一つの交通モードだけでは対応できなくなっている。そうした場合に、多様な交通モードを運営している名鉄グループは地域の現状に即した柔軟な対応が可能であり、交通サービス担当では、地域と対話し、地域の事情や要望を深く理解した上で、各地域の交通モードの最適を提案している。

■エリア版MaaSアプリ「CentX」

デジタル技術を活用して複数の公共交通やそれ以外の移動サービスを最適に組み合わせる「MaaS (Mobility as a Service)」が日本各地で様々なカタチで導入されているが、名鉄では経営戦略部が中心となり、従来の利用者サービスの拡張と地域活性化を基軸にしたエリア版MaaSアプリ「CentX」の開発を行い、2022年3月26日にサービスを開始した。
 CentXは愛知県・岐阜県・三重県を中心とした地域で、沿線・地域の交通・生活・観光サービスをシームレス

デジタル技術を活用して複数の公共交通やそれ以外の移動サービスを最適に組み合わせる「MaaS (Mobility as a Service)」が日本各地で様々なカタチで導入されているが、名鉄では経営戦略部が中心となり、従来の利用者サービスの拡張と地域活性化を基軸にしたエリア版MaaSアプリ「CentX」の開発を行い、2022年3月26日にサービスを開始した。
 CentXは愛知県・岐阜県・三重県を中心とした地域で、沿線・地域の交通・生活・観光サービスをシームレス

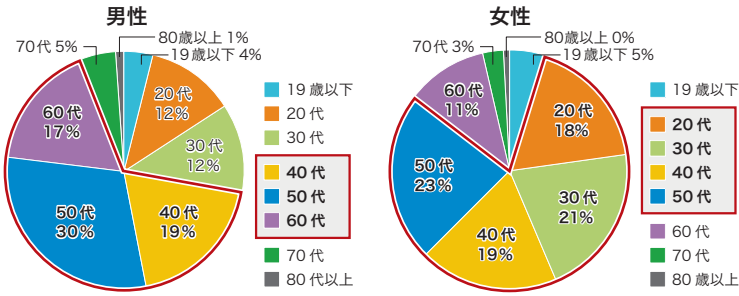
デジタル技術を活用して複数の公共交通やそれ以外の移動サービスを最適に組み合わせる「MaaS (Mobility as a Service)」が日本各地で様々なカタチで導入されているが、名鉄では経営戦略部が中心となり、従来の利用者サービスの拡張と地域活性化を基軸にしたエリア版MaaSとした。また、MaaSは他の鉄道事業者も沿線地域で展開しているが、中部エリアがクルマ社会であることから、名鉄グループは電車・バス・タクシーのほか、カーシェア、シェアサイクル、駐車場などMaaSのパーツとなる事業を多く手掛けていたことも移行しやすい条件となった。交通を線ではなく面でとらえられるからこそ、

でストレスフリーにつないでいくものである。従来使われていた名鉄グループのハウスアプリ「名鉄Touch」を大幅にリニューアルして機能拡張したものであり、最適な移動手段を案内する「地点検索・マルチモーダルルート検索」や各種チケットの購入・決済が可能となる「CentX web チケット」などの機能を提供する。

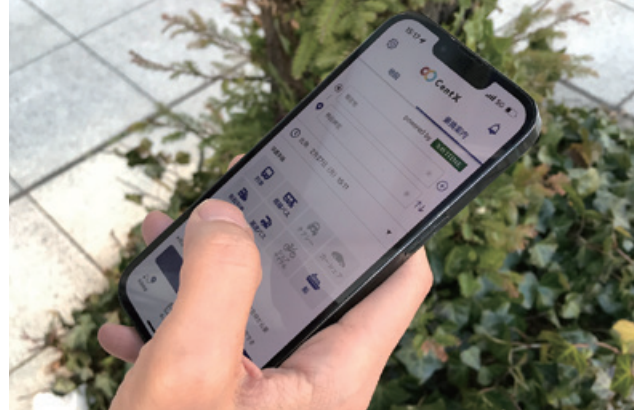


経営戦略部 課長
山口啓輔
 Keisuke YAMAGUCHI

■CentXのユーザー属性



男性は40～60代が、女性は20～50代がメイン



CentXを使用している様子

地域を支えることができる」と語る。デジタルの力で、地方の個性を活かしながら社会課題の解決と魅力の向上を図り、全国どこでも誰もが便利で快適に暮らせる社会を目指す国のデジタル田園都市国家構想の中で、エリアや事業を超えたシームレスな移動を実現するMaasなどによる地方交通を再構築し、利用促進を図ることが方針として打ち出されている。CentXは中部エリアにおいてまさにこれを具現化したものとなる。

CentXは地域でのスムーズな移動を考慮し、名鉄グループだけではなく、愛知県・岐阜県・三重県内の定時定路線の交通機関はすべて乗り換えやルートが検索できるように設定され、最適な移動手段が案内される。「CentX」という名称も、名鉄にとどまらず、中部エリアの皆様のプラットフォームになっしていきたいという思いを込めている（山口課長）という。また、地図から目的の地を検索することも可能で、利用者の「お出かけ」をサポートする。

さらに、多様なニーズに対応したウェブチケットを販売し、個人の移動機会を創出している。2022年12月からは全日本空輸（ANA）が提供する経路検索サービス「空港アクセスナビ」と連携して、航空券を購入する人がスムーズに中部国際空港へ名鉄名古屋駅間の乗車券や空港特急「ミュースカイ」の特別車両券を購入できるよう

にしたり、トヨタファイナンスチャルサービスが提供する「my route」との連携で愛知高速交通（リニモ）のチケットや愛知環状鉄道のチケットを相互販売するなどしている。

「ANAの空港アクセスナビは国内線の予約者のみに限定公開されているサイトだが、ここでの中部国際空港から名古屋駅間の乗車券が想像以上に売れ行きがよく、手応えを感じている。こうした全国レベルのサービスとも今後、積極的に連携していく予定」と山口課長は今後の展開を語る。

なお、2023年1月には、JRX日本が展開する全国版・統合型Maas「WESTER」との連携を開始した。

またクーポン機能では、行政や商業施設などとの連携で魅力的なセット券・チケットの商品化やクーポンの発行によって移動機会を創出することも、幅広い層へ向けてMaas利用を訴求する。

CentXの利用者の年代層をみると、男性は40～60代、女性が20～50代が多く登録している。「名鉄Touch」時代から継続しているユーザーも多く、通勤利用の方が多いと推測している。そこでクーポンなどは若い世代、ファミリーなど、別の層に訴求するよう、様々な協業先と連携し、マーケティングの要素をとり入れながら新しい取り組みをしていこうと試している。デジタルだからこそうしたデータを取ることも比較的容易にできる」と山口課

■多様なパートナーとの協業

CentXと自治体や他社との連携について、構想や開発は経営戦略部が主に担当し、地域連携部交通サービス担当が地域のニーズを捉え、Maasのサービス構築につないでいく。例えば、岡崎市との連携では、岡崎市の観

