②津軽鉄道小史

津軽鉄道80周年を記念して2010年8月に『津軽鉄道小史』を刊行した。(A5版　140頁　一部カラー)

目 次

前史　津軽鉄道の前身会社陸奥鉄道
　　建設工事と開業後の状況、陸奥鉄道の買収ほか
第1章　津軽鉄道の創業
　　会社設立までの経緯、底なし沼の難工事ほか
第2章　昭和20年代
　　再建時代、バス事業の不振と経営陣の混乱ほか
第3章　昭和30年代～
　　設備の改良更新、金木駅列車衝突事故発生ほか
第4章　昭和50年代
　　国鉄再建策と津軽鉄道の貨物問題ほか
第5章　昭和60年代
　　国鉄津軽線経営の打診、津軽鉄道の夢ほか
第6章　平成時代
　　緊急保全整備事業、サポーターズクラブ設立ほか

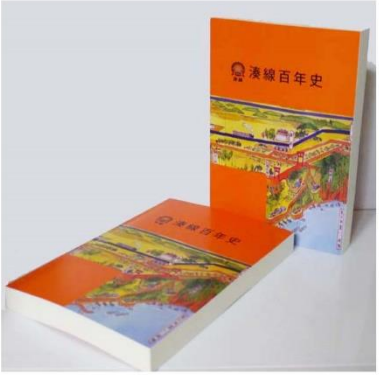
③湊線百年史

ひたちなか海浜鉄道株式会社湊線は、2013年（平成25年）12月に開業100周年を迎えたことから、これを記念して『湊線百年史』を発刊すべく資料収集と編纂を進め、2015年（平成27年）4月に完成をみた。

内容は、湊鉄道時代、企業統合による茨城交通時代からひたちなか海浜鉄道として新たなスタートをしたそれぞれの時代の湊線の状況を解説、巻末には年表や大正14年発行の吉田初三郎の手による湊線沿線名所図絵を載せた資料編で構成。

ひたちなか海浜鉄道、書泉グランデ及び当法人で頒布を行う。(頒布価格 2,000 円、A5 版 318 頁　一部カラー)

電磁版を作成し、2019 年 8 月よりネット上で公開を開始した。



電磁版

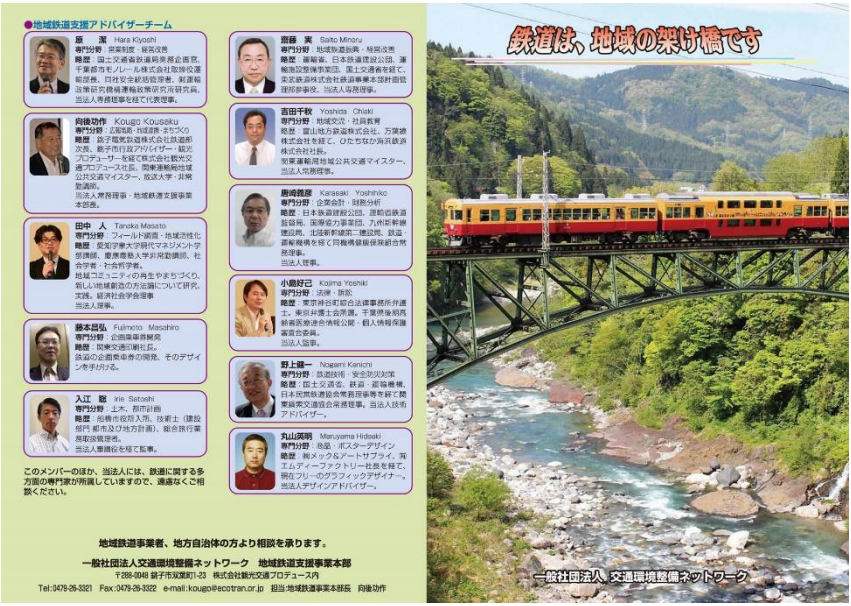
https://ecotran.or.jp/minato100/index.html

④パンフレット「鉄道は地域の架け橋」

地域鉄道の現状をより多くの方に知っていただくため、2013 年よりパンフレット「鉄道は地域の架け橋」を刊行している。

2013 年版（A5 版　6 頁仕様　カラー）Ver1

2015年版（A4版　二つ折り仕様　カラー）Ver2



●地域鉄道支援アドバイザーチーム

原　潔 Hara Kiyoshi
専門分野：原風景度・経済効果
略歴：国土交通省鉄道局参議官直官、千葉都市モノレール株式会社取締役運輸部長、日社安全統括管理者、新潟臨海鉄道研究機構運輸政策研究所研究員。当法人専務理事を経て代表理事。

向後功作 Kougo Kousaku
専門分野：広報戦略・地域鉄道・まちづくり
略歴：銚子電気鉄道株式会社鉄道部次長、銚子市行政アドバイザー・観光プロデューサーを経て株式会社観光交通プロデュース社長。関東運輸局地域公共交通マイスター、阪急大学・共栄鉄道研。
当法人専務理事・地域鉄道支援事業本部長。

田中　人 Tanaka Masato
専門分野：フィールド調査・地域活性化
略歴：愛知淑徳大学現代マネジメント学部講師、慶應義塾大学非常勤講師、社会学者・社会哲学者。
地域コミュニティの再生やまちづくり、新しい地域創造の方法論について研究、実践。経済社会学会理事
当法人理事。

藤本昌弘 Fujimoto Masahiro
専門分野：企画事業展開
略歴：関東交通広報社長。
鉄道の企画商品の開発、そのデザインを手がける。

入江　聖 Iri Satoshi
専門分野：土木、都市計画
略歴：前橋市役所入所、技術士（建設部門 都市及び地方計画）、総合技行業務設計理事。
当法人理事を経て監事。

斎藤　実 Saito Minoru
専門分野：地域鉄道調査・経営改善
略歴：運輸省、日本鉄道建設公団、運輸施設整備事業団、国土交通省を経て、東京鉄道株式会社鉄道事業本部計画管理部参事役。当法人専務理事。

吉田千秋 Yoshida Chiaki
専門分野：地域交流・社員教育
略歴：富山地方鉄道株式会社、万葉線株式会社を経て、ひたちなか海浜鉄道株式会社社長。
常葉運輸局地域公共交通マイスター、当法人常務理事。

唐崎義彦 Karasaki Yoshihiko
専門分野：企業会計・財務分析
略歴：日本鉄道建設公団、運輸省鉄道局総務、国際協力事業団、九州新幹線建設局、北陸新幹線第二建設局、鉄道運輸機構を経て同機構鉄道保険組合常務理事。
当法人理事。

小島好己 Kojima Yoshiki
専門分野：法律・訴訟
略歴：東京神田町総合法律事務所弁護士、東京弁護士会所属。千葉県後期高齢者医療連合情報公開・個人情報保護審査会委員。
当法人監事。

野上健一 Nogami Kenichi
専門分野：鉄道技術・安全防災対策
略歴：国土交通省、鉄道・運輸機構、日本民間鉄道協会常務理事等を経て関東運輸交通協会常務理事。当法人技術アドバイザー。

丸山英明 Maruyama Hideaki
専門分野：絵画・ポスターデザイン
略歴：美メック&アートサプライ、美エーディーファクトリー社長を経て、現在フリーのグラフィックデザイナー。
当法人デザインアドバイザー。

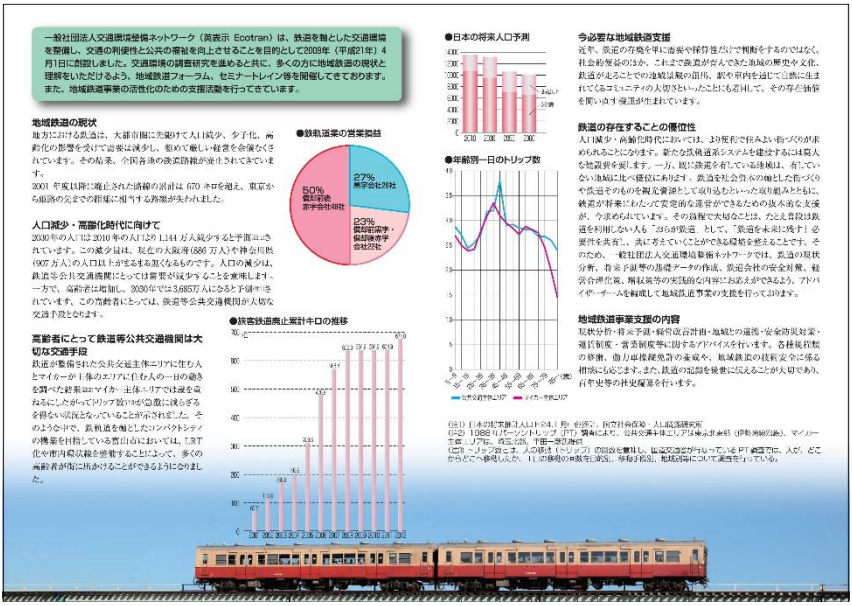
このメンバーのほか、当法人には、鉄道に関する多方面の専門家が所属していますので、遠慮なくご相談ください。