空港アクセスナビの検索結果からの企画乗車券およびミュチケット購入イメージ

特集：グループ体となった沿線・地域の活性化

【生活と観光の両面から展開する名古屋鉄道の取り組み】

光型 MaaS の実証実験の段階から協力し、マルチモーダルルート検索や地点検索、地図、地域の商工会などがくつった飲食店等のクーポンが利用できる。観光客が気軽に利用できるような、アプリをダウンロードしなくてもインターネットを通じて利用できるウェブアプリを採用した。

また、春日井市と連携し、マイクロ MaaS ウェブアプリ「move!かすが版 MaaS」とも連携し、CentX をハブにし



「move!かすがい」の案内チラシ



「」を構築した。これまで、販売窓口やバス車内などで都度、購入する必要があったかすがいシティバスの定期券や1日乗車券をデジタルチケットとして24時間販売している。また、オンデマンド交通の配車予約やタクシーの呼び出しが、ウェブアプリから簡単にできるようにしている。

CentX のシステムを利用して仕組みをつくり、各自治体がいやすい仕様に設定しているという。地域連

担当の花村元気課長は「CentX のサービス開始前は、鉄道の商品を作る話が多かったが、今では鉄道だけではなくグループのバスやタクシー、その他のモビリティも含めて何かできないかというご相談やお問い合わせを地域から受けるようになった」と語る。

「全国レベルのサービスを行う MaaS や市町単位のようなマイクロ MaaS」とも連携し、CentX をハブにし

「さまざまな新しい試みを組み合わせさせてチャレンジさせていたことで大きな成果があった。中でも AI オンデマンド交通のシステムは春日井市の MaaS で実装しており、これからも有効な取り組みは他地域にも水平展開していきたいと考えている。名鉄は鉄道会社としてこれま

で多様な移動サービスや全国各地の情報などのコンテンツを提供していきたく」と山口課長は熱意をもって語る。

デジタルでつながる意義

デジタルでつながるといふことの意義を強く感じさせ、地域の課題解決に貢献する取り組みとして、2022年11月から12月に栄生駅周辺地区で実施された実証実験を紹介する。

名古屋本線栄生駅と直結する名鉄病院は鉄道利用でのアクセスは非常に良いが、二つの行政区の境界域に位置しているため、バスの運行頻度が高くない状態だった。そこで駅勢圏半径2kmに複数のモビリティ体制を構築する実証実験を行った。AI オンデマンド交通は、平日は地域居住者、休日は来街者を対象に提供したほか、名古屋大学と連携した地元の円頓寺商店街での自動運転サービス技術の検証、運行監視システムの技術検証とマイクロ MaaS ウェブアプリの提供などを行った。



地域連携部 交通サービス担当課長
花村元気
Genki HANAMURA

特集..グループ一体となった沿線・地域の活性化

「生活と観光の両面から展開する名古屋鉄道の取り組み」

新技術やツールを活用して

鉄道事業の生産性を

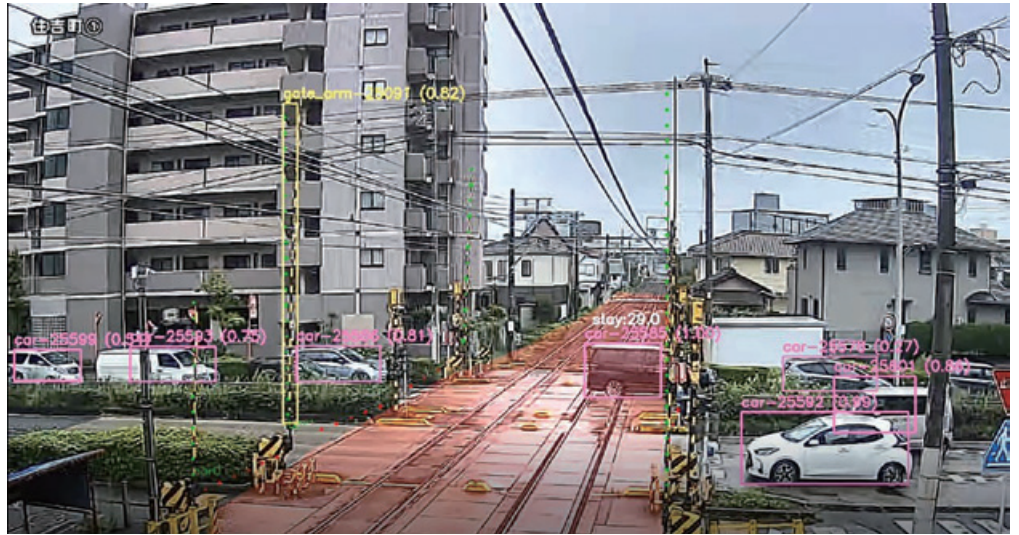
向上させる

コロナ禍以降、鉄道各社は公共交通機関として持続的な輸送サービスを維持・提供するために需要に合わせたサービスの適正化やDX推進等による省力化などに取り組んでいる。

名古屋鉄道においても「交通事業の構造改革」は重大な課題であり、中でも新技術の活用等による業務効率化によって生産性向上を図る取り組みが行われている。ドローンによる鉄道構造物の定期点検や

踏切監視システムにAI画像解析技術を組み合わせることで、踏切の異常検出・通知を行うシステムなど、先進的な取り組みについてお話しを伺う。

取材・文●茶木 環（作家/エッセイスト）
撮影●吉本 旭 / 写真提供●名古屋鉄道株式会社



監視カメラで撮影した踏切と周辺の画像をAIで解析（名鉄河和線住吉町駅付近）

交通事業の構造改革に向けた取り組み

人口減少への対応はコロナ禍以前からの深刻な課題であったが、新しい生活様式の浸透、DXの推進、人手不足や働き方改革（労働時間の短縮や環境整備など）の推進、カーボンニュートラルなど、全国の鉄道事業をとりまく

環境は大きく変化している。そうした中で、各社は公共交通機関として持続的な輸送サービスを維持・提供するために、ダイヤの見直しなど需要に合わせたサービスの適正化や、DX推進等による省力化（コスト削減）、省エネ化に取り組んでいる。

2024年に創業130周年を迎え

名古屋鉄道は、1894年に設立された愛知馬車鉄道を始祖とし、昭和初期までに中小の鉄道事業者の合併により愛知・岐阜両県において長大な鉄道路線網を成立させた。現在でも民鉄第3位となる444.2kmの路線を運営している。

これまでもワンマン運転化や駅係



点検に使用されるドローン



鉄道事業本部 土木部 土木課長

西田尚史

Takashi NISHIDA

特集：グループ一体となった沿線・地域の活性化

【生活と観光の両面から展開する名古屋鉄道の取り組み】

員の無配置化、大量輸送機関としての使命を終えた線区では沿線地域と協議の上で路線廃止を進め、1999年4月以降、岐阜地区の路線や三河線の一部、モノレール線など全営業キロの約2割にわたる約100kmの路線を廃止するなど、合理化策を積極的に実施してきた。

2021年度の1日あたりの輸送人員は約87万人とコロナ前の2018年度に比べて約80%となった。今後のコロナ収束で抑制されていた消費活動の回復を見込んでいるが、テレワークを始めとする新しい生活様式の定着により、各社と同様にコロナ禍前には戻らないという想定の上で経営計画が立てられている。中期経営計画「Turn-Over 2023（反転攻勢に向けて）」では重点テーマの「交通事業の構造改革」の中で「需要に応じたコストの適正化・省力化と収益力の向上」が掲げられている。