地域鉄道事業者、地方自治体の方より相談を承ります。

一般社団法人交通環境整備ネットワーク　地域鉄道支援事業本部
〒288-0048 銚子市双葉町1-23 株式会社観光交通プロデュース内
Tel:0479-26-3321 Fax:0479-26-3322 e-mail:kougo@ecotran.or.jp 担当:地域鉄道事業本部長 向後功作

鉄道は、地域の架け橋です

一般社団法人 交通環境整備ネットワーク



一般社団法人交通環境整備ネットワーク（英表示 Ecotran）は、鉄道を軸とした交通環境を整備し、交通の利便性と公共の福祉を向上させることを目的として2009年（平成21年）4月1日に創設しました。交通環境の調査研究を進めるとともに、多くの方に地域鉄道の現状と理解をいただけるよう、地域鉄道フォーラム、セミナートレイン等を開催してまいります。また、地域鉄道事業の活性化のための支援活動を行ってまいります。

地域鉄道の現状

地方における鉄道は、大都市圏に先駆けて人口減少、少子化、高齢化の影響を受けて需要は減少し、厳しく厳しい経営を余儀なくされています。その結果、全国各地の鉄道路線が廃止されてきています。
2001年度以降に廃止された路線の延長は670キロを超え、東京から福岡の完全その距離に相当する路線が失われました。

人口減少・高齢化時代に向けて

2030年の人口は2010年の人口より1,144万人減少すると予測されています。この減少は、現在の大阪府（886万人）や神奈川県（907万人）の人口以上が減ずる勘定になるのです。人口の減少は、鉄道等公共交通機関にとっては需要が減少することを意味します。一方で、高齢者は増加し、2030年では3,685万人になると予測されています。この高齢者にとっては、鉄道等公共交通機関が大切な交通手段となります。

高齢者にとって鉄道等公共交通機関は大切な交通手段

鉄道が整備された公共交通主体エリアに住む人とマイカーが主体のエリアに住む人の一日の動きを調べた結果はマイカー主体エリアでは渋を高めるにしたがって1トップ数（トップ数）が増えるのを見ることができます。そのような中で、鉄道を軸としたコンパクトシティの機能を目指している富山市においては、3万化や市内環状線を整備することによって、多くの高齢者が気に向かうことができるようになりました。

●鉄軌道業の営業黒字

●旅客鉄道廃止業計キロの推移

●日本の将来人口予測

●年齢別一日のトリップ数

(図1) 日本の将来推計人口（H24.1月）参照。国立社会保障・人口問題研究所
(図2) 1988年パーソントリップ（PT）調査により、公共交通主体エリアは地方鉄道（JR等地域鉄道）、マイカー主体、JR等。高速道路、JR新幹線。
(図3) ～トリップ数とは、人の移動（トリップ）の回数を意味し、鉄道交通全体が行なっているPT調査では、人が、どこからどこへ移動したか、1日の移動の回数を調査、移動目的別、地域別について調査を行っている。

今必要な地域鉄道支援

近年、鉄道の存廃を単に需要や採算性だけで判断するのではなく、社会的役割の中から、これまで鉄道が育んできた地域の歴史や文化、鉄道が走ることでの地域活動の盛況、観光資内を通じて注意に生まれてくるコミュニティの大切さといった点も考慮して、その存在価値を問い直す機運が生まれています。

鉄道の存在することの優位性

人口減少・高齢化時代においては、より便利で住みよい街づくりが求められることになります。新たな鉄軌道系システムを建設するには莫大な地盤費を要します。一方、既に鉄道を有している地域は、有していない地域に比べ優位にあります。鉄道を社会資本の軸とした街づくりや鉄道そのものを観光資源として取り込むといった取り組みからも、鉄道が将来にわたって安定的な運営ができるための政策的な支援が、今求められています。その前提で大切なことは、たとえ普段は鉄道を利用しない人も「さらば鉄道」として、「鉄道を未来に残す」必要性を共有し、共に考えていくことが各区間を使えることです。そのため、一般社団法人交通環境整備ネットワークでは、鉄道の現状分析、将来予測等の基礎データの作成、鉄道会社の安全対策、経営合理化策、補助政策等の実施的な内容に対応することができるよう、アドバイザーチームを編成して地域鉄道事業の支援を行っております。

地域鉄道事業支援の内容

現状分析・将来予測・経営改善計画・地域との連携・安全防災対策・運賃制度・営業制度等に関するアドバイスを行います。各種規程類の整備、動力車機関免許の変更や、地域鉄道の技術安全に係る相談にも応じます。また、鉄道の起源を検索に反又ることが大切であり、百年史等の伝史編纂を行います。

2019 年版（A4 よこ巻三つ折り　カラー）Ver5

一般社団法人 交通環境整備ネットワークの活動

一般社団法人交通環境整備ネットワークは、CO2排出量が少なく環境負荷の小さい鉄道を軸とした交通環境を整備することにより、持続可能で豊かな社会の実現を目指し、2009年（平成21年）に創設されました。

事業概要は以下のとおりです。

● 交通環境の調査研究

地域鉄道をとりまく交通環境についての諸情報を収集し、歴史的背景やその運営方策についての調査研究を行うほか、都市鉄道、幹線鉄道、バス等の交通全般に関して幅広い調査研究を行っています。
成果については会報『地域交通を考える』等を通じて広く公表を行っています。

● 交通環境の整備及びその活動に対する支援協力

よりよい交通環境の整備を目指して、多くの方に地域鉄道の現状とその魅力を知っていただくため「地域鉄道フォーラム」、「鉄道写真詩コンテスト」等を開催しています。
また、「地域鉄道支援事業本部」及び「地域鉄道技術安全懇話会」を設け、アドバイザーチームを組織して地域鉄道事業に関する法律、技術、営業等の相談に応じています。

● 交通環境にかかる提言、出版並びに情報発信

（1）インターネットによる情報発信
https://ecotran.or.jp/を使って情報発信を行うとともに鉄道等の諸情報等を収集し、会員にメールによる情報配信を行なっています。
（2）出　版
交通環境の調査研究論文のほか鉄道、バス、海外の交通事情等の諸情報をまとめた会報「地域交通を考える」を毎年刊行するほか、鉄道年史編纂等のご要望にもお応えしています。

一般社団法人 交通環境整備ネットワーク
〒103-0027
東京都中央区日本橋3丁目2番14号
新槇町ビル別館第一　2階
電話　03-6811-1102　FAX　03-6811-1112
e-mail　office@ecotran.or.jp
地域鉄道事業に関する相談窓口
e-mail　support@ecotran.or.jp

鉄道でエコ、エコトラン
詳しい情報はこちら
https://ecotran.or.jp/

Japan Network for Sustainable Transport and Environment
10/2019　Ver.5

鉄道は地域の架け橋です

鉄道はエコ、鉄道でエコ　ecotran　JNSTE

一般社団法人交通環境整備ネットワーク

2017 年版 Ver3 よりこのデザインで発行、2018 年版 Ver4。
一般社団法人交通環境整備ネットワークが主催する各種の催しに際して、このパンフレットを配布している。

高齢者にとっての鉄道とは

鉄道が整備された公共交通が主体のエリアに住む人とマイカーが主体のエリアに住む人の一日の動きを調べると、マイカー主体エリアの高齢者は外出機会が大きく失われています。

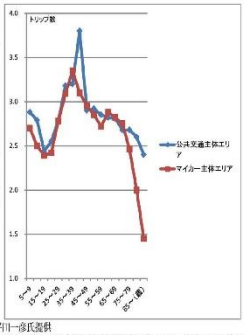
一方、鉄軌道を軸としたコンパクトシティの構築を目指している富山市においては、LRT化や路面電車の環状線を整備することによって高齢者も街に出かけることができるようになりました。