この一環として、輸送力の適正化を図るためのダイヤ改正を2021年5月から計3回実施した。直近の2023年3月のダイヤ改正では要員体制の効率化に向け、各務原線や知多新線においてワンマン運転を開始するなどワンマン運転区間を拡大した。駅係員無配置化については、2021年度に3駅、2022年度に2駅で実施した。今後、新型券売機における定期券発売機能の追加や、聴覚に障がいのあるお客さまにも対応可能なモニター付き

インターホンの設置など、無配置駅でも配置駅と同程度のサービス提供を前提として、駅係員の適正配置について検討・実施を進める予定である。

■ドローンを活用した保守点検

「需要に応じたコストの適正化・省力化と収益力の向上」の項目として「新技術の活用等による施設保守の効率化」も挙げられている。その中で2022年4月に開始した、ドローンによる鉄道構造物の定期点検について紹介する。

橋梁や高架橋などの鉄道構造物は、2年に1回の定期点検（通常全般検査）を実施している。コンクリート製の橋であれば亀裂、鉄鋼の橋であればボルトの浮きや塗装などについて状態を確認していく。通常の点検方法は双眼鏡を使いながらの係員の目視を基本としているため、高所や目視が困難な現場では、足場を組むか高所作業車を使用する。

例えば高架橋で点検箇所が6カ所ある場合、高所作業車による点検では1カ所ごとに作業車のアームを上げて点検し、また次の箇所へ移動する。この方法では1カ所につき6分程度の点検で約36分の時間がかかる。一方、ドローンによる点検は事前準備に5分ほど必要となるが、全通して飛行・撮影ができるため20分の飛行時間で6カ所すべての点検が可能になり、全体で3

割ほどの時間短縮となる。さらに高所で作業する係員の危険を取り除くこともできる。この一連の作業をドローンにカメラを搭載して動画を撮影し、モニターに伝送されたリアルタイムの画像を確認する。異常があればオフィスに戻って再度確認する。

鉄道事業本部土木部の西田尚史土木課長は「ドローン撮影では係員がそれほど移動せずに点検ができる。また、やはり高所では恐怖心を持ちながらの作業となるので、リスクやそれに伴うストレスが解消される。さらに、それまで見ることができなかった場所もドローンでは撮影が可能なので、点検の精度も向上した」とその効果を語る。世間でもドローン撮影はさまざまな



上/天白川橋梁でドローンを使った点検 下/木曽川橋梁でドローンを使った点検

分野で導入され、建設土木分野では、ドローンに搭載した高解像度カメラやレーザー扫描仪を用いて、測量や現況地形データ取得のツールとして活用され、多くの現場で使用されている。民鉄の事業者の中では早い段階で名鉄がドローンを活用した保守点検を開始したことで、他社からの関心も高い。しかし、ドローンを活用しての作業は、講習機関での知識や技術習得が必要であり、特に河川にかかるような長大な橋梁や高架橋において、人力では難しい場所まで点検作業を行うには高度な操縦技術が必要となる。名鉄の取り組みも、まず操縦士を養成するところから始めた。「まったくゼロの段階から着手した。

名鉄グループは航空事業も手掛けており、その知見を生かして操縦士の養成機関である名鉄ドローンアカデミーを2018年に開校していたという経緯も、この形式の点検につながった。現段階では、点検作業に当たる中で10人が名鉄ドローンアカデミーで受講し、必要な知識と技術を取得している」と西田課長は説明する。

点検作業はチームをつくり、操縦士がコントローラーでドローンを操縦し、カメラで撮影された画像を別の係員が確認していく。何度もテストや練習を繰り返し、今年度から開始することができた。しかし、ドローン飛行は天候にも左右され、特に風に流されやすいので、運用を開始した後もテストや練習を行っている。

「ドローンに搭載しているカメラには通常の撮影モードのほかに赤外線モードがあり、人間の目では見られない部分も容易に見ることができるようになった。これまでは現場で技術を伝承したが、こうした新しいツールや技術を導入して組み合わせ、より精度の高い構造物点検を行っていききたい」と西田課長は語る。

■災害時にも活用できる可能性

現在、ドローンによる点検は昼間に行われているが、夜間でも使用できるようにになれば、ドローン活用の可能性は格段に広がるという。例えば、夜間

に大雨が降った場合、線路点検車両を走行させてレールの状態を確認するが、ドローンによってその状態を至近距離で撮影できれば、点検の精度が向上する。鉄道の安全はこうした綿密な保守点検にも支えられて確保されているが、年数を経て構造物が老朽化すれば、維持管理という点で保守点検はこれまで以上に重要となる。点検の精度もあり方も変わってくるだろう。

「当社路線は約440kmあるので、相当な人数が保守に関わっている。ドローンなどのツールを活用して省力化や効率化を進め、少ない人数で精度の高い検査としていきたい。将来的には撮影した画像をAIで解析して、誰が検査しても差が出ないようなシステムを構築していくことを考えている。また高架橋・橋梁以外の構造物や電車線、コンクリート柱や鉄柱といった支柱物など電気設備の点検や駅舎の点検での活用も検討していきたい。さらに、通常点検だけではなく、災害時においては、遠隔で飛行させることで災害現場についての情報を迅速に収集する手段としても有用である。例えば山間部でレール上に土砂が流れ込んだ場合、該当箇所だけではなく、山の状態も知ることがができる。さまざまな活用をしていきたい」と西田課長は語る。

■1063カ所の踏切の事故防止策

名鉄では、新技術の活用等による業

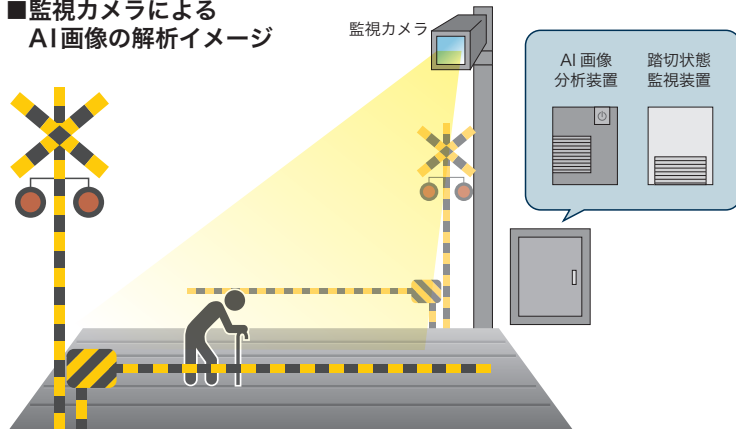


上/踏切を監視するカメラ 下/踏切AI画像解析と連動した注意喚起LED

務の効率化を目標として、「AI画像解析の活用による踏切の安全性向上」に関する実証実験を行っている。道路との交差点部である踏切は、鉄道事業の中では弱点箇所の一つである。踏切の統廃合や立体交差化が進み、踏切数が減少するとともに踏切事故の件数も減少してきたが、近年は下げ止まり、全国では年間200件程度が発生している。「1063カ所(2023年1月現在)の踏切を有する名鉄でも事故防止の取り組みを模索していた」と語るのは鉄道事業本部電気部の御堂直弘電気課長である。

「もともと踏切には踏切動作を記録する装置はついているが、指令所などでリアルタイムにすべての異常を監視するものではなく、長時間の警報持続

■監視カメラによるAI画像の解析イメージ



特集：グループ一体となった沿線・地域の活性化

【生活と観光の両面から展開する名古屋鉄道の取り組み】



実証実験中の踏切を通過する名古屋鉄道の車両

や遮断桿の折損が発生した場合、係員の巡回か通行者からの外部通報がなければ異常が分からなかったため、遠隔による監視機能強化の検討を2018年頃から始めた」と説明する。

踏切の映像・動作記録を遠隔監視する「踏切監視システム」が、2021年度から順次設置されている。この踏切監視システムは従来からの踏切動作記録装置に「踏切状態監視装置」を新たに設置することで光

ケーブルやLTE回線を介して警報出力と動作状況を伝送する。ネットワークカメラを設置し、列車・自動車・歩行者などの状況が画像で伝送される。「その開発の途中で、カメラで撮影した画像をAIで解析をして利用できないかと考えるようになった」例えば、遮断機が下りるぎりぎりのタイミングで自動車が踏切内に入ってしまう、踏切から出られなくなってしまうというケースがある。従来のセンサーによる検知装置では踏切内のみが検知エリアであったが、踏切内だけではなく、道路側も線路側も広く画像を解析できるので、前に出過ぎて停止した車による遮断桿持ち上げや、先詰まりによる車両後

部残しなどの検知が可能となる。また、踏切を抜けた先の道路が渋滞していることを検知し、自動車に対して踏切内に入らないように案内することも可能となる。事故の予兆を検知し、事故の発生を防止するのである。AIの判断で列車停止指示を出すようにするのが目標だという。「当初は誤検知や過検知が多かったため、AIエンジンの画像検知精度向上に注力した。踏切は屋外にあるため、昼夜の光線の違いや雨や雪といった天候による影響を受け、影や光の反射による誤検知が出てしまう。自分たちで作成したCGの仮想空間も活用して誤検知要素を洗い出すことや、実際に発生した細かい事案も一つ一つ丁寧につぶすことで検知アルゴリズムを磨き上げている」と御堂課長は開発の苦労を語る。

また、センサーで検知する従来の障害物検知装置は高額であるが、設置した監視カメラで撮影した画像をAIで解析するシステムであれば比較的安価なため、交通量の少ない踏切や人のみが行く踏切への導入を進めやすくなる。

■自動車分野との連携

このAI画像解析技術はトヨタグループのトヨタシステムズによるものであり、名鉄と名鉄グループの名鉄E Iエンジニア、踏切状態監視装

置を開発する東邦電機工業の4者が連携して、2019年からスタートしてシステムを構築している。

2022年末には踏切AI画像解析システムとETCが連携した実証実験を行った。踏切を抜けた先の前方道路の混雑を検知すると、踏切手前の車が踏切内へ進入しないように、自動車のETCを介して車内のドライバーに注意喚起する。「これまでは鉄道側にだけ伝えていたが、ETCと連動することで自動車側にも伝えられる」

「自動車産業が盛んなこの地域で、鉄道と自動車が分野を超えて協働で踏切事故防止に取り組んでいることに意義を感じている。ともに全国の踏切事故撲滅を目指してシステムを構築していきたい」と御堂課長は語る。

実証実験の結果をふまえて精度を高めることで有効性と安全性を担保し、2023年度中には踏切AI画像解析システムの本採用を目指している。今後、システムが期待通りに機能し普及していけば、鉄道事業者のみならず、社会全体にとっても大きな成果になるだろう。



鉄道事業本部 電気部 電気課長

御堂直弘
Naohiro MIDOU

近江鉄道にみる

「上下分離移行」の 現在地について

1898年の開業以来、滋賀県東部・近江地域の足であり続ける近江鉄道。鉄道事業は1994年度以降赤字が続き、このままでは維持が困難になるとして、2024年4月から、県や沿線自治体が鉄道設備を維持管理し、同社が運行を担う「上下分離方式」に移行することが決定した。

管理機構の設立など、上下分離への体制が整いつつある近江鉄道線の「いま」を、全線の乗車と同社への取材を通してレポートする。

取材・文 ● 漆原次郎

撮影 ● 加藤有紀



愛知川橋梁（愛知川駅 - 五箇荘駅間・登録有形文化財）を渡る100形電車。

近江鉄道の上下分離方式への移行が自治体首長、近江鉄道、利用者、有識者などからなる法定協議会で決まったのが2020年12月。2024年度から「上」つまり列車の運行は近江鉄道が引き続き担い、「下」となる線路や駅施設の維持管理を自治体が担う。昨年末には、滋賀県と沿線自治体5市5町からなる「一般社団法人近江鉄道線管理機構」の設立総会も開かれた。

上下分離方式は、鉄道施設の維持管理を、県道・町村道などと同様に自治体が負担することで鉄道事業者の負担を軽減するもの。1994年度から鉄道事業の赤字が続く近江鉄道と、利用者である地域住民にとって、上下分離方式への移行は鉄道の存続を確かなものにする光明といえる。

■通学・通勤の乗客が大半

上下分離方式への移行を14か月後に控えた2023年2月の平日、近江鉄道線の「いま」を感じるために全線に乗車した。米原―貴生川駅間の本線、八日市―近江八幡駅間の八日市線、それに高宮―多賀大社前駅間の多賀線だ。米原駅から12時37分発の貴生川行きに乗り込む。昼過ぎということもあり、乗客は少なくのんびりと車窓からの景色を楽しめそうだ。2両編成は静かに発車。かわいらしい駅舎の鳥居本駅を過ぎ、トンネルを抜けると彦根駅。ここで乗客は増える。その後、車

内の9割ほどを占めたのが高校生だった。彦根口駅や愛知川駅などから、制服姿の男子・女子が乗り込む。スマートフォンを見たり、友人と楽しげに話したりしながら思い思いに過ごしている。東海道新幹線と並行しながら電車は進み、乗降客数が多い八日市駅へ。ホームには自転車を引く利用者の姿も見られた。近江鉄道線では全線33駅中26駅で混雑時などを除いて自転車の持ち込み・乗車が可能だ。途中、「京セラ前」などの企業名のつく駅はあるが、沿線の大企業の近くに目立つのは大きな駐車場と車だ。通勤では自動車の利用が多いのかもしれない。

日野駅から路線は大きく西へとカーブし、終点の貴生川駅に到着。JR草津線と信楽高原鐵道の乗り換え駅だ。米原駅からは47・7キロ、所要時間は1時間37分で、全区間乗車したのは記者らスタッフのみ。近江鉄道線の平均乗車キロは8・2キロとのことで、地域の足としてきめ細やかに使われていると感じた。八日市駅まで戻り、今度は近江八幡駅まで9・3キロの八日市線に乗る。東近江市の主要駅である八日市駅と、近江八幡市の主要駅でJR東海道線と接続する近江八幡駅を結び、全線で輸送密度が最も高い区間だ。帰宅時間帯にはまだ早いためか、乗客数は本線とさほど変わらない。高校生以外の利用者も多く見られた。近江八幡駅で折り返し、高宮駅から多賀大社前駅まで2・5キロの多賀線