このように、高齢者にとって鉄道は大切な交通手段となっています。

●一日の年齢別平均トリップ数

鉄道が利用できずマイカー主体の地域に住む人の一日の動き(トリップ)をみると、65歳以上では大きく減少しています。

トリップ数とは、一日の人の動き(トリップ)の数をあらわします。
例えば、自宅から職場に行くと1トリップ、職場から自宅に帰ると1トリップ、合計2トリップとなります。



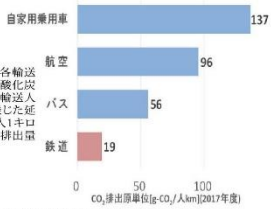
平川一彦氏提供
公共交通主体エリアは東京北東部(伊勢崎線沿線)、マイカー主体エリアは、埼玉北部
1988パーソントリップ調査結果を分析

鉄道はエコ、鉄道でエコ

鉄道は輸送量あたりの二酸化炭素の排出量が少ない交通機関です。低炭素社会、循環型社会、自然共生社会の構築が求められている今、持続可能な社会を実現するためにも日常で鉄道を積極利用するライフスタイルへの転換が求められています。

●輸送量当たりの二酸化炭素排出量

旅客輸送において、各輸送機関から排出される二酸化炭素の排出量を輸送量(輸送人員に輸送した距離を乗じた延べ人キロ)で除した、1人1キロ当たりの二酸化炭素の排出量です。



国土交通省HP「運輸部門における二酸化炭素排出量」より作成

人口減少と高齢化

我が国の2040年の人口は、2015年の人口より1,617万人減少すると予測されています。

この減少量は、現在の大阪府と愛知県を合わせた人口に相当するものです。

一方で、高齢者は当面増加し、2040年では3,921万人になると予測されています。

●日本の将来推計人口

単位：万人

	2015年	2040年	2060年	2065年
0-14歳	1,595	1,194	951	898
15-64歳	7,728	5,978	4,793	4,529
65歳以上	3,387	3,921	3,540	3,381
合　計	12,710	11,093	9,284	8,808

日本の将来推計人口 2017年4月　中位推計
国立社会保障・人口問題研究所

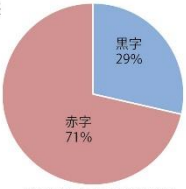
一般社団法人交通環境整備ネットワーク

地域鉄道の現状

地方における鉄道は、大都市圏に先駆けて人口減少、少子化、高齢化の影響を受けて需要が減少し、極めて厳しい経営を余儀なくされています。

●鉄軌道業の営業損益

全国の地域鉄道98社のうち71％が赤字(注)となっています。



鉄道統計年報（2016年度）

(注)鉄道統計年報の分類による「地方鉄道」から「第三種鉄道」を除いた98社の鉄軌道業営業損益の状況であって、黒字が28社、赤字が70社。なお、その赤字のうち減価償却前での黒字計上ができているのは17社。

●2001年度以降の路線廃止状況

赤字によって、これまで全国各地の鉄道路線が廃止されてきました。

今世紀(2001年度以降)に入って廃止された鉄道路線の累計は896キロに及びます。

この距離は、東京から新白島間の鉄道営業キロに相当するものです。

鉄道があることの大切さ

人口減少・高齢化時代においては、交通の便がよく、便利で住みよいコンパクトな街づくりが求められます。

そのために新たに鉄道を建設するには莫大な建設費が必要となりますので、既に鉄道を有している地域は、有していない地域に比べて絶対的に優位にあります。

コンパクトで暮らしやすく、そして魅力ある地域をつくるためには、鉄道を軸とした利便性の高い交通環境を整備していく必要があります。

鉄道の価値を考える

鉄道の存廃を、単に「需要の多寡」や「採算性のある、なし」といった指標で判断するのではなく、鉄道が存在することによる「沿線地域全体での便益」を多角的に捉えようとする動きがあります。

さらに、これまで鉄道が育んできた地域の歴史や文化、鉄道が走ることでの地域景観の創出、駅や車内といった鉄道施設の中で自然に生まれるコミュニティの存在、といった数値としては計量するのは困難な側面にも注目して、その価値を問い直すことも必要です。

「鉄道は百年の計」と考えて先人によって敷設されたもの。

これを更に使い勝手の良いものにして次世代に伝えていくことができるか、それが私達に問われています。

このパンフレットは、鉄道写真詩コンテストにご応募いただいた方々の写真により作成しています。

Japan Network for Sustainable Transport and Environment

「鉄道は架け橋」紹介のホームページ

https://ecotran.or.jp/act/support/railsupport.html

⑤地域鉄道関係資料

小目次

1）地域鉄道とは ····· 91
2）鉄道はエコ、鉄道でエコ ····· 93
3）人口減少と高齢化 ····· 94
4）高齢者にとっての鉄道とは ····· 94
5）地域鉄道の営業損益
(A) 2016 年度営業損益 ····· 95
(B) 営業損益変化の状況（2005 年度・2015 年度比較） ····· 96
6）地域鉄道の廃止状況 ····· 126
7）鉄道の大切さ、その価値を考える ····· 128

1）地域鉄道とは

1984 年（昭和 59 年）運輸省の機構改革で組織に地域交通局が置かれ、国鉄以外の鉄道は同局の鉄道業務課が主に所掌することとなる。地域の交通に行政比重が置かれるようになった結果であった。当時は、大手民鉄、地下鉄以外の鉄道を、「ローカル鉄道」、「中小民鉄」あるいは「地方鉄道」と称していたが、これより徐々に「地域鉄道」が使われるようになっていった。

その後運輸省から国土交通省となって鉄道局が鉄道全般を所掌することとなり、2008 年（平成 20 年）7 月には各地方運輸局鉄道部に「地域鉄道活性化支援相談窓口」が設けられ、2009 年 4 月には鉄道局鉄道業務課（現鉄道事業課）に「地域鉄道支援室」並びに「地域鉄道戦略企画調整官」が組織として置かれて以降、「地域鉄道」が広く認知されるに至った。

現在鉄道局においては、以下のとおり地域鉄道の定義を行っている。

「地域鉄道とは、一般に、新幹線、在来幹線、都市鉄道に該当する路線以外の鉄軌道路線のことを言う。地域鉄道事業者の運行主体は中小民鉄及び第三セクターに分けられる。平成 31 年 4 月 1 日現在で 96 社(中小民鉄：49 社、第三セクター：47 社)」