に乗る頃には、すでに黄昏時で、多賀大社への参詣客は見られなかったが、折り返しの米原行きにはスクリーン駅から大勢乗ってきた。同駅は半導体・印刷機器大手SCREENホールディングスの彦根事業所敷地内にある。

途中、アニメ「けいおん」に登場する高校のモデルとなった旧豊郷小学校への「聖地巡礼」だろうか、豊郷駅で手取っていたグループ客のために発車を待ったり、ベビーカー利用者に運転士が介添えしたりといった場面も見られた。日中は1時間に1〜2本の路線での日常風景なのかもしれない。

■自治体との「共通言語」を探す

近江鉄道線は1898（明治31）年、彦根―愛知川駅間で開業した。以降、路線を拡張し、1943（昭和18）年には西武グループの一員となる。

1126万人にのぼった。その後は下降線をたどり、2002年度には368万9千人まで落ち込む。背景には沿線地域の人口減少や自動車の利用増加があったのは明らかだ。2006年度からは400万人台を維持していたが、コロナ禍の影響で2020年度は369万3千人と大きく落ち込んだ。鉄道事業は1994年度から赤字が続き、今後の人口減少や設備の老朽化により、民間企業の経営努力による事業継続は困難との同社判断に基づい

て、滋賀県および沿線の彦根・近江八幡・甲賀・東近江・米原の5市と日野・愛荘・豊郷・甲良・多賀の5町と長らく協議が進められてきた。協議を担当した同社社員の一人が、構造改革推進部部長の服部敏紀さんだ。

「まず滋賀県に協議を申し入れたのが2016年6月です。当時で25期連続赤字という経営状況を知っていたことからでした。とはいえ、行政としては突然の話であり、協議の趣旨を理解していただくことはなかなかスムーズにはいきませんでした」

県から「5市5町にも経営状況の説明を」と促され、各自自治体にも掛け合った。勉強会として自治体の課長クラスに説明を試みたが、「どういった鉄道会社なのか」、「利用状況はどうなのか」といったことを聞かれ、説明する必要があったという。

「それまで、鉄道事業単体での経営状況は開示しておらず、情報を開示して説明するところから始める必要がありました」

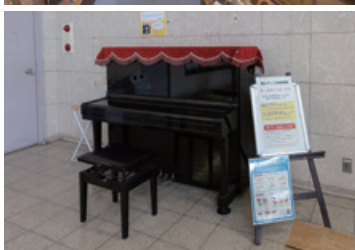
いわばゼロからの自治体との関係構築だった。その後、部長クラスによる任意協議会の開催を実現し、方向性やスケジュールを共有、最終的に首長らとの法定協議会を開催して上下分離方式の決定まで漕ぎ着けたのである。一体どのように自治体と関係を構築していったのか。服部さんの話から、そのポイントがいくつか窺える。まず、キーワードに挙げたのが「共



本線の各駅（彦根駅は除く）と多賀線の各駅で実施する「サイクルトレイン」。運賃のみで自転車を車内に持ち込める。平日9時頃～16時頃と土休日に実施。



鳥居本駅（本線）。1931年開業。絵本に描かれそうな洋風建築の駅舎は開業当時のもの。2013年、登録有形文化財として登録。



八日市駅（本線・八日市線／左上）。改札内には「鉄道ミュージアム」（右上）、改札外には「近江鉄道みらいファクトリー」での意見により設置された「駅ピアノ」（右下）がある。



沿線の名所「彦根城」や「武佐宿脇本陣跡」などが描かれたラッピング列車「近江十景とれいん」。2021年11月より運行。

「外部からは廃止前提で話を進める方が手取り早い、という意見を聞きました。我々は絶対に言いませんでした」と強調する。鉄道事業をどうするか、という自社での検討時から、近江鉄道線は地域にとって必要とされているのかどうか確認し、思いを共有し

任意協議会の段階で、鉄道の存続とバス代替（部分的な代替を含む）などの比較検証を行い、有識者や運輸局担当者を変えての建設的な議論が進められた結果、「全線での鉄道存続が最善である」という結論を自治体側と共有することができた。近江鉄道が終一貫していたのは、鉄道を廃止したいとは決して言わない姿勢だ。

また、第三者的立場にある有識者や運輸局担当者を頼りにしたという。「私たちから発信しても伝わりづらかったり、説得力に欠けるときは、任意協議会のメンバーだった有識者の先生や運輸局の方に詳しく説明していただくことで、納得していただけることもありました」

「伝えたい事と聞いた事を毎回認識合わせをするようなやりとりを繰り返しました。その点、数字やお金の話は共通言語としては分かりやすいと思います。他社との事例の比較で自社の状況を知らせたりもしました」と服部さんは言う。鉄道用語を知っているのは自分たちだけという前提で、丁寧に説くことを心がけた。

「環境の変化や合理化により、地域との関係が希薄になってしまっているという認識があり、近江鉄道線のことをもっと知っていただくことが何より大切と考えています」（服部さん）

現在の近江鉄道全線の輸送人員のうち、約7割を占めるのが通勤・通学定期利用者だ。地方ではクルマ社会の発展により、移動における公共交通の分担率が低く、県内における近江鉄道線の移動分担率は2017年の国土交通省調査でわずかカーパーセント。いかに沿線住民に「普段使い」をしてもらうかが当面の取り組み課題だ。

2024年度からの上下分離方式への移行により、近江鉄道は「上」の鉄道運行の営業面に経営資源を集中できるようにする。既に、それにつながる取り組みも行われている。

たいと考えており、方向性が定まったら上下分離を含むスキームを検討するものと想定していた。



近江鉄道株式会社 総合企画部 部長（企画担当）／構造改革推進部 部長

服部敏紀

Toshiki HATTORI



春先には沿線の桜並木が楽しめる。本線の桜川駅付近を走る900形電車。



市内のデニム店「Forty Niners」との協業で実現した特製デニムのジャケットを着て駅務する南部裕輝さん（上、24ページ左下）。着用は4か9のつく日とイベント開催時。



「全線無料デイ」での彦根駅の様子。推定で通常の12倍の約38,000人が利用した。



新八日市駅（八日市線）。1913年、湖南鉄道の新八幡駅（後の近江八幡駅）を結ぶ八日市口駅として開業。1922年に建設された駅舎では、駅員が乗降客を丁寧に迎えていた。

不安を感じさせないよう努めている。大胆なイベントも実施した。2022年10月16日、近江鉄道グループの「ありがとうフェスタ」開催に合わせ、近畿圏で初となる「電車の全線無料」を実施したのだ。沿線団体にはイベントの同時開催も働きかけ、予想を大きく上回る普段の定期外利用者数の約12倍の利用があった。同社総務課で広報を担当する石原一磨さんは、「高校通学以来乗っていない方や、初めて乗られるお子さんも多くいて、乗車体験していただくという目的を果たせました。電車通勤にかえてみよう

住民と社員による協働プロジェクト「近江鉄道みらいファクトリー」を立ち上げ、その一環で「タウンミーティング」を開催している。参加者から鉄道への厳しい意見が出ることを覚悟していたが、「近江鉄道の動きを知ることができて興味深かった」、「新しい挑戦を応援したい」などの好意的な声を聞いたそう。沿線の企業や学校への説明・訪問も地道に行っている。八日市線の武佐駅では、規模を拡張する近隣企業からの要望により、朝の快速を停車させるダイヤ改正を2020年3月に実施した。学生へのアプローチとしては、高校の入学説明会で「定期区間は毎日乗り放題」、「土日祝はプラス100円で全線に乗れる」と謳ったパンフレットを配布。高校生たちには後輩の中学生に向けて自校をPRしてもらい、路線図を入れたポスターを作るなど、鉄道通学に



近江鉄道株式会社 管理部 総務課 主任／鉄道部 鉄道営業課 主任

石原一磨
Kazuma ISHIHARA

「有識者の方からは、事業が立ち行かなくなる前に協議を開始した事例として評価していただいています。移行前なので大きなことは言えませんが、着実に協議を進め、地域にとって良い形で移行したいと思っています」

か、お酒を飲むときは鉄道で行けばいいという気運を高められたと思います。駅周辺の混雑などの課題もあったので、それらの反省・対策も踏まえ、今後の実施を検討していきたい」と話す。

■ **今後も地域と共に**

上下分離方式への移行後も、近江鉄道は「下」となる維持管理業務を管理機構から受託するため、仕事の形態に大きな変化はないという。「今後も、地域における公共交通の担い手として、地に足をつけながら成長していければと考えています」と服部さんは話す。

今後の日本の人口減少を見据えると、地域によりさまざまな形を模索しつつも、上下分離の検討・実施が増えていることは間違いなさそうだ。最後に、服部さんから力強い言葉が聞かれた。



ローカル鉄道の再構築に向けた支援措置がまとめられました。

人口減少等により厳しい経営環境におかれているローカル鉄道については、さらにコロナ禍を機に一層厳しい状況下におかれており、「Mintetsu Report」で取り上げた近江鉄道をはじめ、地元自治体と今後の路線の在り方について議論を進めている事例があります。

国土交通省は有識者会議を立ち上げ、ローカル鉄道の今後の在り方について議論を進め、その再構築に向け制度を強化していく方向で、昨年7月に「地域の将来と利用者の視点に立ったローカル鉄道の在り方に関する提言」がまとめられました。

この提言を踏まえ、昨年末に閣議決定された国土交通省の令和5年度予算において、ローカル鉄道の再構築への支援に関し、社会資本整備総合交付金の基幹事業に「地域公共交通再構築事業」が

創設されるなどの措置が講じられることとなりました。具体的には、自治体がまちづくりの柱に位置づける鉄道・バスの駅や線路の整備費用が補助対象に加えられ、大手民鉄のローカル線についても支援の対象となりました。

また、ローカル鉄道の再構築等を実現するため、「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律等の一部を改正する法律案」が国会に提出されました。



第16回「私とみんなてつ」小学生新聞コンクール表彰作品・学校が決定し、表彰式を実施しました！

日本民営鉄道協会では、2022年7月1日から9月30日まで、新聞作成を通じて子供たちに鉄道に対する関心と理解を深めてもらうことを目的に、第16回「私とみんなてつ」小学生新聞コンクールを開催しました。

(後援：文部科学省、国土交通省、全国小学校社会科研究協議会)

今回は、4,077点(応募児童数4,137名)の作品の中から厳正な審査を経て、東京都早稲田大学系属早稲田実業学校初等部6年生の富所 凜(とみどころりん)さんの作品「もうすぐ創立百周年！乗ってみて、大鉄。スマイル新聞」が個人部門の最優秀作品賞(文部科学大臣賞)に、神奈川県横浜市立義務教育学校緑園学園が学校部門の最優秀学校賞(国土交通大臣賞)に選ばれました。

厳かな雰囲気の中、2023年1月7日(土)経団連会館にて表彰式が行われました。

(詳細は https://www.mintetsu.or.jp/newspaper_contest/ にて。)



最優秀作品賞(文部科学大臣賞)

「もうすぐ創立百周年！乗ってみて、大鉄。スマイル新聞」
東京都早稲田大学系属早稲田実業学校初等部6年生
富所 凜(とみどころりん)さんの作品



表彰式の様子

「日本全国みんなてつ絵はがき大募集」 キャンペーンを実施しました！

日本民営鉄道協会では、2022年11月1日から2023年1月31日まで、みんなてつファンの醸成、鉄道利用のきっかけ作りなどを目的として、小学生以下のお子さまを対象に、加盟会社（参加68社）への絵はがきを募集する「日本全国みんなてつ絵はがき大募集」キャンペーンを実施しました。

全国から6,576通の応募があり、各社は絵はがきを駅や博物館、ホームページ等で展示・掲出をしたり、返信はがきの持参で鉄道グッズをプレゼントするなど、お子さまに喜んでいただきました。

(詳細は <https://www.mintetsu.or.jp/association/news/2023/20556.html> にて。)



募集チラシ



届いた絵はがきの一部

「地方民鉄フォトコンテスト 2022」を開催しました！

日本民営鉄道協会では、2022年7月21日から2023年1月22日まで、協会に加盟する地方民鉄56社の利用促進・活性化を目的に、『地方民鉄フォトコンテスト2022』を開催しました。

「鉄道のある風景」部門と、13歳以下を対象とした「民鉄キッズ」部門で、地方民鉄に関する写真をTwitterで募集するもので、全国から多数の応募がありました。

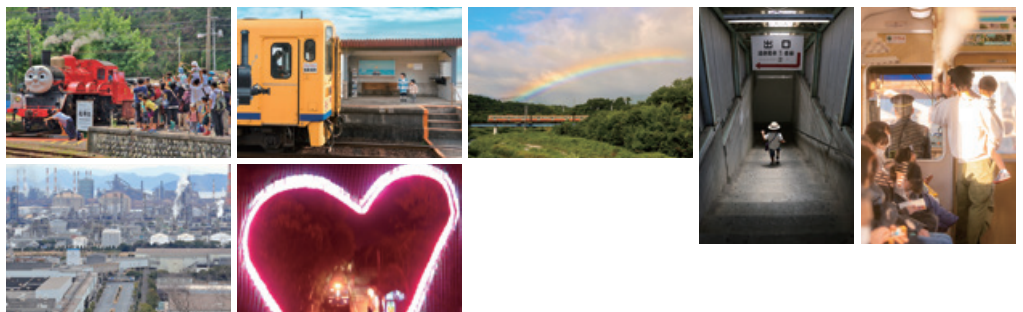
tool8441@tool8441さんの作品が大賞に選ばれたほか、各受賞作品が決定しました。

(詳細は <https://mintetsuphoto.jp/> にて。)



■ 大賞
tool8441@tool8441さんの作品
(秩父鉄道)

■ そのほかの受賞作品（タレント賞・プロカメラマン賞・特別賞）



■ 民鉄キッズわくわく賞



地方 紀民 行鉄

浜松は徳川家康の街

沿線の地図を片手に

縁の場所を巡って行けば

ビルの狭間や駅の脇から

歴史の欠片が呼び掛けてくる

遠州鉄道株式会社



大河ドラマの影響が、通常通りの光景か、予想通りの家康推し。遠州鉄道新浜松駅周辺には、いたるところに「家康」「出世の街」の文字が入ったポスターや登り旗がはためく。何はともあれ、かの人の城に行かねば。