なお、「地域鉄道線」と言う場合には、上記地域鉄道事業者の営業線に JR の地方交通線やモノレール、新交通を加えた、より広範囲の概念となるものと考える。

地域鉄道事業者一覧　　96社　総延長3,766キロ　　2019年4月1日現在

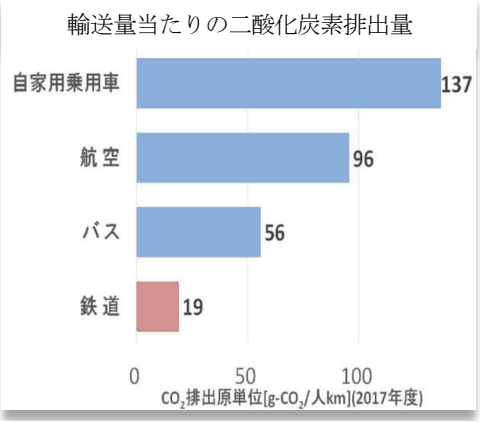
	事業者名	営業キロ		事業者名	営業キロ		事業者名	営業キロ		事業者名	営業キロ
1	●道南いさりび鉄道	37.8	25	上田電鉄	11.6	49	伊豆急行	45.7	73	紀州鉄道	2.7
2	●青い森鉄道	121.9	26	●富山ライトレール	7.6	50	●愛知環状鉄道	45.3	74	●智頭急行	56.1
3	●三陸鉄道	163.0	27	秩父鉄道	71.7	51	●樽見鉄道	34.5	75	一畑電車	42.2
4	●秋田内陸縦貫鉄道	94.2	28	関東鉄道	55.6	52	伊豆箱根鉄道	29.4	76	●井原鉄道	41.7
5	●IGRいわて銀河鉄道	82.0	29	●鹿島臨海鉄道	53.0	53	●明知鉄道	25.1	77	広島電鉄	35.1
6	●会津鉄道	57.4	30	●わたらせ渓谷鐵道	44.1	54	豊橋鉄道	23.4	78	●錦川鉄道	32.7
7	●阿武隈急行	54.9	31	●真岡鐵道	41.9	55	●伊勢鉄道	22.3	79	●若桜鉄道	19.2
8	弘南鉄道	30.7	32	小湊鉄道	39.1	56	福井鉄道	21.4	80	水島臨海鉄道	10.4
9	●山形鉄道	30.5	33	上信電鉄	33.7	57	遠州鉄道	17.8	81	岡山電気軌道	4.7
10	●由利高原鉄道	23.0	34	●野岩鉄道	30.7	58	●伊賀鉄道	16.6	82	●土佐くろしお鉄道	109.3
11	津軽鉄道	20.7	35	●いすみ鉄道	26.8	59	東海交通事業	11.2	83	高松琴平電気鉄道	60.0
12	福島交通	9.2	36	富士急行	26.6	60	静岡鉄道	11.0	84	伊予鉄道	43.5
13	●しなの鉄道	102.4	37	上毛電気鉄道	25.4	61	岳南電車	9.2	85	●とさでん交通	25.3
14	富山地方鉄道	100.7	38	箱根登山鉄道	15.0	62	●四日市あすなろう鉄道	7.0	86	●阿佐海岸鉄道	8.5
15	●あいの風とやま鉄道	100.1	39	●ひたちなか海浜鉄道	14.3	63	ＷＩＬＬＥＲＴＲＡＩＮＳ	114.0	87	●肥薩おれんじ鉄道	116.9
16	●えちごトキめき鉄道	97.0	40	江ノ島電鉄	10.0	64	神戸電鉄	69.6	88	●松浦鉄道	93.8
17	●北越急行	59.5	41	銚子電気鉄道	6.4	65	近江鉄道	59.5	89	●平成筑豊鉄道	49.2
18	長野電鉄	33.2	42	流鉄	5.7	66	阪堺電気軌道	18.7	90	島原鉄道	43.2
19	●のと鉄道	33.1	43	●長良川鉄道	72.1	67	●信楽高原鐵道	14.7	91	●くま川鉄道	24.8
20	北陸鉄道	20.6	44	●天竜浜名湖鉄道	67.7	68	叡山電鉄	14.4	92	●南阿蘇鉄道	17.7
21	黒部峡谷鉄道	20.1	45	大井川鐵道	65.0	69	和歌山電鐵	14.3	93	筑豊電気鉄道	16.0
22	●ＩＲいしかわ鉄道	17.8	46	養老鉄道	57.5	70	●北条鉄道	13.6	94	●甘木鉄道	13.7
23	アルピコ交通	14.4	47	●えちぜん鉄道	53.0	71	京福電気鉄道	11.0	95	熊本電気鉄道	13.1
24	●万葉線	12.8	48	三岐鉄道	48.0	72	水間鉄道	5.5	96	長崎電気軌道	11.5

●印は、第三セクター　　出典：国土交通省HP「地域鉄道対策」より作成

2）鉄道はエコ、鉄道でエコ

鉄道は輸送量あたりの二酸化炭素の排出量が少ない交通機関であり、低炭素社会、循環型社会、自然共生社会の構築が求められている今、持続可能な社会を実現するためにも日常で鉄道を積極利用するライフスタイルへの転換が求められている。

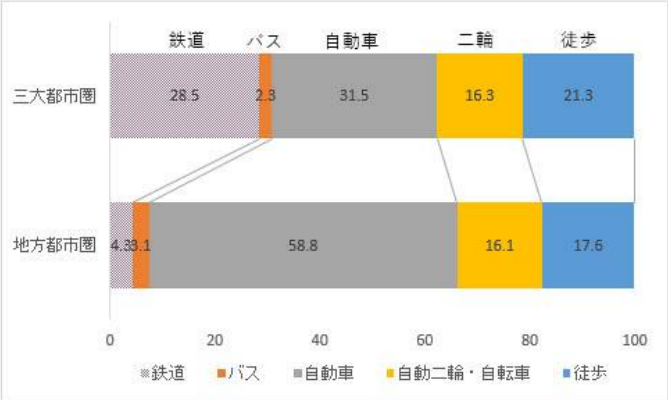
我が国の旅客輸送において、各輸送機関から排出される二酸化炭素の排出量を輸送量（輸送人員に輸送した距離を乗じた延べ人キロ）で除した、1 人 1 キロ当たりの二酸化炭素の排出量を比較すると、鉄道が最も優れている。



国土交通省 HP「運輸部門における二酸化炭素排出量」より作成

三大都市圏と地方都市圏での鉄道利用を比較すると三大都市圏では利用が高く、地方都市圏では低い。

利用交通手段構成比　（2015 年：平日）

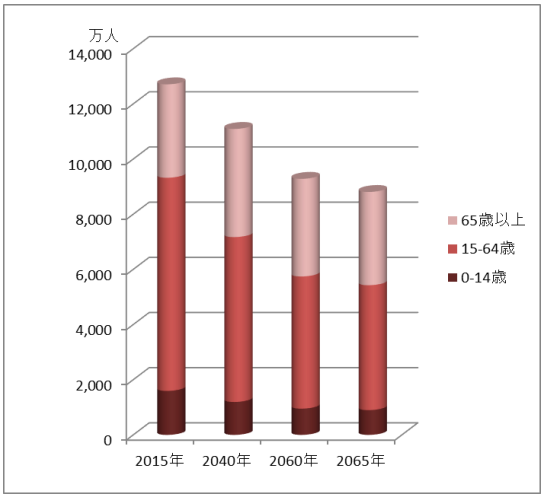


出典：国土交通省都市局都市計画課『都市における人の動きとその変化～平成 27 年全国都市交通特性調査集計結果より～』より作成

3）人口減少と高齢化

我が国の 2040 年の人口は、2015 年の人口より 1,617 万人減少すると予測されており、この減少量は、現在の大阪府と愛知県を合わせた人口規模に相当する。

一方で、高齢者は当面増加し、2040 年では 3,921 万人になると予測されている。



単位：万人

	2015年	2040年	2060年	2065年
0-14歳	1,595	1,194	951	898
15-64歳	7,728	5,978	4,793	4,529
65歳以上	3,387	3,921	3,540	3,381
合　計	12,710	11,093	9,284	8,808

日本の将来推計人口 2017 年 4 月　中位推計
国立社会保障・人口問題研究所

4）高齢者にとっての鉄道とは

鉄軌道を軸としたコンパクトシティの構築を目指している富山市においては、LRT 化や路面電車の環状線を整備することによって高齢者も街に出かけることができるようになった。このように高齢者にとって鉄道は大切な交通手段となっている。

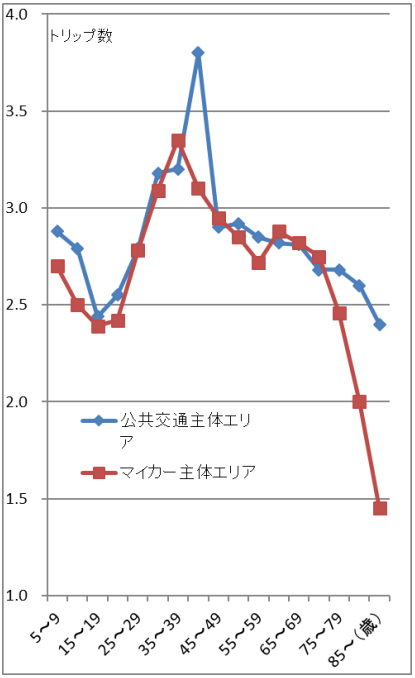
マイカー主体の地域に住む人の一日のトリップ数＊をみると、65 歳以上では大

きな減少がみられる。

これは公共交通主体のエリアに住む人と比べて、マイカーが主体のエリアに住む人の一日の動きを調べると、マイカー主体エリアの高齢者は外出機会が大きく損なわれていることにほかならない。

＊トリップ数とは、一日の人の動き（トリップ）の数をあらわす。

例えば、自宅から職場に行くと 1 トリップ、職場から自宅に帰ると 1 トリップ、合計 2 トリップとなる。

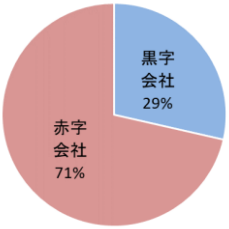


平田一彦氏提供
公共交通主体エリアは東京北東部（伊勢崎線沿線）、マイカー主体エリアは、埼玉北部
1988 パーソントリップ調査結果を分析

5）地域鉄道の営業損益

(A) 2016 年度営業損益

地方における鉄道は、大都市圏に先駆けて人口減少、少子化、高齢化の影響を受けて需要が減少し、極めて厳しい経営を余儀なくされている。鉄道統計年報＊で公表されている最新のデータは 2016 年度（平成 28 年度）のもので、ここでの分類の「地方鉄道」から「第三種鉄道」を除いた 98 社についての鉄軌道業営業損益をみると、黒字が 28 社 29%、赤字が 70 社 71%となっている。なお、その赤字のうち減価償却前での黒字計上ができているのは 17 社であった。



＊国土交通省においては毎年度鉄道統計年報を公表しており、その内容は輸送実績や財務状況、施設や車両、資材等多岐にわたっている。

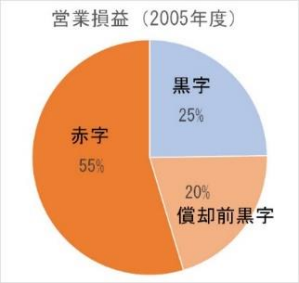
(B) 営業損益変化の状況（2005 年度・2015 年度比較）

地域鉄道において、10 年という歳月が鉄軌道業営業損益にどう変化をもたらしているかを鉄道統計年報の 2005 年度（平成 17 年度）と 2015 年度（平成 27 年度）の数値を比較することで検証をする。

なお、ここでの「地域鉄道」とは、鉄道統計年報の分類による「地方旅客鉄道」から、第三種鉄道を除いた鉄道線をいう。なお、数値は単位以下を切り捨てしており、合計値が合わない場合がある。

1. 2005 年度（平成 17 年度）の状況

(1) 黒字と赤字



地域鉄道総数 97 線の営業損益総計をみると 41 億円の赤字を計上している。

ただし、減価償却前の損益では 11 億円の黒字となっている。

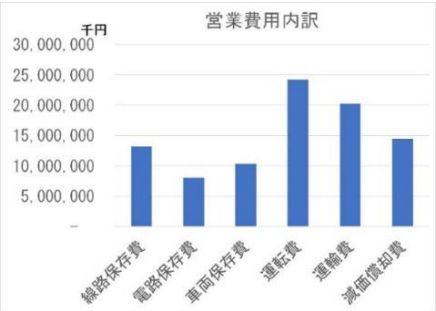
線別に営業損益をみると黒字が 24 線（25%）、残りの 73 線（75%）が赤字となっている。赤字のうち、減価償却前では黒字となっている線は 20 線（20%）であった。

(2) 営業収入

地域鉄道全体の営業収入総額は、988 億円で、内訳は定期外運賃収入が 622 億円、定期運賃収入が 224 億円、運輸雑収が 93 億円、その他貨物運賃収入・鉄道線路使用料収入が 46 億円となっている。

定期外運賃収入と定期運賃収入の比率は、定期外 73.5%、定期 26.5%となっている。

(3) 営業費



地域鉄道全体の営業費総額は、1,029 億円で、内訳は線路保存費 111 億円、電路保存費 67 億円、車両保存費 98 億円、運転費 211 億円、運輸費 186 億円、減価償却費 160 億円、その他（保守管理費、一般管理費、諸税

等）193 億円となっている。

その他を除いた直接営業費をみると、列車の運転に係る作業費や動力費等の運転費が最も大きく、駅等の業務に係る運輸費、そして減価償却費の順であり、比率では 25.3%、22.3%、19.2%となっている。

(4) 述べ日キロ

地域鉄道の営業キロに年間稼働日数を乗じた述べ日キロは、1,249,782 キロであった。

1 日 1 キロ当り営業収入は 79,076 円、1 日 1 キロ当り営業費用は 82,366 円であった。

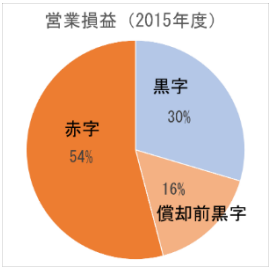
全国の地域鉄道は、毎日 1 キロ当り 3,290 円の損失を生じていた。

2. 2015 年度（平成 27 年度）の状況

(1) 黒字と赤字

地域鉄道総数 98 線の営業損益総額をみると 71 億円の赤字を計上している。

鉄道はその性格上軌道や車両等多くの固定資産を要する事業のため、毎年その減価償却費の額も大きい。よって減価償却前の損益総額をみると 75 億円の黒字が計上できている。



個別の営業損益状況では黒字が 29 線（30%）、残りの 69 線（70%）が赤字となっている。このうち、減価償却前においては 16 線（16%）が黒字となっている。

(2) 営業収入

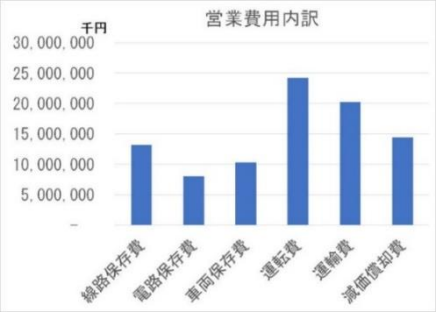
地域鉄道全体の営業収入総額は、1,077 億円で、内訳は定期外運賃収入が 575 億円、定期運賃収入が 272 億円、運輸雑収が 120 億円、その他貨物運賃収入・鉄道線路使用料収入が 109 億円となっている。

定期外運賃収入と定期運賃収入の比率は、定期外 67.9%、定期 323.1%となっている。

(3) 営業費

地域鉄道全体の営業費総額は、1,149 億円で、内訳は線路保存費 133 億円、電路

保存費 80 億円、車両保存費 104 億円、運転費 245 億円、運輸費 204 億円、減価償却費 146 億円、その他（保守管理費、一般管理費、諸税等）233 億円となっている。



その他を除いた直接営業費をみると、列車の運転に係る作業費や動力費等の運転費が最も大きく、駅等の業務に係る運輸費、そして減価償却費の順であり、比率では 26.8%、22.3%、16.0%とになっている。

（4）述べ日キロ

地域鉄道の営業キロに年間稼働日数を乗じた述べ日キロは、1,300,323 キロであった。

営業収入を述べ日キロで除した 1 日 1 キロ当り営業収入は 82,882 円、同様に営業費用を除した 1 日 1 キロ当り営業費用は 88,364 円であった。

全国の地域鉄道は、毎日 1 キロ当り 5,482 円の損失を生じていた。

3. 2005 年度と 2015 年度の総数比較

地域鉄道の総数は、2005 年度は 97 線であり、2015 年度は 98 線と 1 線増えただけにすぎないが、この間における地域鉄道の廃止と参入等の状況は以下のとおり大きく変化した。

〇全線廃止（8 線）

北海道ちほく高原鉄道、十和田観光電鉄、くりはら田園鉄道、鹿島鉄道、神岡鉄道、桃花台新交通、三木鉄道、高千穂鉄道の各線

〇路線の一部廃止（3 線）

長野電鉄、北陸鉄道、島原鉄道において路線の一部廃止が行われている。

〇新たに参入（9 線）

道南いさりび鉄道、仙台空港鉄道、えちごトキめき鉄道、IR いしかわ鉄道、あいの風とやま鉄道、養老鉄道、伊賀鉄道、四日市あすなろう鉄道、和歌山電鉄の各線

〇路線の延伸（2 線）

青い森鉄道、しなの鉄道われている。

〇運営主体の変更

茨城交通→からひたちなか海浜鉄道、北近畿タンゴ鉄道→Willer Trains

以上の事柄と、2015 年度はうるう年であり、2005 年より一日稼働日数が多いことも念頭におきながら比較を行う。

(1) 営業収入

営業収入総額は、2005 年度 988 億円であったが 2015 年度には 1,077 億円と 9%の伸びを示す。

旅客運賃のうち、定期外運賃収入は減少し、定期運賃収入が増加している。その結果、定期運賃収入比率は、2005 年度 26.5%から 2015 年度 32.1%となった。

営業収入の変化　　単位：百万円

年度	定期外運賃	定期運賃	その他収入	運輸雑収	合 計
2005	62, 276	22, 489	4, 629	9, 399	98, 827
2015	57, 570	27, 250	10, 912	12, 008	107, 773