浜松城は出世城

浜松城址へは新浜松駅から徒歩でも行けそうだけど、せっかく遠州鉄道の1日乗車券を購入したので、電車に乗って2駅目、遠州病院駅で下車。

片側2・3車線の道路の脇に商業ビルやマンションが立ち並ぶ駅周辺に、「城址」の気配は感じられない。大通りを歩くこと10分弱。ビルの後ろに縁がのぞき、石垣と天守が目飛び込んできた。

浜松城の天守は1959年に再建されたものの。そもそも家康が居城にしていたころの浜松城に天守はなく、もっとシンプルな造りだったという。再建された天守の中は、浜松時代の家康や浜松城に関する資料などの展示室になっている。

浜松城は出世城。所以は後に天下人になる家康が居城にしていたから。それなら駿府城や岡崎城は？ と思っていたのだけれど、展示を見ていて、疑問解消。家康の後、歴代城主の多くが江戸幕府の要職に就いたこともあって、そう呼ばれるようになったらしい。では現在の浜松城の「城主」に該当するのは？ 上り調子の強運にあやかっていたら面白い。

展示を見ながら天守最上部まで登ると、年配のご夫婦に手招きされる。「こっちに来てみな、富士山が見えるよ」。示された方を見ると、街並みのはるか向こうに、雪をかぶった富士山が、「こんなにきれいに見えるのは珍しいんだよ」と嬉しそうに教えてくれる。どうやら運が良かったらしい。

出世城の近くには

浜松城址の周辺には家康・徳川家に縁の地が点在していて、街中には、そうした場所を巡るための案内表示がそこにある。駅に向かいつつ、何かないかと探してみると、城址のすぐ近くに「出世神社」と呼ばれる神社を発見。

ビルの中の細い坂を上った先、住宅に囲まれて建つ元城町東照宮。境内には10代の豊臣秀吉と30代の家康の像が立っている。2人の天下人と縁があるなら、確かに「出世神社」と言われておかしくない。ところが由緒書きを見ると、神社の創建は明治時代。どんな縁が？ と思ったら、かつてこの場所にあった引間城は、少年時代の秀吉が武家奉公のきっかけをつかんだ場所であり、その後、浜松に入った家康が浜松城を建設する間、住んでいた城だったという。

2人の像の間に立つて写真を撮れる場所の横には、「出世運がうなぎのぼり」と看板が立っている。残念ながらお一人様のため、自分を入れた写真は撮れない。天下人2人の像のみ写真におさめる。

「うなぎのぼり」までは望まないけれど、



浜松城天守の中は資料等の展示室。最上部からは、天気次第で富士山が見える。



遠州鉄道

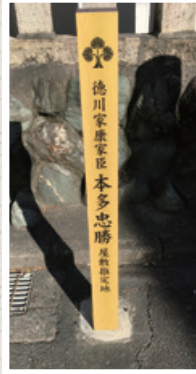
【えんしゅうてつどう】

新浜松駅から西鹿島駅まで、17.8kmを32分ですなぐ。通勤通学の重要なインフラとして親しまれている。通称「赤電」。





三河から浜松に入った年に家康が創建した遠江分器稻荷神社。敷地のすぐ横には、本田忠勝の屋敷があったらしい。



浜松東照宮内にある2公像。間に立って写真を撮ると出世運が上がる？

出世城にも登ったし、出世神社にも参拝したのだから、何か良い変化があつてほしい。

車窓からも●●●が見える

遠州病院駅に戻って乗車……はせずに、家康が浜松に入った年に創建されたといわれる遠江分器稻荷神社へ。神社の敷地と重なるように、「本田忠勝屋敷跡（推定）」の碑が立っている。「忠勝はこの辺に住んでいたのか。」ぱつと思ひ浮かんだのは、大河ドラマで忠勝を演じる俳優さんの顔。違ふ違ふ、その顔であるわけがない。ドラマの影響は大きい。

ようやく乗車……せずに、これまた駅のすぐ横にある二代将軍・徳川秀忠の産湯に使われたという伝承のある井戸をちらりと見て、車道沿いを歩く。三方ヶ原の戦いで武田軍から敗走中の家康が身を隠しつつ武運長久を祈ったという「雲立楠」がある浜松八幡宮まで歩いて、八幡駅でようやく乗車。ここから一気に終点の西鹿島駅に向かう。

遠州鉄道の新浜松駅から7駅目の上島駅間は高架になっている。天気が良ければ高架区間にある助信駅〜曳馬駅間で車窓から富士山が見えるという。本日は浜松城天守からも見えるくらいに良い天気。当然、車窓からもくつきりはつきり。富士山は何度見ても得した気分になる。

高架を走っていた電車が地上に降りると、次第に高い建物が減っていく。車窓の景色がのどかなものに変わっていく。小林駅から芝本駅間でもう一度、高架になった電車が再び地上に降りると、車内に天竜浜名湖線への乗

り換え等を案内するアナウンスが流れ、西鹿島駅に到着。

波乱万丈の浜松時代

西鹿島駅から天竜浜名湖鉄道に乗り換えれば、掛川方面や浜名湖方面にも足が延ばせる。天竜川を渡って掛川方面に1駅行けば、家康が武田軍との攻防の末に手に入れ、後に、その武田家との内通を疑われた嫡男・信康を自刃させる場にもなった二俣城址がある。行ってみたい気持ちはあるけど、乗り換えの列車はすぐには来なさそう。代わりに西鹿島駅から天竜川まで歩き、対岸の二俣城がある方角を見て引き返す。

思えば家康、人生最大の負け戦と言われる三方ヶ原の戦いも、嫡男（正室も）を死なせなければならなかったのも、浜松時代。29歳から45歳まで、ぐつと我慢し耐え忍ぶことも多かっただろうこの時代は、きつと家康の「出世」の礎。他力本願で安易に出世を願っても、礎になるものが自分になければ叶わない。ちよつと反省。

さて、家康尽くしの一日もそろそろタイムリミット。最後にもう一か所くらい縁の場所に行ってみようか。戻ってきた新浜松駅で地図を開くも、気付けば駅隣接の百貨店のデパートに吸い込まれてしまふ。掛川茶、うなぎ、浜松餃子に当地銘菓。家康は暴饮暴食をせず、粗食を旨としていたらしい。ダイエットが頭にちらつく身としては、その自戒心を見習うべきだと思ふ。思っけれども凡人は浜松グルメを堪能します。



天竜川は西鹿島駅から徒歩5分程度。二俣城址は対岸の小山の向こう。



ビルの間を走る遠州鉄道。市街地は高架になっている。



浜松八幡宮内の雲立楠。家康が武運長久を願うと、楠から瑞雲が立ち昇ったとか。



大正 15 (1926) 年開業。現在の駅舎は昭和 33 (1958) 年に建てられたもの。成田山新勝寺をイメージしたデザインが参詣気分を高める。ここから土産物店などが並ぶ参道を歩くのも成田詣の楽しみの一つ。

連載 第10回

民営鉄道の 起源を訪ねて

鉄路は何を目指したか



千葉県・東京都 京成電鉄

本線・金町線・押上線

文・渋谷申博

text by Nobuhiro SHIBUYA

聖地をつなぎつつ 成田を目指した鉄路

鉄道の草創期には、全国各地の有名社寺の参詣路で国鉄（官鉄）対民鉄の乗客競争が起った。日光や伊勢、川崎大師などが有名であるが、成田もまたそうした競争の場となった。ここでいう成田とは成田山新勝寺の略といつてよい。

新勝寺は平安時代、平将門の乱を平定するために創建された古刹であるが、有名になったのは江戸時代で、江戸での出開帳（秘仏の特別公開）と初代の市川團十郎が篤く信仰したことで参詣者が急増した。

参詣者をめぐる競り合いは、まず成田鉄道と総武鉄道の間で繰り広げられたが、大正9（1920）年までに両社が国有化されたことにより解消した。

ここに新たに参入してきたのが京成電気軌道（昭和20（1945）年に京成電鉄に改称）であった。京成が成田を目指す鉄路として創立されたことは、東京と成田を表す社名から明らかであるが、成田への道は遠かった。大正元（1912）年の開業時の路線は、押上と市川（現、江戸川）と曲金（現、京成高砂）と柴又というものであった。

なぜ曲金で分岐して、たった1駅柴又へ鉄路を延ばしたのか。それは柴又帝釈天の名で知られる題経寺があるからだ。題経寺は日蓮聖人自刻の帝釈天板本尊を安置して



成田空港駅開業は昭和 53 (1978) 年だが、当初の成田空港駅 (現東成田駅) から空港まではバスが必要だった。乗り入れは平成 3 (1991) 年。国際空港がぐっと身近になった。



新勝寺大本堂に安置される成田不動尊は、もとは京都の神護寺にあったが、平将門の乱を平定するために当地に遷されたのだという。その靈験で乱は鎮定され、「新たに勝つ」お寺が創建された。

手児奈靈神堂

柴又帝釈天題経寺



多くの者に求婚されたことに悩み身投げしたという手児奈の霊を祀る。行基により 8 世紀に創建されたとされるが現在は日蓮宗の寺院。



寛永 6 年 (1629) 創建。日蓮聖人自刻の帝釈天板本尊を安置し、縁日の庚申の日には多くの参詣者で賑わう。帝釈堂の彫刻でも有名。

旧博物館動物園駅

柴又駅



昭和 8 (1933) 年の開業時は動物園前といった。この場所は皇室の御料地であったため駅舎も品格ある建物であることが求められ、国会議事堂を思わせる重厚なものとなったという。



映画『男はつらいよ』シリーズの舞台として有名。駅前の様子は映画と変わってしまったが、寅さんとさくらの像が乗降客を迎えてくれる。

京成電鉄株式会社
Keisei Electric Railway Co., Ltd.

開業 明治 42 (1909) 年 6 月 30 日
本線 京成上野 - 成田空港 (69.3km)
金町線 京成高砂 - 京成金町 (2.5km)
押上線 青砥 - 押上 (5.7km)
<https://www.keisei.co.jp/>

いとされ、江戸時代から多くの参詣者を集めてきた。今も途切れることなく参詣者が訪れるが、江戸時代とは意味合いが少し異なっている。柴又は映画『男はつらいよ』シリーズの聖地にもなったからだ。駅前の車寅次郎・さくら像の前で記念撮影する人も絶えない。

その後、京成は千葉西部の聖地を結んでいくように路線を延ばしていった。大正 3 (1914) 年には市川真間、翌年には中山まで延伸したが、それぞれ『万葉集』に歌われた悲劇の美女・手児奈を祀る手児奈霊神堂、日蓮宗の大本山法華経寺がある。

昭和 5 (1930) 年に成田まで開通し、当初の目的は達せられた。だが、成田空港開業に伴い、路線はさらに延伸することになった。現代の聖地出現といえようか。

いっぽう都心の方面へは、当初、押上から浅草への延伸を考えていたが敷設の見込みがつかないため、青砥から上野へと路線を延ばすこととなった。昭和 8 (1933) 年に上野公園 (現、京成上野) まで開通し、現在の路線の骨格ができあがった。

この頃の名残を留める建物がある。旧博物館動物園駅だ。地下駅への入口に造られた上屋なのだが、小さいながら立派な古典主義的西洋建築となっている。

見渡してみれば、ここは東京国立博物館や東京芸術大学、旧帝国図書館などの中心。この小さな美しい建物は、上野公園が近代文化の中心地となっていく上で京成も一役買っていたことの証でもあるのだ。

しぶやのぶひろ

1960年、東京生まれ。早稲田大学第一文学部卒。日本宗教史研究者。『図解 はじめての神道と仏教』(ワン・パブリッシング)、『聖地鉄道めぐり』『日本の暮らしと信仰 365 日』(以上 G. B.)、『猫の日本史』(出版芸術社) ほか著書多数。



国宝犬山城を背に名古屋方面に向かう1200系「パノラマsuper」

みんな てつ

Vol. 79 | SPRING 2023
春号

●発行所 / 一般社団法人 日本民営鉄道協会
〒102-0094 東京都千代田区紀尾井町3番6号
紀尾井町パークビル6階
TEL: 03-6371-1402 FAX: 03-6371-1409
URL: <https://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 (東武鉄道、西武鉄道、京成電鉄、京王電鉄、小田急電鉄、東急電鉄、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)

●日本民営鉄道協会 会員 / 弘南鉄道、津軽鉄道、青い森鉄道、岩手開発鉄道、仙台空港鉄道、福島交通、アルピコ交通、上田電鉄、長野電鉄、富山地方鉄道、万葉線、北陸鉄道、ひたちなか海浜鉄道、上信電鉄、上毛電気鉄道、秩父鉄道、新京成電鉄、銚子電気鉄道、小湊鐵道、山万、東武鉄道、西武鉄道、京成電鉄、京王電鉄、小田急電鉄、東急電鉄、京浜急行電鉄、東京地下鉄、相模鉄道、高尾登山電鉄、江ノ島電鉄、湘南モノレール、箱根登山鉄道、富士山麓電気鉄道、伊豆急行、伊豆箱根鉄道、岳南電車、静岡鉄道、大井川鐵道、遠州鉄道、豊橋鉄道、名古屋鉄道、三岐鉄道、えちぜん鉄道、福井鉄道、京福電気鉄道、叡山電鉄、嵯峨野観光鉄道、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、北大阪急行電鉄、泉北高速鉄道、水間鉄道、和歌山電鐵、紀州鉄道、能勢電鉄、神戸電鉄、山陽電気鉄道、岡山電気軌道、水島臨海鉄道、広島電鉄、一畑電車、高松琴平電気鉄道、伊予鉄道、とさでん交通、西日本鉄道、鳥原鉄道、長崎電気軌道、熊本電気鉄道

●企画編集 / 一般社団法人 日本民営鉄道協会 広報課

●企画編集協力 / 時事通信出版局「みんなてつ」編集室

●写真 / 織本知之 / 加藤有紀 / 吉本 旭

●アートディレクション・デザイン / 浜田修司 / 犬島恵里子

●印刷 / シナノ印刷株式会社

※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。