「その他収入」の伸びが著しいが、並行在来線の経営分離による地域鉄道線が増えたことで、JR 貨物からの鉄道線路使用料収入が増えたことによる。

運輸雑収の伸びは鉄道に付帯するサービスや事業拡大の結果と評価できよう。

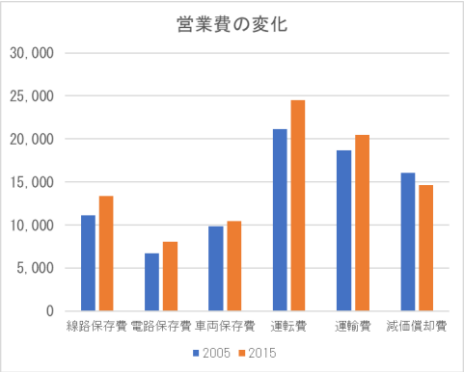
その他収入内訳　単位：百万円

年度	貨物収入	鉄道線路使用料収入
2005	2, 844	1, 784
2015	2, 126	8, 786

(2) 営業費

営業費総額は、2005 年度 1,029 億円から 2015 年度 1,149 億円と伸び率 11%となっており、営業収入の伸び率（9%）を上回る。

内訳をみると線路保存費、電路保存費、車両保存費、運転費共に増加している中で減価償却費だけが減少をみた。これについては上下分離＊を行った地域鉄道が増加したことも要因と考えられる。

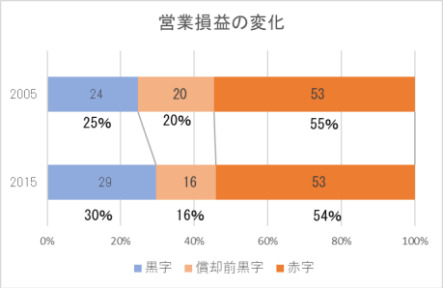


＊上下分離が行われたのは、和歌山電鉄、養老鉄道、伊賀鉄道、三陸鉄道、福井鉄道、若桜鉄道、仙台空港鉄道、信楽高原鉄道、北近畿タンゴ鉄道、四日市あすなろう鉄道の各線。

(3) 営業損益

黒字線が2005年度24線25%から2015年度29線30%に増加し、その結果全体での赤字線数は減少している。

しかし、減価償却前でも黒字計上ができない赤字線が過半数を占めている状況に変わりがない。



(4) 述べ日キロ

述べ日キロは、2005年度1,249,782キロから2015年度1,300,323キロと4%増加している。

1日1キロ当り営業収入は2005年度79,076円から2015年度82,882円に増加すると共に1日1キロ当り営業費用も2005年度82,366円から2015年度88,364円に増加した。1日1キロあたりの損失額は2005年度3,290円から2015年度5,482円と大きく増加した。

4. 2005年度の地域鉄道は2015年度でどのように変化をしたか

前述では2005年度と2015年度のそれぞれの総数で比較を行ったが、以下では2005年度の地域鉄道線97線に的を絞り、その後新たに加わった鉄道線は除いて 2015 年度での変化をみる。

2005年度→2015年度	線数
黒字→黒字	17
赤字→黒字	9
黒字→赤字	7
赤字→赤字	56
赤字→廃止	8
合　計	97

鉄軌道営業損益で、2005 年度及び 2015 年度共黒字を計上している線は 17 線、2005 年度は赤字であったが2015年度で黒字計上している線は9線となっている。

一方、2005年は黒字であったが2015年度では赤字となった線が7線で、2005年度及び2015年度共に赤字線は56線、2005年度に赤字であって、2015年度までに全線廃止を余儀なくされた線は8線を数える。

以下ではこの全線廃止がされた8線を除いた89線についての変化をみる。

(1) 営業収入

営業収入総額は、2005年度977億円から2015年度926億円と5%減少した。

営業収入の変化　　単位：百万円

年度	定期外運賃	定期運賃	その他収入	運輸雑収	合 計
2005	61,639	22,188	4,629	9,279	97,770
2015	52,895	24,105	5,865	9,763	92,657

旅客運賃のうち、定期外運賃収入は減少しているものの、定期運賃収入は増加した。その結果、定期運賃収入比率は、26. 5%から31.3%と高まった。

「その他収入」の内訳は貨物収入と鉄道線路使用料収入であるが、前者は減少し、後者は増加した。

運輸雑収は微増した。

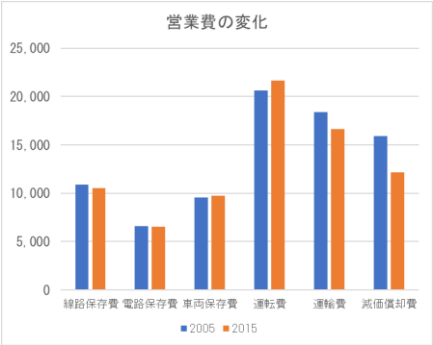
その他収入内訳　単位：百万円

年度	貨物収入	鉄道線路使用料収入
2005	2,844	1,784
2015	2,126	3,738

(2) 営業費

営業費総額は、2005 年度 1,009 億円から 2015 年度 974 億円と 3%強減少している。

内訳をみると車両保存費、運転費を除いた各費用で減少している。特に減価償却費と運輸費の減少が大きい。

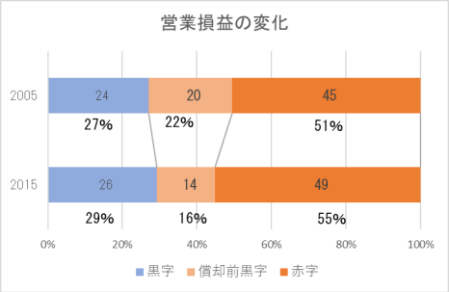


減価償却費については、2006 年度以降 10 線で上下分離による事業の再構築が行われていることや長野電鉄、北陸鉄道、島原鉄道において路線の一部廃止が行われていることも影響しているものと考える。

運輸費については、省力化や経費節減の努力の結果であろう。

(3) 営業損益

黒字線が 2005 年度 24 線 27%から 2015 年度 26 線 29%に増加し、赤字線が減少した一方、減価償却前でも赤字となっている線数は 2005 年度 45 線 51%から 2015 年度 49 線 55%



と増加し、黒字線と赤字線の二極化の傾向が伺える。

(4) 述べ日キロ

述べ日キロは、2005 年度 1,153,734 キロから 2015 年度 1,183,986 キロと増加した。

2015 年度はうるう年で一日多いことのほか、青い森鉄道やしなの鉄道において路線の延伸があったことによる。

しかし、1 日 1 キロ当り営業収入は 84,742 円から 78,259 円に減少、1 日 1 キロ当り営業費用も 87,478 円から 82,275 円に減少した。その結果 1 日 1 キロあたりの損失額は 2,735 円から 4,015 円に増加している。

二極化が進行

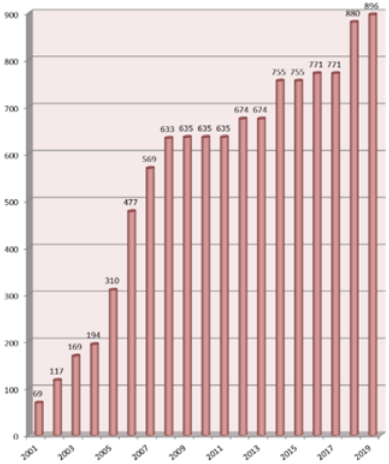
以上は、地域鉄道における 2005 年度と 2015 年度の単年度比較であり、その間の変動の状況はみていない。

この 10 年間の歳月の中で、廃止となった地域鉄道線は 12 線 353.3 キロにのぼり、営業損益で黒字の線と赤字の線の二極化が進行した。

営業費については、上下分離施策が進む等により減価償却費が減少し、省力化や経費節減努力により運輸費も減少している。

一方、営業収入では定期外運賃収入が減少し、全体での「走れば走るほど赤字」という状況に変わりがなく、むしろ悪化をしている。

今後ともこのような状態が推移するとさらに厳しさが増すことが予想され、改めて支援の強化が求められる。



6) 地域鉄道の廃止状況

赤字によって、これまで全国各地の鉄道路線が廃止されてきた。

今世紀（2001 年度以降）に入って廃止された鉄道路線の累計は 896 キロに及び、この距離は、東京から新白島間の鉄道営業キロに相当する。

2001 年度以降に廃止された地域鉄道線一覧（累計 41 線、895.6 キロ）

年 (年累計)	事業者名	路線名	区間	区間長 (km)	廃止年月日
2001 (69.2)	のと鉄道	七尾線	一部	20.4	2001.04.01
	下北交通	大畑縁	全線	18.0	2001.04.01
	名古屋鉄道	谷汲線	全線	11.2	2001.10.01
	同上	揖斐線	一部	5.6	2001.10.01
	同上	竹鼻線	一部	6.7	2001.10.01
	同上	八百津線	全線	7.3	2001.10.01
2002 (48.2)	長野電鉄	河東線	一部	12.9	2002.04.01
	和歌山県	和歌山港線	一部	2.6	2002.05.26
	南部縦貫鉄道	南部縦貫鉄道線	全線	20.9	2002.08.01
	京福電気鉄道	永平寺線	全線	6.2	2002.10.21
	有田鉄道	有田鉄道線	全線	5.6	2003.01.01
2003 (51.5)	ドリーム開発	ドリームランド線	全線	5.3	2003.09.18
	西日本旅客鉄道	可部線	一部	46.2	2003.12.01
2004 (25.0)	名古屋鉄道	三河線	一部	8.6	2004.04.01
	同上	同上	一部	16.4	2004.04.01
2005 (115.7)	日立電鉄	日立電鉄線	全線	18.1	2005.04.01
	のと鉄道	能登線	全線	61.0	2005.04.01
	名古屋鉄道	美濃町線	全線	18.8	2005.04.01
	同上	揖斐線	全線	12.7	2005.04.01
	同上	田神線	全線	1.4	2005.04.01
	同上	岐阜市内線	全線	3.7	2005.04.01
2006 (167.3)	北海道ちほく高原鉄道	ふるさと銀河線	全線	140.0	2006.04.21
	桃花台新交通	桃花台線	全線	7.4	2006.10.01
	神岡鉄道	神岡線	全線	19.9	2006.12.01
2007 (91.9)	くりはら田園鉄道	くりはら田園鉄道	全線	25.7	2007.04.01
	鹿島鉄道	鹿島鉄道線	全線	27.2	2007.04.01
	西日本鉄道	宮地岳線	一部	9.9	2007.04.01
	高千穂鉄道	高千穂線	一部	29.1	2007.09.06
2008 (64.0)	三木鉄道	三木線	全線	6.6	2008.04.01
	島原鉄道	島原鉄道線	一部	35.3	2008.04.01
	高千穂鉄道	高千穂線	全線	20.9	2008.12.28
	名古屋鉄道	犬山モノレール線	全線	1.2	2008.12.28
2009	北陸鉄道	石川線	一部	2.1	2009.11.01
2012 (39.1)	十和田観光電鉄	十和田観光電鉄	全線	14.7	2012.04.01
	長野電鉄	屋代線	全線	24.4	2012.04.01
2014 (80.5)	JR東日本	岩泉線	全線	38.4	2014.04.01
	JR北海道	江差線	一部	42.1	2014.05.12
2015	阪堺電気軌道	上町線	一部	0.2	2015.01.31
2016	JR北海道	留萌線	一部	16.7	2016.12.05
2018	JR西日本	三江線	全線	108.1	2018.04.01
2019	JR北海道	石勝線	一部	16.1	2019.04.01

7）鉄道の大切さ、その価値を考える

鉄道が存在することでの便益

今日、鉄道の存廃を、単に「需要の多寡」や「採算性のある、なし」といった指標で判断するのではなく、鉄道が存在することによる「沿線地域全体での便益」を多角的に捉えようとする動きがある。

さらに、これまで鉄道が育んできた地域の歴史や文化、鉄道が走ることでの地域景観の創出、駅や車内といった鉄道施設の中で自然に生まれるコミュニティの存在、といった数値としては計量するのは困難な側面にも注目して、その価値を問い直すことも必要と考える。

鉄道は百年の計

「鉄道は百年の計」と考えて先人によって敷設されたもの。

持続可能な社会を実現するためにも、鉄道を更に使い勝手の良いものにして如何に次世代に伝えていくことができるか、それが今私達に問われている。

関西大学経済学部教授　宇都宮浄人氏

人間は自分だけではなく、他人の幸せ他人のことを考える、それが最近の経済学の考える行動原理なのです。他人の幸せが自分にとっての幸せになるそういうことまで考えています。ですから経済合理性で考えても今のやりかたは歪んでいるというのが私の考えです。

人口増加という歴史の中で、たまたま日本の鉄道は事業としてなりたってきた。だから数千万円は出せないといって鉄道が廃止されてしまうのは、井の中にいてものが見えない中で議論がなされてしまった結果です。何も学ぼうとしない、そして公共交通が傷んでいく、社会が傷んでいく、そのような悪循環は止める必要があります。

－地域鉄道フォーラム2016「地域鉄道の価値を考える」講演録より

地域鉄道フォーラム 2016「地域鉄道の価値を考える」講演録は、
https://ecotran.or.jp/act/160611/record.pdf

(7) 情報発信

刊行物やインターネットを利用して積極的な情報発信を行っている。

①ホームページ

2009 年 3 月より、http://www.ecotran.org/を開設した。

2011 年 2 月当時のトップ画面

また、同年 6 月には地方鉄道支援市民ネットを主体として BBS を中心に据えたサブサイト http://www.ecotran.net/を開設した。

しかし、BBS へのいたずら書き込みが多く、1 年ほどで閉鎖を余儀なくされた。

2011 年 3 月にはホームページを全面リニューアル、以後今日まで、このスタイルを踏襲してきている。

東北の鉄道応援のため、2011 年 4 月には鉄道写真家米屋こうじ氏の協力により「米屋こうじ写真帳」を開設、2012 年 3 月には東北観光博のバナーを掲載、さらには 2012 年 9 月には、東北運輸局が東日本大震災からの復興の軌跡をまとめて刊行した『よみがえれ！みちのくの鉄道』をダウンロードできるリンクを開設した。

2011 年 4 月当時のトップ画面

2015 年 4 月には、レンタルサーバーを Yahoo!ウェブホスティングからロリポップに変更するとともに、ドメインも新たに取得してコストの削減を図った。

これによりアドレスが、http://ecotran.or.jp/に変更となる。4 月、5 月は移行期間として旧ドメインと並行運用を行った。同時に http://ecotran.main.jp/が利用できるようになり、こちらは定時総会の会員の議決等で使用をしている。

通信の安全性の向上を図るため、2019 年 1 月からは常時 SSL 化を行った。

これによりアドレスが、http s ://ecotran.or.jp/に変更となる。

なお、旧アドレスであっても自動接続できるように措置している。

以上のホームページのほか、2013 年 6 月より Facebook を開設している。

現在のホームページ

https://ecotran.or.jp/

②お知らせメール

2009年6月30日より、会員あてメールを使って「ecotranからのお知らせ」の配信をはじめた。イベントや地域鉄道等交通に関わるニュースを集め、当初は新聞切り抜きそのものをPDFにしてメールに添付を行っていた。

2018年1月より、ホームページでもメール内容公開するようになり、2018年9月からはニュースについてはそのヘッダーとリンク先表示で配信を行うよう改め、今日に至っている。

メール配信数は、会員のほか、メーリングリストに参加希望者を含めて333名（2019年10月現在）に、月2回の配信を行っており、2019年10月15日現在で通巻324号を配信している。

```
――――――――――――――――――――――――――――――――――――――――
 https://ecotran.or.jp/　鉄道はエコ、鉄道でエコ
                        通巻320号　2019年第16号
 会員へのお知らせ                    2019/8/15
――――――――――――――――――――――――――――――――――――――――
「ecotranからのお知らせ」です。

過去のお知らせは以下でご覧いただけます。
https://ecotran.or.jp/act/info/info.html

------------------------------------------------------------------------
☆鉄道写真詩コンテスト2019開催中
------------------------------------------------------------------------
国土交通省鉄道局後援の鉄道写真詩コンテスト2019開催中
自身が撮影した鉄道写真に、自作の詩を添えてご応募ください。
画像は単写真（JPEG、5MB以内）、詩は自由詩、散文詩問わず400字以内。1人3点まで応募可能。
ホームページの応募フォームから詩とともに画像ファイルを添付して送信ください。
締切は9月30日必着。
詳細は、https://ecotran.or.jp/photo/index.html
```

「ecotranからのお知らせ」バックナンバー
https://ecotran.or.jp/act/info/info.html

③ecotran通信

2009年8月発行の『鉄道ジャーナル』10月号から「ecotran通信」のコーナーをいただき、当法人の活動等を毎月掲載してきた。

以後10年に亘り200回を掲載してきたが、諸事情により2019年9月号をもって終了した。鉄道ジャーナル社のこれまでの厚誼に厚く感謝を申し上げる。

ecotran 通信

一般社団法人交通環境整備ネットワーク　http://www.ecotran.org/

イベント報告

6月27日土曜日、恒例の「第3回セミナートレイン」を千葉都市モノレールを舞台に借りて開催いたしました。今回は、公益事業学会、千葉都市モノレール㈱の後援をいただきました。

千葉みなと駅13時19分、学生のデザインしたヘッドマークを前後に付けた専用列車が発車。動物公園駅で下車して、近くの同社本社へと移動。参加者は48名でした。

14時00分、本社内の会議室にてセミナー開始。演題は、千葉の都市交通・総論（佐藤信之）、千葉都市モノレールの現状（千葉モノレール：今関真治）、再建スキーム（原潔）、新しい鉄道サービス（国土交通省鉄道局：中田勝久）。

千葉都市モノレールは一時債務超過の状況にありましたが、大胆な再建スキームにより、2007年度は最終利益5億円、2008年度も3億円の黒字を計上しているということです。鉄道局の中田さんからは、近年の鉄道局が取り組んだ鉄道事業における新しい施策のご紹介をいただきました。

「セミナートレイン」は、学生主体でイベントを組み立ててきたもので、回を重ねるごとに内容は充実してきており、次回からは、会員のほか、さらに一般市民の参加も増やして、より有意義なセミナーに育てたいと考えています。

会員募集

交通環境の調査研究および整備推進と、これまで活動実績を積んできた「地方鉄道支援市民ネット」並びに「コミ鉄ソサエティー」の活動を強化するため、一般社団法人交通環境整備ネットワークを設立しました。

多くの皆様のご参加をいただき、よりよい活動ができますよう会員を募集しています。

活動内容は、引き続き「セミナートレイン」と「鉄道茶論」の2つのイベントを基軸として、そのほか多角的に活動を展開していきます。

また、現在、会報（名称未定）第1号の製作の準備を進めています。

会費年額は、個人会員は2,000円、法人会員は10,000円です。入会初年度には、個人・法人ともに入会金1,000円が必要です。

詳しくは、*http://www.ecotran.org*をご覧下さい。

会員による主催イベント

津軽鉄道

津軽鉄道では、平成21年9月2日から6日までの5日間、芦野公園駅構内の特設会場において、演劇イベント「太宰治生誕100年記念公演『津軽』」を実施します。元所川原市教育委員会、津軽鉄道、青森県などが同実行委員会を組織し、主催するものです。駅を舞台に、定期運行の列車を大道具として使うという斬新なアイデアを凝らした楽しいイベントです。

原作は太宰治、長谷川孝治が潤色・脚本・演出を担当、出演は村田雄浩、川上麻衣子など。

17時開場、18時開演、観覧には前売り券、大人2,500円が必要です。各日定員300席まで。

銚子あるくねっとわーくCAN

6月28日、日曜日、「銚子あるくねっとわーくCAN」による「外川まち歩きわーっくショップ」が開催されました。銚子電気鉄道外川駅がある外川地域は、銚子の古い漁村の町並みを今に残す貴重な地域です。

主催者の「銚子あるくねっとわーくCAN」の提唱するまち歩きは、「個人の感性にしたがって、非日常性を発見し楽しむことである」、そして、「その非日常性にこそ地域再生のきっかけが埋もれている」と、説明しています。

当法人も、銚子電気鉄道㈱などとともに、このイベントを後援いたしました。

『鉄道ジャーナル』2009年10月号　最初のecotran通信

ecotran 通信

一般社団法人交通環境整備ネットワーク　https://ecotran.or.jp/

鉄道写真詩コンテスト2019を開催

一般社団法人交通環境整備ネットワークでは国土交通省鉄道局の後援により「鉄道写真詩コンテスト2019」を開催しています。

「鉄道写真詩」は、「鉄道写真」に「詩」を組み合わせて鉄道旅の魅力やその旅情を表現する新たな芸術活動です。本コンテストは、その登竜門としての役割を担うもので、2017年に初めて開催いたしました。以来毎年開催し、今回は３回目となります。

作品は、自身が撮影した鉄道写真に、自作の詩を添えたもので、画像は単写真（JPEG、5MB以内）、詩は自由詩、散文詩問わず400字以内で１人３点までの応募が可能です。ホームページにある応募フォームから詩とともに画像ファイルを添付して送信してください。皆様のご応募をお待ちしています。

○**応募の受付**　2019年7月1日から9月30日まで

○**コンテスト審査委員**

国土交通省鉄道局長・米屋こうじ（写真家）・水無田気流（詩人・社会学者）・一般社団法人交通環境整備ネットワーク代表理事

○**受賞作品の発表**　2019年10月31日（ホームページ）

入賞（各賞、賞状及び副賞ギフトカード20,000円）　国土交通省鉄道局長賞・米屋こうじ賞・水無田気流賞・エコトラン賞

入選（若干数、賞状及び副賞ギフトカード10,000円）

○**受賞作品の展示**　11月より展示（期間調整中）

鉄道博物館（さいたま市大宮区）／東武博物館（東京都墨田区）／日本現代詩歌文学館（北上市）／東北福祉大学・鉄道交流ステーション（仙台市青葉区）

※応募の詳細については、ホームページをご覧ください。

「地域鉄道フォーラム2019」を開催しました

国土交通省鉄道局後援・一般社団法人交通環境整備ネットワーク主催の地域鉄道フォーラム2019「鉄道と映画」を2019年6月8日（土）東武博物館ホールで開催しました。鉄道は、映画の発明と同時にそのスクリーンに登場し、主人公にも、また名脇役にもなってきました。そこで地域鉄道フォーラムの第11回目となる今回は、鉄道と映画の関わりをひもときました。

はじめに、ご来賓の国土交通省鉄道局鉄道事業課長の石原大氏から挨拶を頂戴し、その後、元財団法人運輸政策研究機構会長羽生次郎氏より「鉄道と音楽」と題して基調講演をいただきました。鉄道が映画の中で重要な役割を果たしていて、また鉄道が良く撮れている印象的な映画作品を多数ご紹介いただきました。続いて映画監督で脚本家の錦織良成氏より「出雲発の鉄道映画に込めたメッセージ」と題して基調講演をいただきました。「RAILWAYS－49歳で電車の運転士になった男の物語－」の作品作りの経緯や映画へのこだわり、一畑電車や地方の鉄道をとりまく状況についてお話を頂戴しました。

その後、社会学者で詩人の水無田気流氏がコーディネーターとなって羽生次郎氏、錦織良成氏、社会学者で社会哲学者の田中人氏４名によるトークセッションが行われました。「映画の魅力」、「鉄道の魅力」そして「鉄道と映画のこれから」について、幅広い見地から論じていただきました。

第11期定時社員総会開催いたしました

一般社団法人交通環境整備ネットワークの第11期定時社員総会を2019年６月８日東武博物館ホールに於いて開催し、2018年度の事業・決算報告、2019年度の事業計画について承認を受けるとともに理事、監事の選任をいただきました。

その後開催された理事会において次のとおり新たな執行体制が決まりましたので、お知らせいたします。

代表理事	原　潔	専務理事	齋藤　実
常務理事	山口禎一	常務理事	吉田千秋
理　事	向後功作	理　事	田中　人
理　事	藤木昌弘	理　事	唐崎好彦
理　事	澁谷房子	理　事	関西佳子
監　事	小島好己	監　事	入江　聡

『鉄道ジャーナル』2019年９月号　最後のecotran通信

④環境情報

CO2排出量が少なく環境負荷の小さい交通体系の構築が今後の我が国の持続可能な社会を支えていくこととなる。

中央区立環境情報センターは、地球温暖化などの環境問題に対する取組を広く発信するとともに、環境活動の場として利用することができる施設として東京都中央区が設置を行っており、当法人は2019年２月にこのセンターの登録団体となった。

鉄道が単位当たりの二酸化炭素の排出量が最も少なく、鉄道を軸とした地域交通環境の整備の必要性について、同センターを通じて情報発信を開始した。具体

的には同センターの主催する環境フェスへの出展、パンフレット、ポスターやパネル掲示、また同センターのホームページからも情報を発信している。

〇環境フェス 2019
開催日時：2019 年 11 月 2 日（土）から 11 月 4 日（月・休）
　　9：00～21：00（最終日は 17：00 まで

会場内のブースでは、「鉄道はエコ、鉄道でエコ、エコトラン」の標語とともに、環境に対する鉄道の優位性についての解説を展示すると共に鉄道のペーパークラフトの数々を紹介した。また、デジタルサイネージを使って鉄道の優位性についてのメッセージを発信した。

デジタルサイネージ